

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 117/2023
Data: 12/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TEMPORADA DE CRUZEIROS 2023/2024 DEVE GERAR 15 MIL EMPREGOS NA BAIXADA SANTISTA.....	4
MESTRE EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES FALA DOS DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS EM PROL DA EFICIÊNCIA	5
A TRIBUNA REFORÇA CONTEÚDO DE PORTO & MAR AO LEITOR	7
ANTAQ ENTREGARÁ PLANO GERAL DE OUTORGAS PARA HIDROVIAS AO MINISTÉRIO DE PORTOS NESTE SEMESTRE	7
MAIS UMA TEMPORADA RECORDE DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NOS ESPERA.....	8
PORTO DO AÇU ABRE INSCRIÇÕES PARA A 2ª EDIÇÃO DO HACKAÇU	10
PORTO DE SÃO FRANCISCO FAZ MAPEAMENTO DA PROFUNDIDADE DA BAÍA DA BABITONGA.....	11
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	13
PETROBRAS SOBRE BRASKEM	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	13
HIDROVIAS - A PAUTA É: LAGOA MIRIM	13
INSTITUCIONAL - ANTAQ ENTREGARÁ PLANO GERAL DE OUTORGAS VOLTADO ÀS VIAS NAVEGÁVEIS NO INÍCIO DO SEGUNDO SEMESTRE.....	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – SOLUÇÃO FERROVIÁRIA.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Hidrovias 1</i>	16
<i>Hidrovias 2</i>	16
<i>São Sebastião 1</i>	17
<i>São Sebastião 2</i>	17
<i>São Sebastião 3</i>	17
NACIONAL - TRANSPORTE INTERIOR REGISTRA ALTA DE 7,34%	17
NACIONAL - EDUARDO BRAGA SERÁ O RELATOR DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	18
REGIÃO SUL - PROJETOS DE FERROVIAS PARA O SUL PODEM MUDAR CADEIA LOGÍSTICA DE ACESSOS AOS PORTOS	18
REGIÃO SUL - APROFUNDAMENTO DOS ACESSOS AQUAVIÁRIOS.....	20
REGIÃO SUL - GOVERNO ESTUDA MEDIR GRAU DE SATISFAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO	21
REGIÃO SUL - CANAIS DE ACESSO AOS PORTOS DA BAHIA TAMBÉM PASSAM POR ESTUDO DE CONCESSÃO	22
REGIÃO SUL - CONCESSÃO DE CANAL DO PORTO DE PARANAGUÁ PODE REDUZIR TARIFA EM QUASE 24%	23
REGIÃO SUL - EXCLUSIVIDADE E TECNOLOGIA NA RELAÇÃO DE TRABALHO PORTUÁRIO EM PAUTA NO INFRAJUR	25
REGIÃO SUL - NOVAS CONSELHEIRAS DO CONSELHO JURÍDICO	26
OPINIÃO – ARTIGOS - A LEI DE EQUIPARAÇÃO SALARIAL COM FOCO NAS MULHERES E A LICENÇA MATERNIDADE	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
IMPOSTO EXTRA? ENTENDA BRECHA DA REFORMA TRIBUTÁRIA QUE PODE PREJUDICAR AGRO, PETROLÍFERAS E MINERADORAS.....	28
ANTAQ QUER 54 LEILÕES DE CONCESSÃO PORTUÁRIA ATÉ 2026	29
PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA RECEITA EM 71% E TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	30
AÇU E TOYO SETAL ANUNCIAM PARCERIA EM FERTILIZANTES, ENQUANTO GOVERNO BUSCA SOLUÇÃO PARA O GÁS	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	32
BRASKEM: J&F ENTRA NA DISPUTA POR EMPRESA PETROQUÍMICA	32
ALCKMIN DIZ QUE REFORMA TRIBUTÁRIA PRECISA DE 'PEQUENOS AJUSTES' NO SENADO: 'NINGUÉM VAI TIRAR DINHEIRO DE NINGUÉM'	33
AGRO FAZ TRANSPORTE DE CARGAS SALTAR QUASE 4% EM MAIO E PUXA SERVIÇOS.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	35
‘ESTADOS TRIBUTAREM EXPORTAÇÕES VAI GERAR UMA NOVA GUERRA FISCAL’, DIZ EX-SECRETÁRIO DE COMÉRCIO	35
POR QUE A BRASKEM VIROU ALVO DE DISPUTA, APÓS ANOS À VENDA SEM ATRAIR INTERESSADOS	37
VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
AÇU SE UNE À TOYO SETAL PARA ATRAIR FÁBRICA DE FERTILIZANTES	40
TARCÍSIO ENFRENTARÁ RESISTÊNCIA DA BASE BOLSONARISTA EM SPAPÓS EMBATE COM PL	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	43
FROTA OFFSHORE DIMINUI APÓS DIRECIONAMENTO DE 15 EMBARCAÇÕES PARA APOIO PORTUÁRIO.....	43
INFRA S.A. PREVÊ POUCAS MUDANÇAS EM MODELO APROVADO PARA ITAJAÍ.....	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 117/2023
Página 3 de 55
Data: 12/07/2023
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

ARTIGO - O DIREITO ADUANEIRO COMO RAMO AUTÔNOMO SEGUNDO RECENTE DECISÃO DO STJ	45
FRENTE PARLAMENTAR PEDE TEMPO PARA DEBATER BR DO MAR ANTES DE DECISÃO DO GOVERNO	46
ARTIGO - CENÁRIO DO OFFSHORE PARA 2023	47
IMPOSTO DE CARBONO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO PODE ELEVAR CUSTOS GLOBAIS EM US\$ 800 BILHÕES	49
EVERGREEN INVESTIRÁ US\$ 5 BILHÕES EM PORTA-CONTÊINERES MOVIDOS A METANOL	50
PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO EM REGIME DE PARTILHA DE PRODUÇÃO ATINGE NOVO RECORDE	50
GESTÃO DO VTMS DEVE FICAR A CARGO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA, DIZ ZINDEL	51
REGRAS PARA CONCESSÃO DA DRAGAGEM NO PARANÁ ENTRARÃO EM CONSULTA ATÉ AGOSTO	51
CODEBA CONFIRMA CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA A EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS MINERAIS PELO PORTO DE ILHÉUS ...	52
PRESIDENTE DA TRANSPETRO CONFIRMA AÇÕES EFETIVAS PARA A RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL	53
PORTO DE SÃO FRANCISCO FAZ MAPEAMENTO DA PROFUNDIDADE DA BAÍA DA BABITONGA	54
TCP REGISTRA 52% DE AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2023	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	55
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	55



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TEMPORADA DE CRUZEIROS 2023/2024 DEVE GERAR 15 MIL EMPREGOS NA BAIXADA SANTISTA

Mercado de transatlânticos já anima representantes do setor com aquecimento em atividades diretas e indiretas

Por: Bárbara Farias



Santos é o maior porto de embarque de passageiros de cruzeiros do País e o Concais é responsável por quase 60% da totalidade no País Foto: Silvío Luiz

A temporada de cruzeiros marítimos 2023/2024 será mais longa que a última e deverá gerar cerca de 15 mil empregos diretos e indiretos na Baixada Santista. A estimativa é da Associação dos Profissionais do Turismo da Baixada Santista (APT). Isso corresponde a pouco mais de 30% das 48 mil vagas diretas e indiretas estimadas pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil) para o País. As oportunidades

devem surgir principalmente nos setores portuário, de comércio e de serviços.

De acordo com Selley, em novembro e dezembro, ainda ocorrerão eventos especiais no Centro, como Santos Criativa Festival Geek, Festival Afro & Empreendedorismo e o Natal Criativo, oferecendo aos turistas "diversas atrações, tais como feiras de economia criativa, música, lazer para crianças, caminhadas monitoradas etc."

"Nós temos grande expectativa em relação à próxima temporada porque nessa última, mesmo com muitas pessoas ainda temendo a covid-19, tivemos ótimos números. Os 15 mil empregos diretos e indiretos que estimamos abrangem, em especial, os setores de comércio e serviços, mas claro que também estão ligados ao Porto de Santos e ao Terminal de Passageiros. Provam, sobretudo, a relevância de Santos nesse mercado", afirmou o presidente da APT, Carlos Eduardo de Almeida Silveira.

Segundo a Clia Brasil, a temporada 2023/2024 terá 195 dias de duração, o que representa quase sete meses de navegação, com oferta estimada de mais de 840 mil leitos - crescimento de 7% em relação à anterior. O setor tem a expectativa de criar 48 mil empregos no País de forma direta, indireta e induzida, além de gerar impacto de R\$ 3,9 bilhões na economia nacional.

O idealizador do Projeto Jovens Tripulantes e co-fundador da Deck4, Fabrício Brito, explicou que a legislação nacional prevê que todas as companhias contratem 15% de tripulantes brasileiros por navio. "Para quem está preparado, os embarques acontecem durante toda a temporada. O momento ideal para iniciar a preparação para embarcar entre outubro e abril é agora. As agências estão com muitas vagas abertas".

O Jovens Tripulantes, por exemplo, está com inscrições abertas para os cursos gratuitos de formação de tripulantes pelo site www.deck4.com.br/jovenstripulantes até 8 de agosto. Ao todo, são 150 vagas disponíveis em todo o Brasil para pessoas entre 18 e 45 anos, preferencialmente em situação de vulnerabilidade social.

Porto de Santos

No Porto de Santos, a temporada de transatlânticos será aberta no Terminal de Passageiros Giusfredo Santini, administrado pelo Concais, no dia 29 de outubro, às 8 horas, com a chegada do

navio MSC Preziosa, e encerrará em 3 de maio de 2024, com a partida do Costa Favolosa, às 17 horas. A título de comparação, a temporada 2022/2023 teve início em 2 de novembro de 2022 e chegou ao fim em 16 de abril de 2023.

De acordo com o presidente da Clia Brasil, Marco Ferraz, Santos concentra 60% dos passageiros de cruzeiros e receberá 14 dos 44 navios que navegarão pela costa brasileira. "Do total, nove são de cabotagem e os outros 35 de longo curso, que virão de portos internacionais, trazendo passageiros estrangeiros".

Ferraz pontuou que a novidade da próxima temporada será o navio MSC Grandiosa. "É o maior navio da América do Sul, com capacidade para 6.334 passageiros e 1.704 tripulantes. O transatlântico tem 331 metros de comprimento por 43 metros de largura (boca)".

Em nota, o Concais explicou que 884,6 mil passageiros passaram pelo Terminal de Passageiros santista na última temporada, entre pessoas que embarcaram, desembarcaram e estiveram em trânsito, com arrecadação estimada em R\$ 321,5 milhões para a economia da Baixada Santista.

"Santos é o maior porto de embarque de passageiros de cruzeiros do País e o Concais é responsável por quase 60% dos todos os embarques por temporada. Para a temporada 2023/2024, está previsto um aumento de 2% no número de passageiros no Porto de Santos", destaca a empresa, que já está de olho na próxima temporada e prevê "investimentos para ampliação do armazém de bagagens e aumento do número de vagas de estacionamento aos passageiros".

Circuito turístico e cultural

Para receber os turistas de cruzeiros, a Prefeitura de Santos já planeja uma série de atividades e prepara os equipamentos turísticos. A secretária de Empreendedorismo, Economia Criativa e Turismo de Santos, Selley Storino, reconhece que a temporada é importantíssima para movimentar a economia da Cidade e o turismo.

"Como ocorre em todos os anos, o Museu Pelé, que continua com o ingresso gratuito, e o bonde funcionarão também às segundas-feiras, quando houver navios em trânsito. Além disso, os cruzeiristas que optarem por descer (dos navios) contarão com diversas outras atrações no Centro, como o recém-reformado Pantheon dos Andradas, o Memorial José Bonifácio, o Paço Municipal e suas visitas monitoradas, o Monte Serrat e o Museu do Café, por exemplo".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023

MESTRE EM ENGENHARIA DE TRANSPORTES FALA DOS DESAFIOS DO PORTO DE SANTOS EM PROL DA EFICIÊNCIA

Por mais produtividade e menos filas, aproveitar áreas ociosas e aumento do uso da tecnologia são atitudes fundamentais

Por: Ted Sartori



Foto: Alexander Ferraz

Engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia, Luis Claudio Santana Montenegro afirma que a criação de capacidade, aproveitando as diversas áreas ociosas, e o aumento do uso da tecnologia e dos investimentos no setor de logística são atitudes fundamentais para que os portos, incluindo o de Santos, possam ter mais produtividade e menos filas. Na entrevista a seguir, ele também defende a desburocratização de processos.

Qual a necessidade de novos e constantes investimentos na logística envolvendo os portos?



Uma logística eficiente deve permitir que o fluxo de pessoas e mercadorias aconteça sem paralisações. O pior que pode acontecer é que o fluxo seja interrompido ou fique aguardando capacidade. Se queremos ser mais eficientes e competitivos no comércio internacional, precisamos de investimento nas infraestruturas que suportam nossa logística. Principalmente nos portos, que são pontos de contato de modais diferentes e local de acesso ao transporte marítimo, que responde por mais de 95% do nosso comércio internacional. Fizemos recentemente um levantamento preliminar e chegamos a um patamar de R\$ 48 bilhões por ano de custos perdidos com caminhões e navios em filas, esperando por capacidade portuária. É três vezes maior que o valor avaliado do Porto de Santos. Ou seja, perdemos três Portos de Santos por ano com filas evitáveis.

A logística usada acompanha a tecnologia que já existe?

Quando falamos de aumento de capacidade, temos que entender que ele pode ser construído por alguns caminhos. O mais curto, com resultados mais rápidos e com soluções de custo relativamente baixo, é aumentar a eficiência das infraestruturas já existentes. O uso eficiente tira delas o máximo de sua capacidade. Somente depois disso é que pensaríamos em novas infraestruturas, ou na expansão física das que estão disponíveis. Se queremos melhorar processos para ganhar capacidade em infraestruturas disponíveis, temos que inserir tecnologias e inovar. Temos muito a avançar em inovação e uso de tecnologias. Ainda estamos muito lentos, mas temos potencial enorme para acelerar e até passar a velocidade mundial. Depende de nossas ações.

E no Porto de Santos?

O Porto de Santos, pela sua complexidade e magnitude, acaba sendo o melhor case para discutir qualquer proposta de evolução dos processos logísticos. Porém, o Porto de Santos ainda tem muitos desafios a serem vencidos na melhoria da eficiência, dos processos logísticos e do uso de tecnologia.

Como resolver os gargalos logísticos nos portos brasileiros?

Criando capacidade, o que impede que os portos possam ser gargalo para o aumento da nossa participação no comércio internacional, hoje de ínfimo 1,04%, aumentando eficiência, inovando e inserindo tecnologia para reduzir custos e tirar o máximo proveito das nossas infraestruturas. Um problema emblemático que tenho falado nos últimos anos - e cada vez mais crônico - é a lentidão para aprovarmos investimentos nos portos públicos, enquanto há diversas áreas ociosas e caminhões e navios à espera de atendimento.

O Porto de Santos apresenta áreas ociosas? Como resolver?

Diversas, como é o caso da região do Saboó, com operações praticamente inexistentes há mais de uma década. Contratos importantes estão em processo de renovação há vários anos no Porto de Santos. É preciso destravar investimentos urgentemente. Só com filas de navios de contêineres no Porto de Santos, estamos gastando (e, conseqüentemente, aumentando os custos para os usuários finais) mais de R\$ 1 bilhão por ano comparados a 2019, quando as infraestruturas estavam começando a ficar congestionadas e os sinais de necessidade de investimento já estavam sendo percebidos. Além disso, há projetos de expansão do Porto de Santos, como o Santos Offshore. Esse projeto, se todas as áreas estivessem já ocupadas, pode se tornar viável, trazer novidades tecnológicas e de perfil técnico do porto. Mas nunca se chega lá porque há muitas áreas desocupadas, o que torna qualquer expansão totalmente sem sentido.

O que tem de ser mudado no modelo para contratos de utilização de áreas em ativos portuários públicos?

O modelo disponível nos portos públicos é o arrendamento portuário. O problema no Brasil é que é extremamente burocrático e leva cerca de três a cinco anos para ser concluído. Além disso, existe burocracia enorme em qualquer aprimoramento dos contratos. Por isso, as áreas ficam vazias, chegando a patamares médios de cerca de 56% nos 37 portos públicos, com índices de até 90% em alguns portos.

Há algum exemplo em especial?

O do Porto de Itajaí, que esteve entre os primeiros portos do Brasil na movimentação de contêineres e hoje está completamente vazio. Tudo pela enorme burocracia de formalizar contratos para

ocupação do porto. Não há escassez de áreas nos portos brasileiros nem mesmo no Porto de Santos. A partir dessa premissa, é preciso entender que há oportunidades para todo e qualquer investidor interessado.

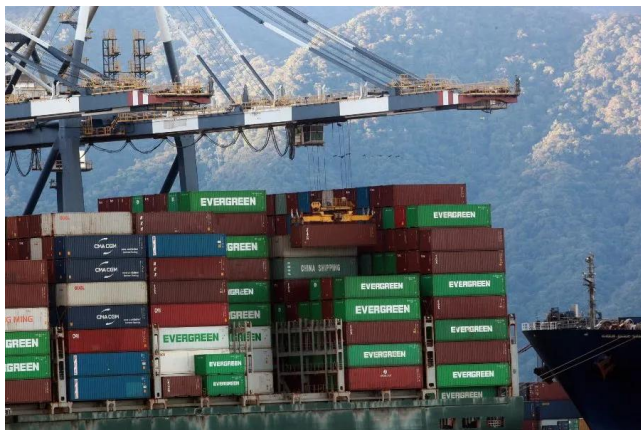
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023

A TRIBUNA REFORÇA CONTEÚDO DE PORTO & MAR AO LEITOR

Setor movimenta economia do Brasil e tem no Porto de Santos seu maior expoente

Por: ATribuna.com.br



Setor movimenta a economia do Brasil e tem no Porto de Santos seu maior expoente Foto: *Alexsander Ferraz*

A partir desta quarta-feira (12), A Tribuna reforça o conteúdo da editoria Porto & Mar levado ao leitor de terça a domingo, com duas páginas diárias sobre o setor que movimenta a economia do Brasil e tem no Porto de Santos seu maior expoente.

décadas de publicação ininterrupta nas páginas de A Tribuna, Porto & Mar passa a contar com reportagens temáticas a cada dia, como meio ambiente às terças, transporte e logística às quartas, Porto-Indústria às quintas, histórias do porto às sextas, a opinião dos colunistas de A Tribuna sobre o assunto da semana aos sábados e uma entrevista exclusiva aos domingos.

Considerada referência nacional graças ao equilíbrio e imparcialidade em mais de sete

Além disso, a editoria segue com as notícias mais quentes e relevantes do segmento e as colunas dos principais especialistas do setor portuário e das atividades que o cercam, além de artigos de lideranças das entidades que lideram as discussões nacionais do segmento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023

ANTAQ ENTREGARÁ PLANO GERAL DE OUTORGAS PARA HIDROVIAS AO MINISTÉRIO DE PORTOS NESTE SEMESTRE

Objetivo é orientar investidores e consolidar projetos de outorga de exploração das vias navegáveis ou com potencial

Por: ATribuna.com.br



O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, disse que plano será entregue ao Ministério de Portos e Aeroportos ainda neste semestre durante audiência da Comissão de Infraestrutura do Senado Foto: *Divulgação/Antaq*

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) enviará ao Ministério de Portos e Aeroportos o documento final do plano geral de outorgas de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis no território nacional (PGO) no início deste segundo semestre. A afirmação foi feita pelo diretor-geral da autarquia, Eduardo Nery.



A fala aconteceu durante a audiência pública da Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado, na terça-feira (11). Segundo Nery, o PGO apresentará as principais regiões com potencial de navegação, a pré-viabilidade e a possível forma de estruturação do projeto para instalação de hidrovias. O objetivo é aumentar a competitividade e o desenvolvimento do Brasil.

“A Antaq elaborou um Plano Geral de Outorgas voltadas ao setor hidroviário e já temos uma primeira versão apresentada ao Ministério dos Portos e Aeroportos e que foi restituída à agência. Até o final do mês entregaremos essa versão final do PGO para definir a prioridade de outorgas para as nossas hidrovias”, disse.

As hidrovias prioritárias que serão estabelecidas no PGO são as regiões hidrográficas do Rio Madeira, Rio Tapajós, Rio Paraguai, Barra Norte, Rio Tietê – Paraná e São Francisco.

O PGO é instrumento de planejamento de Estado, aderente às diretrizes do planejamento nacional de transportes, às políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério da Infraestrutura, com a finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis; e de prestação de serviços de transportes aquaviário.

Entre as metas previstas pelo plano estão: dotar o País de infraestrutura aquaviária adequada; criar rotas e reduzir custos; aumentar a oferta dos serviços de transportes; garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens; promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional; e estimular a concorrência por meio do incentivo à participação do setor privado.

Balanço e hidrovias

Durante a audiência, o diretor-geral fez um balanço das ações feitas pela Antaq ao longo dos últimos anos, entre eles pesquisas como a de satisfação dos usuários de travessias, ou estudos como o de impacto climático nos portos brasileiros. Falou também sobre outro estudo que vem sendo feito pela agência, que analisará como os portos vem se preparando para a transição energética.

Em sua apresentação, Eduardo Nery voltou a defender a necessidade de investimentos para instalação de hidrovias no país, afirmando que o modal é imprescindível para o equilíbrio da matriz de transportes brasileira. Apresentou aos parlamentares dados comprovando os benefícios do transporte hidroviário.

“Contamos apenas com ricos recursos naturais, mas temos que fazer intervenções necessárias para transformar um curso natural do rio navegável em uma hidrovia. Ou seja, assegurar calado, balizamento e sinalização. Em termos de sustentabilidade, seriam necessários 258 vagões, ou 515 carretas, para transportar o equivalente a 1 comboio em transporte aquaviário. Precisamos investir nas nossas hidrovias”, disse.

O diretor-geral defendeu ainda que, além das reduções de emissão de CO₂, as hidrovias, uma vez estabelecidas, trariam segurança para empresas se interessarem em oferecer e utilizar o modal.

“Se não houver previsibilidade nesse modal, as empresas de navegação interior não irão confiar no modal para fazer seus respectivos investimentos. Quando um rio tem a sua operação suspensa os efeitos são deletérios, uma vez que para que o modal reconquiste sua confiança é necessário bastante tempo”, disse.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023

MAIS UMA TEMPORADA RECORDE DE CRUZEIROS MARÍTIMOS NOS ESPERA

Expectativa é de oferta de 840 mil leitos, crescimento de 7% em relação a 2022/2023

Por: Marco Ferraz



Expectativa é de oferta de 840 mil leitos, crescimento de 7% em relação a 2022/2023 Foto: Max

Com 195 dias de duração e quase sete meses de navegação, a temporada de cruzeiros 2023/2024 será ainda maior que sua antecessora, com a expectativa de ofertar mais de 840 mil leitos, um crescimento de 7% em relação a 2022/2023. A cidade de Santos, que abriga o principal porto brasileiro e maior da América Latina, mostra seu protagonismo com quase 584 mil leitos ofertados, além de receber 141 escalas de seis navios.

Levando em conta que a média de impacto econômico gerado por cruzeirista nas cidades de embarque e desembarque, como Santos, é de R\$ 770,97, conseguimos visualizar a importância da indústria de cruzeiros para a cidade e vice-versa.

Levando o olhar para o nível nacional, de 25 de outubro a 7 de maio, Costa Diadema, Costa Fascinosa, Costa Favolosa, MSC Armonia, MSC Grandiosa, MSC Lirica, MSC Musica, MSC Preziosa e MSC Seaview formam o grupo de nove navios que partirão dos portos de Itajaí (SC), Maceió (AL), Rio de Janeiro (RJ), Salvador (BA), Santos e o estreante Porto de Paranaguá (PR), percorrendo 203 roteiros (crescimento de 10%), com 728 escalas (5% de aumento).

No total, serão 19 destinos: Angra dos Reis, Balneário Camboriú, Búzios, Cabo Frio, Fortaleza, Ilha Grande, Ilhabela, Ilhéus, Porto Belo, Recife, incluindo Buenos Aires, Montevidéu, Punta del Este e os portos de embarque e desembarque, além da possibilidade de escalas-teste em Penha e em São Francisco do Sul, e do trabalho um pouco mais de longo prazo para viabilizar outras cidades, como Vitória (ES).

Com isso, o setor tem a expectativa de criar 48 mil empregos no País de forma direta, indireta e induzida, além de gerar um impacto de R\$ 3,9 bilhões na economia nacional, motivado pelos gastos das companhias marítimas, dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades de embarque/desembarque e visitadas. Isso beneficia setores como o comércio varejista - despesa com restaurantes, compras, presentes, alimentos e bebidas, além do transporte antes e após a viagem, passeios turísticos, transporte nas cidades visitadas e hospedagem antes ou após o cruzeiro.

A temporada 2023/2024 também reforça o retorno do Brasil como rota de importantes companhias marítimas internacionais, com 35 navios de longo curso, que farão paradas em 45 destinos localizados em 15 estados brasileiros, como Amazonas, Bahia, Rio de Janeiro, São Paulo, Pará, Ceará, Rio Grande do Norte, Alagoas e Rio Grande do Sul, com grandes expectativas de geração de impacto econômico para a economia nacional.

Depois de 2022/2023 se consolidar como a maior dos últimos 10 anos, a temporada 2023/2024 com certeza será outro recorde, que irá manter a indústria de cruzeiros em um caminho ascendente, até superarmos os 805 mil cruzeiristas de 2011/2012.

São mais leitos ofertados, mais destinos, mais tempo de navegação e ampliação de escalas e roteiros. Temos nos reunido com todos os destinos que recebem os navios para avaliar o trabalho feito e o que pode ser ainda melhor para a temporada que vai começar em outubro. Quando a indústria de cruzeiros cresce, impacta positivamente a economia do País, de toda comunidade envolvida na atividade e toda cadeia de turismo, como agências de viagens, operadoras de turismo, hotéis, gastronomia, entre outras coisas.

Marco Ferraz é presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023

PORTO DO AÇU ABRE INSCRIÇÕES PARA A 2ª EDIÇÃO DO HACKAÇU

Maratona online reunirá estudantes e profissionais diversos; objetivo é criar soluções inovadoras para o complexo

Por: ATribuna.com.br



Objetivo é criar soluções que tornem o Porto do Açu ainda mais inteligente, utilizando tecnologia e inovação para otimizar suas operações e oferecer serviços eficientes Foto: Divulgação/Porto do Açu

Pelo segundo ano, o Porto do Açu promove uma maratona online, que vai reunir estudantes, professores e profissionais de diversas áreas em uma plataforma para criar soluções que tornem o Porto do Açu ainda mais inteligente, utilizando tecnologia e inovação para otimizar suas operações e oferecer serviços eficientes, que potencializem a comunidade

local e o desenvolvimento da região de São João da Barra, no Rio de Janeiro, onde o porto está localizado. As inscrições são gratuitas e já estão abertas pelo **site** <https://www.hackacu.com.br/>

O objetivo do HackAçu, que será online e totalmente gratuito, é promover um espaço colaborativo para discussão e desenvolvimento de ideias e estimular o empreendedorismo, a criação de startups de base tecnológica e o aperfeiçoamento do ecossistema inovador na região Norte Fluminense.

Para o gerente de Relacionamento com Comunidade do Porto do Açu, Wanderson Sousa, o compromisso da maratona é impulsionar a inovação para fortalecer o ecossistema regional.

“Abrimos as portas para a criatividade e a sustentabilidade, unindo forças e ampliando horizontes. Estamos construindo um futuro de excelência, conectando ideias à estratégia, e impulsionando parcerias que transformam o Porto do Açu em uma plataforma de inovação. Juntos, estamos criando eficiência, resiliência e desenvolvimento econômico local”, afirma Sousa.

Durante a maratona, os participantes receberão mentorias, conteúdos de gestão de projetos, terão acesso a talks temáticos e a ferramentas necessárias para desenvolverem suas ideias. Ao final, os projetos serão avaliados nos quesitos viabilidade, criatividade, inovação e impacto.

Todas as soluções criadas ficarão disponíveis para consulta em um banco aberto, para que a comunidade possa se beneficiar. Os participantes receberão certificado e as melhores soluções concorrerão à premiação e poderão participar do Startup Win Ideação – Porto do Açu, um programa em parceria com o Sebrae/RJ que oferece oficinas e mentorias focadas na continuidade dos projetos.

Da maratona para a vida real

A primeira edição do HackAçu, em 2021, gerou efeitos práticos na rotina do Porto do Açu e da comunidade de São João da Barra. Foram mais de mil inscritos e 53 soluções criadas pelos participantes. Para dar vazão e estimular a criação de mais projetos e soluções com o mesmo propósito do HackAçu, o Porto do Açu criou, no último ano, o Cais Açu Lab – Coletivo de Ações em Inovação e Sustentabilidade, que também está envolvido na realização da segunda edição da maratona.

Hackaçu – desafios da segunda edição

Norteadas pelo Cais Açu Lab, neste ano, as equipes deverão criar soluções que promovam eficiência e resiliência das operações portuárias, marítimas e industriais, que aumentem a competitividade e potencializem a economia local, aliando tecnologia e sustentabilidade, de acordo com os seguintes desafios propostos:

Desafio 1: Transformação Digital

Soluções de Smart Port (Porto Inteligente) para otimizar operações portuárias, aumentar a eficiência e tornar o porto num hub conectado, inteligente e sustentável.

Desafio 02: Transição Energética

Soluções para promover negócios sustentáveis, eficiência energética e o uso de fontes de energia renováveis no Porto.

Desafio 03: Melhoria de Processos

Soluções para aumentar a eficiência de processos e potencializar iniciativas para aumentar os impactos ambientais, sociais e de governança (ESG).

Desafio 04: Novos Negócios

Soluções para aumentar a geração de novos negócios, impulsionando a inovação, a sustentabilidade e a resiliência econômica do porto e da cidade. Clique aqui para saber mais sobre os desafios.

Quem pode participar?

Estudantes, universitários, profissionais do mercado e quem tiver interesse em fazer parte, de qualquer lugar do Brasil ou de países que falem a língua portuguesa. Os interessados poderão se inscrever como participante, compondo um time e ajudando a criar uma solução para um dos desafios da maratona, ou como mentor, oferecendo mentoria para os times que tiverem dúvidas pontuais dentro da sua área de atuação. As inscrições devem ser feitas no **site** <https://www.hackacu.com.br/>, até o dia 16 de agosto de 2023.

Cronograma Hackaçu 2023

21/06/23 a 16/08/23 – Inscrições para participantes e mentores
15/08/23 e 16/08/23 – Talks temáticos sobre os desafios
14/08/23 a 18/08/23 – Formação das equipes
18/08/23 a 20/08/23 – Hackathon online
30/08/23 – Divulgação das melhores soluções

Para mais informações, clique **aqui**. <https://hackacu.com.br/>

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 12/07/2023

PORTO DE SÃO FRANCISCO FAZ MAPEAMENTO DA PROFUNDIDADE DA BAÍA DA BABITONGA

Batimetria será realizada em todo o canal de acesso e nos sete berços de atracação para identificar locais assoreados

Por: *ATribuna.com.br*



O objetivo é mapear as profundidades da área portuária, realizando um levantamento da topografia submarina. Essas informações são essenciais para garantir a segurança das embarcações Foto: Divulgação

O Porto de São Francisco do Sul (SC) inicia nesta semana o serviço de batimetria em todo o canal de acesso, na Baía da Babitonga, incluindo os sete berços de atracação. O objetivo é mapear as profundidades da área portuária, realizando um levantamento da topografia submarina. Essas informações são essenciais para garantir a segurança das embarcações, pois identificam possíveis locais assoreados.



Ao mesmo tempo, os resultados servem de referência para a dragagem do canal e dos berços, serviço que deverá ser contratado nos próximos meses, a depender das profundidades que serão verificadas pelas batimetrias. A batimetria é feita por meio de um equipamento chamado ecobatímetro, que verifica a profundidade, através da emissão de sinais acústicos.

O aparelho fica dentro de uma embarcação que vai mapear durante três dias todo o acesso aquaviário e os cais de atracação. Com os dados obtidos, são produzidos mapas, nos quais cada profundidade é representada por cores diferentes.

O contrato, no valor global de R\$ 2 milhões, prevê um serviço permanente de batimetria, a ser realizado a cada três meses durante dois anos, com possibilidade de se estender para até cinco anos. O pagamento é feito por campanha de batimetria realizada, somente após a realização do serviço.

De acordo com o gerente de Apoio Marítimo, Volnei Batista, a contratação desse serviço demonstra a preocupação da autoridade portuária com seus clientes. "Estamos garantindo que os navios possam entrar e sair do Porto de forma segura e eficiente", afirmou, ressaltando que é a primeira vez que São Francisco do Sul tem um contrato permanente de batimetria. "O levantamento fundamentará o desenvolvimento do programa periódico de dragagem, uma das prioridades da atual gestão, e cuja contratação deverá ser feita após a identificação das necessidades e planejamento de prioridades".

O levantamento batimétrico será feito por empresa certificada que deve seguir, rigorosamente, os procedimentos determinados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, organização da Marinha do Brasil, responsável pela navegação e projetos relacionados à área marítima e fluvial brasileira. O Porto de São Francisco do Sul inicia esta semana o serviço de batimetria em todo o canal de acesso, na Baía da Babitonga, incluindo os sete berços de atracação. O objetivo é mapear as profundidades da área portuária, realizando um levantamento da topografia submarina. Essas informações são essenciais para garantir a segurança das embarcações, pois identificam possíveis locais assoreados.

Ao mesmo tempo, os resultados servem de referência para a dragagem do canal e dos berços, serviço que deverá ser contratado nos próximos meses, a depender das profundidades que serão verificadas pelas batimetrias. A batimetria é feita por meio de um equipamento chamado ecobatímetro, que verifica a profundidade, através da emissão de sinais acústicos.

O aparelho fica dentro de uma embarcação que vai mapear durante três dias todo o acesso aquaviário e os cais de atracação. Com os dados obtidos, são produzidos mapas, nos quais cada profundidade é representada por cores diferentes.

O contrato, no valor global de R\$ 2 milhões, prevê um serviço permanente de batimetria, a ser realizado a cada três meses durante dois anos, com possibilidade de se estender para até cinco anos. O pagamento é feito por campanha de batimetria realizada, somente após a realização do serviço.

De acordo com o gerente de Apoio Marítimo, Volnei Batista, a contratação desse serviço demonstra a preocupação da autoridade portuária com seus clientes. "Estamos garantindo que os navios possam entrar e sair do Porto de forma segura e eficiente", afirmou, ressaltando que é a primeira vez que São Francisco do Sul tem um contrato permanente de batimetria. "O levantamento fundamentará o desenvolvimento do programa periódico de dragagem, uma das prioridades da atual gestão, e cuja contratação deverá ser feita após a identificação das necessidades e planejamento de prioridades".

O levantamento batimétrico será feito por empresa certificada que deve seguir, rigorosamente, os procedimentos determinados pela Diretoria de Hidrografia e Navegação, organização da Marinha do Brasil, responsável pela navegação e projetos relacionados à área marítima e fluvial brasileira.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/07/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

PETROBRAS SOBRE BRASKEM

Informações: Petrobras



Rio de Janeiro, 10 de julho de 2023 – A Petróleo Brasileiro S.A. – Petrobras informa que solicitou acesso ao virtual data room da Braskem, na data de hoje, iniciando assim o processo de due diligence, conforme regras previstas no Acordo de Acionistas da Braskem assinado entre Petrobras e Novonor S.A., para eventual exercício de tag along ou de direito de preferência, na hipótese de alienação das ações detidas pela Novonor S.A. na companhia.

Vale destacar que não houve qualquer decisão da Diretoria Executiva ou do Conselho de Administração em relação ao processo de desinvestimento ou de aumento de participação na Braskem, sendo esta apenas uma etapa necessária referente aos direitos de tag along e de preferência previstos no Acordo de Acionistas.

Nesse sentido, a Petrobras reforça que decisões sobre investimentos e desinvestimentos são pautadas em análises criteriosas e estudos técnicos, em observância às práticas de governança e aos procedimentos internos aplicáveis.

Fatos julgados relevantes sobre o tema serão tempestivamente divulgados ao mercado.

Clique aqui para acesso ao PDF com essas informações.

https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/25fdf098-34f5-4608-b7fa-17d60b2de47d/b3573523-9bc8-c2bb-4af1-4affb57ec832?origin=1#msdyntrrid=uGX4oUSqjESAU5NP5NU_Z3nCFQQ4rYZj5UZGLGYBSKo4

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 12/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

HIDROVIAS - A PAUTA É: LAGOA MIRIM

Representantes da ANTAQ, do Senado, do DNIT e da embaixada do Uruguai debateram o cronograma de obras e instalação e concessão da Hidrovia Binacional



A hidrovia da Lagoa Mirim - Lagoa dos Patos é um interesse antigo do setor logístico do Rio Grande do Sul bem como do Uruguai

Brasília 12/07/2023 - O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), Eduardo Nery, realizou, nesta quarta-feira (12), uma reunião com o senador Luis Carlos Heinze e com representantes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e da

embaixada do Uruguai. Na pauta, o projeto para instalação e concessão da Hidrovia da Lagoa Mirim – Lagoa dos Patos.

Também conhecida como hidrovia Brasil-Uruguai, o projeto binacional de transporte hidroviário, que é uma das prioridades da Agência, é constituído por trechos de sete rios e tem extensão total de 1.860 quilômetros. A navegação pelo canal fluvial permitirá o escoamento de cargas pelo Porto de Pelotas, liberando cargas por rotas no Oceano Atlântico.

Durante a reunião foi discutido o cronograma de intervenções a ser estabelecido para obras que serão necessárias para efetivação da hidrovia. Vale lembrar que o DNIT é o órgão responsável por realizar as obras de implementação e dragagem da hidrovia.

Já a ANTAQ tem a responsabilidade de estudar e aprovar o modelo de concessão para execução e gestão da hidrovia, trazendo manutenção e sinalização constante, no intuito de torná-la navegável ao longo dos anos.

Também foram trazidas contribuições por parte do senador Luis Carlos Heinze (RS) que debateu sobre o andamento e os próximos passos a serem tomados pelos órgãos para viabilização da hidrovia. O parlamentar sinalizou apoio do Congresso e da bancada do Rio Grande do Sul.

Além do diretor-geral da ANTAQ e do senador da República, estiveram presentes o Diretor de Infraestrutura Aquaviária do DNIT, Erick Moura, o secretário-executivo da Embaixada do Uruguai, Santiago Ferrari, a cônsul uruguaia, Constanza Scaglione, e o assessor de Relações Internacionais da Agência, Alexandre Dal Fior.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 12/07/2023

INSTITUCIONAL - ANTAQ ENTREGARÁ PLANO GERAL DE OUTORGAS VOLTADO ÀS VIAS NAVEGÁVEIS NO INÍCIO DO SEGUNDO SEMESTRE

O plano tem finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis



Além do diretor-geral e do presidente da CI a audiência contou com o Superintendente de Fiscalização, Luiz Souza, e do Assessor Parlamentar, Joelson Miranda

Brasília 12/07/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) enviará ao Ministério de Portos e Aeroportos o documento final do plano geral de outorgas de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis no território nacional (PGO) no início do segundo semestre. A afirmação foi feita pelo diretor-geral da Autarquia, Eduardo Nery.

A fala aconteceu durante a audiência pública da Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado, nesta terça-feira (11). Segundo Nery, o PGO apresentará as principais regiões com potencial de navegação, a pré-viabilidade e a possível forma de estruturação do projeto para instalação de hidrovias. O objetivo é aumentar a competitividade e o desenvolvimento do Brasil.

“A ANTAQ elaborou um Plano Geral de Outorgas voltadas ao setor hidroviário e já temos uma primeira versão apresentada ao Ministério dos Portos e Aeroportos e que foi restituída à Agência. Até



o final do mês entregaremos essa versão final do PGO para definir a prioridade de outorgas para as nossas hidrovias”, disse.

As hidrovias prioritárias que serão estabelecidas no PGO são as regiões hidrográficas do Rio Madeira, Rio Tapajós, Rio Paraguai, Barra Norte, Rio Tietê – Paraná e São Francisco.

O PGO é instrumento de planejamento de Estado, aderente às diretrizes do planejamento nacional de transportes, às políticas formuladas pelo Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte e pelo Ministério da Infraestrutura, com a finalidade de orientar investidores e consolidar projetos de outorga de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis; e de prestação de serviços de transportes aquaviário.

Entre as metas previstas pelo plano estão: dotar o País de infraestrutura aquaviária adequada; criar rotas e reduzir custos; aumentar a oferta dos serviços de transportes; garantir a operação racional e segura dos transportes de pessoas e bens; promover o desenvolvimento social e econômico e a integração nacional; e estimular a concorrência por meio do incentivo à participação do setor privado.

Balanço e hidrovias

Durante a audiência, o diretor-geral fez um balanço das ações feitas pela ANTAQ ao longo dos últimos anos, entre eles pesquisas como a de satisfação dos usuários de travessias, ou estudos como o de impacto climático nos portos brasileiros. Falou também sobre outro estudo que vem sendo feito pela agência, que analisará como os portos vem se preparando para a transição energética.

Em sua apresentação, Eduardo Nery voltou a defender a necessidade de investimentos para instalação de hidrovias no país, afirmando que o modal é imprescindível para o equilíbrio da matriz de transportes brasileira. Apresentou aos parlamentares dados comprovando os benefícios do transporte hidroviário

“Contamos apenas com ricos recursos naturais, mas temos que fazer intervenções necessárias para transformar um curso natural do rio navegável em uma hidrovia. Ou seja, assegurar calado, balizamento e sinalização. Em termos de sustentabilidade, seriam necessários 258 vagões, ou 515 carretas, para transportar o equivalente a 1 comboio em transporte aquaviário. Precisamos investir nas nossas hidrovias”, disse.

O diretor-geral defendeu ainda que, além das reduções de emissão de CO2, as hidrovias, uma vez estabelecidas, trariam segurança para empresas se interessarem em oferecer e utilizar o modal.

“Se não houver previsibilidade nesse modal, as empresas de navegação interior não irão confiar no modal para fazer seus respectivos investimentos. Quando um rio tem a sua operação suspensa os efeitos são deletérios, uma vez que para que o modal reconquiste sua confiança é necessário bastante tempo”, disse.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 12/07/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – SOLUÇÃO FERROVIÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os investimentos no setor ferroviário, especialmente nos acessos aos portos, desempenham um papel crucial na melhoria da logística de cargas no Brasil. O debate realizado durante o Sul Export –



Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, promovido pelo Brasil Export nas últimas segunda e terça-feira, em Curitiba (PR), destacou a importância desses projetos para impulsionar o crescimento dos portos da Região Sul e promover alterações significativas na cadeia logística, tanto na chegada quanto na saída de mercadorias.

Um dos pontos de destaque nas discussões foi a renovação do contrato da Malha Sul, que está em processo de renegociação entre o Governo Federal e a Rumo Logística. A expectativa é que a assinatura do novo contrato ocorra só no próximo ano, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

Representantes do Paraná e de Santa Catarina enfatizaram a importância do crescimento dessa malha ferroviária para o desenvolvimento dos portos em suas regiões. A renovação da Malha Sul é fundamental para Santa Catarina, que atua como corredor de carga para o Brasil. O estado reconhece a necessidade de investir em modais alternativos para reduzir congestionamentos nas rodovias e resolver problemas de gargalos logísticos.

No Paraná, a convergência entre a Malha Sul e a Ferroeste, que conecta a região Sul ao escoamento de grãos do Mato Grosso do Sul, pode impulsionar o Porto de Paranaguá e os demais complexos portuários do Sul brasileiro. A união desses projetos visa aumentar significativamente o movimento de cargas transportadas por ferrovias, transformando a realidade logística do porto, que atualmente depende em grande parte das rodovias.

Investir no setor ferroviário e nos acessos aos portos é essencial para aprimorar a logística de cargas no Brasil. Esses investimentos impulsionam o crescimento econômico, reduzem os custos operacionais e aumentam a eficiência dos portos, tornando-os mais competitivos no mercado global. Além disso, a ampliação da malha ferroviária contribui para a redução do impacto ambiental e a sustentabilidade do setor de transporte de cargas.

Diante desse cenário, é fundamental que o governo e os atores envolvidos no setor mantenham o diálogo e busquem soluções conjuntas para impulsionar os investimentos ferroviários. É necessário estabelecer parcerias público-privadas, promover regulamentações adequadas e garantir condições favoráveis para atrair investimentos privados. Somente assim será possível alcançar uma logística eficiente, competitiva e sustentável, beneficiando não apenas os estados do Sul, mas todo o País. Assim, é preciso continuar avançando nessa agenda e promover uma ampla transformação na infraestrutura de transporte, visando um futuro mais eficiente, integrado e competitivo para o Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

HIDROVIAS 1

O Plano Geral de Outorgas (PGO) de exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis no País será entregue pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ao Ministério de Portos e Aeroportos, nas próximas semanas. O prazo foi anunciado pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, ontem, terça-feira, durante sua participação na audiência pública realizada pela Comissão de Infraestrutura do Senado, no Congresso Nacional, em Brasília.

HIDROVIAS 2

O PGO lista as principais regiões brasileiras com potencial para navegação (Rio Madeira, Rio Tapajós, Rio Paraguai, Barra Norte, Rio Tietê-Paraná e São Francisco), sua pré-viabilidade e possíveis formas de estruturação de projetos para implantação de hidrovias. “Até o final do mês entregaremos essa versão final do PGO para definir a prioridade de outorgas para as nossas hidrovias”, disse Nery.

SÃO SEBASTIÃO 1

O Porto de São Sebastião, no Litoral Norte de São Paulo, fechou o primeiro semestre com um aumento de 27,18% em sua movimentação de cargas. Foram 484 mil toneladas embarcadas ou desembarcadas, contra 380 mil toneladas registradas de janeiro a junho do ano passado. Foi o melhor índice de crescimento desde 2008, segundo a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), empresa do Governo do Estado de São Paulo que administra o complexo marítimo. Como consequência, a receita cresceu 71,23%, chegando a R\$ 13,1 milhões.

SÃO SEBASTIÃO 2

Para o diretor-presidente da CDSS, Ernesto Sampaio, esses aumentos são fruto “do esforço conjunto de todos os envolvidos nas operações portuárias e de uma administração focada em resultados”. Tais números também são resultado “do mapeamento e da identificação de gargalos na operação”, o que permitiu avanços em “ações estruturantes e de regulação focadas na melhoria nos serviços prestados aos usuários”, destacou a secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende.

SÃO SEBASTIÃO 3

No primeiro semestre do ano, a principal carga movimentada foi a barrilha (usada na fabricação de vidro e na indústria de produtos de limpeza), com 173 mil toneladas, e, na sequência, o malte (utilizado na fabricação de cerveja) e o açúcar em sacos - esses dois somaram 198 mil toneladas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/07/2023

NACIONAL - TRANSPORTE INTERIOR REGISTRA ALTA DE 7,34%

De acordo com o Estatístico Aquaviário da Antaq, foram movimentadas 51,62 milhões de toneladas **BE NEWS DA REDAÇÃO** redacao@portalbenews.com.br



Dentre as regiões hidrográficas do país, a Amazônica se destacou como a mais expressiva, tendo transportado 32,52 milhões de toneladas entre janeiro e maio de 2023 Crédito: Divulgação

De acordo com dados divulgados pelo Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o transporte de carga por vias interiores no Brasil alcançou a marca de 51,62 milhões de toneladas nos primeiros cinco meses deste ano. Esse número representa um aumento significativo de 7,34%

em comparação ao mesmo período do ano anterior. Além disso, é importante destacar que praticamente todas as regiões hidrográficas brasileiras apresentaram resultados positivos nesse período.

Dentre as regiões hidrográficas do país, a Amazônica se destacou como a mais expressiva, tendo transportado 32,52 milhões de toneladas entre janeiro e maio de 2023. Esse valor representa um crescimento de 10% em relação ao mesmo período do ano anterior. Vale ressaltar que a região Amazônica foi responsável por quase dois terços de todo o transporte realizado por vias interiores no país.

Outra região que merece destaque é a hidrográfica do Paraguai, que registrou um crescimento percentual de 52,9% durante esse período, totalizando mais de 3,3 milhões de toneladas transportadas. Já na região hidrográfica do Tocantins-Araguaia, responsável por um terço de todo o transporte no período, foram transportadas 19 milhões de toneladas, representando um aumento de 0,8% em comparação aos cinco primeiros meses do ano anterior.



Em relação às mercadorias transportadas, o milho apresentou o maior crescimento percentual, com um aumento de 103,37% em comparação ao mesmo período de 2022. Foram transportadas um total de 3,22 milhões de toneladas dessa mercadoria. Já a soja foi a mercadoria mais transportada, totalizando quase 20 milhões de toneladas e registrando um crescimento positivo de 17,16% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Destaca-se também o transporte de bauxita, que registrou o transporte de 7,42 milhões de toneladas durante esse período. Esse número representa um crescimento de 5,67% em comparação a 2022.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

NACIONAL - EDUARDO BRAGA SERÁ O RELATOR DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Anúncio foi feito pelo presidente da Casa, Rodrigo Pacheco, após reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad

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

O relator da reforma tributária no Senado será o senador Eduardo Braga (MDB/PA). O anúncio foi feito na terça-feira, dia 11, pelo presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD/MG), após uma reunião com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, na residência oficial do presidente do Congresso Nacional.

Em conversa com jornalistas, Eduardo Braga afirmou que o texto aprovado pela Câmara dos Deputados ainda não chegou ao Senado. Segundo ele, o plano de trabalho de análise da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) será apresentado em agosto.

O presidente do Senado decidiu que a tramitação do texto passará pela Comissão de Constituição e Justiça da Casa (CCJ) e depois seguirá para o Plenário. A previsão de votação da matéria é para meados de outubro, segundo Eduardo Braga.

O relator também afirmou que a volta do texto para a análise da Câmara dos Deputados já é quase certa, ou seja, haverá modificações no texto. Anteriormente, o ministro Fernando Haddad, disse que o Senado vai “dar uma limpada” no texto da reforma.

Eduardo Braga afirmou que uma equipe de técnicos será formada para estudar as mudanças no texto. O senador também disse que estará aberto ao diálogo com os representantes de diversos setores que desejam ser pleiteados na reforma tributária. Os setores da infraestrutura não foram contemplados no texto. Entre eles estão o setor aéreo, portuário e de transporte de cargas.

A esperança de entidades como a Associação Brasileira de Transportes Portuários (ABTP) e a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) é que no Senado, através da articulação dos senadores da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), a situação seja revertida.

Entre as demandas do setor estão o desconto de 50% na tributação e o aditamento do Regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária (Reporto) que vence no final de 2023 para 2027.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - PROJETOS DE FERROVIAS PARA O SUL PODEM MUDAR CADEIA LOGÍSTICA DE ACESSOS AOS PORTOS

Temas relacionados à Malha Sul foram debatidos em painel no Sul Export

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



Os participantes do painel “Acessos terrestres aos portos da região Sul” falaram sobre o processo de renovação do contrato de concessão da Malha Sul e outros temas Crédito: Divulgação/Sul Export

Os projetos ligados à malha ferroviária previstos para os estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul devem ampliar o crescimento dos portos da região Sul, bem como alterar a cadeia logística referentes aos acessos terrestres, tanto na chegada como na saída de cargas. O assunto foi debatido em um dos painéis técnicos do Sul

Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em Curitiba (PR).

Um dos principais pontos envolvendo o transporte ferroviário foi sobre a Malha Sul, cujo contrato está em processo de renovação junto à Rumo Logística. A atual concessão segue até 2027, mas os atores responsáveis trabalham para a prorrogação do vínculo.

Segundo Mayhara Chaves, gerente de Regulação da Rumo Logística e também presidente do conselho feminino do Brasil Export, a previsão de assinatura do contrato é para o ano que vem.

“Vai depender do que vamos ter nas conversas internas. Ainda não está definido o passo a passo. Existem algumas decisões com investidores que precisam ser tomadas dentro da Rumo. Dentro desse ambiente privado, precisamos fechar o ano para saber o volume de investimentos que vai ser planejado para o ano que vem. Então, talvez, pode ser que esse processo se estenda até o próximo ano”, disse.

De acordo com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), a expectativa da assinatura do contrato é possível para 2024, desde que haja um trabalho em consenso entre os atores responsáveis.

“A gente sabe que é muito complexo essa discussão com a concessionária, até pelo histórico, de que temos que ter algumas trocas, conversas para refinar ainda mais o projeto. Tivemos oito rodadas de diligências, cada uma com dezenas de pontos do TCU (Tribunal de Contas da União). Tudo isso envolve uma triangulação de tribunal, agência reguladora e a operadora para poder chegar nessa assinatura”, analisou Marcelo Fonseca, superintendente de Concessão de Infraestrutura da ANTT.

Mayhara Chaves enfatizou o trabalho de conjunto entre a empresa junto ao TCU. Segundo ela, durante a modelagem do processo foram identificados pontos que acabaram por ser desativados pela não viabilidade do formato do projeto. “A gente focaliza esses investimentos para a ampliação e o desenvolvimento dentro da Malha Sul. A expectativa é muito grande de que traga bons frutos para nossa ferrovia, como investimentos, além do crescimento do desenvolvimento e da movimentação de cargas aqui no Sul”, comentou.

Mudança da cadeia logística

Representantes dos estados do Paraná e Santa Catarina destacaram a importância do crescimento da malha ferroviária para o desenvolvimento dos portos de ambas as regiões.

O secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina, Beto Martins, destacou que a renovação da Malha Sul para os projetos ferroviários é fundamental para o Estado.

“Santa Catarina não vai poder tocar projeto nenhum se não tiver conectividade. Estamos tomando cuidado nas questões técnicas para que seja algo compatível. Santa Catarina contribui para o Brasil todo; somos corredores de carga para o Brasil. Pagamos um preço alto com rodovias congestionadas e problemas de gargalos justamente porque não demos o devido valor aos demais modais”, analisou.

O secretário de Estado de Infraestrutura do Paraná, Sandro Alex Cruz de Oliveira, acredita que possa haver uma convergência entre a Malha Sul com a Ferroeste, que liga a região Sul com o escoamento de grãos de Mato Grosso do Sul, em prol do Porto de Paranaguá e dos demais complexos portuários do Sul brasileiro.

“Unir os projetos com um objetivo só: chegar ao Porto de Paranaguá com uma grande movimentação. Queremos mudar a realidade logística do porto, que hoje é majoritariamente rodoviária. Temos dois operadores, concessão da Ferroeste, renovação da Rumo. Então, é possível o diálogo e o entendimento de que temos que avançar. Quem ganha com isso são o Paraná e o Brasil”, declarou.

O painel “Acessos terrestres aos portos da região Sul” teve como mediador o jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

A edição 2024 do Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes será realizada em Santa Catarina, na cidade de Balneário Camboriú. O anúncio foi feito pelo secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins, e, em seguida, reforçado pelo prefeito do município, Fabrício Oliveira (PL).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - APROFUNDAMENTO DOS ACESSOS AQUAVIÁRIOS

Para especialistas, a medida é necessária, pois vai permitir a chegada de navios de maior porte
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Os participantes do painel do Sul Export falaram sobre a importância do aprofundamento dos acessos aquaviários para os complexos portuários Crédito: Divulgação/Brasil Export

Demandas, desafios e problemas encontrados para os embarcadores de carga nos portos da região Sul foram tema de discussão do último painel do Sul Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Logística, realizado em Curitiba (PR). Representantes de empresas privadas e terminais portuários privados enfatizaram a necessidade de aprofundamento dos acessos aquaviários aos portos da região para receber navios modernos, com calado maior, e aumentar suas respectivas operações.

Osmari de Castilho Ribas, diretor superintendente do Porto de Navegantes (Portonave), reivindicou melhorias no acesso aquaviário no terminal privado de Santa Catarina e afirmou que o canal de acesso de Itajaí (SC) precisa de modelagem e execução rápida para atender a demanda crescente.

“Estamos atrasados com muitas demandas. São navios de contêineres de 2008 que não conseguimos atender no Brasil. Restrições de acesso são sérias e trazem custo, impactam a nossa produtividade e trazem problemas para todos usuários de nossos terminais”, analisou o executivo.

O representante da Portonave disse que já existe uma alta demanda no terminal para navios maiores poderem operar e manobrar no Brasil. Mas para isso acontecer, é preciso celeridade quanto à infraestrutura.

“Corremos um alto risco de estarmos prontos, mas os navios eventualmente não conseguirem girar ou atracar nos outros portos do Brasil. Não basta um único porto receber navios desse tamanho. A iniciativa privada tem urgência e apetite para investimentos desde que as condições sejam criadas.

Outros portos do Brasil recebem consulta e demanda para receber navios de grande porte”, comentou.

André Maragliano, diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Atexp) e gerente do terminal da Cargill no complexo paranaense, disse ver com bons olhos a modelagem de concessão do canal de Paranaguá, pensando nas operações.

“Pelo que se propõe, pelo menos publicamente, enxergamos, sim, um importante ganho, aumento de capacidade, diminuição de custos, e o principal, diminuição de tarifa”, disse.

O CEO da Brado Logística, Marcelo Saraiva, disse que o assunto voltado para o aprofundamento dos acessos é questão de sobrevivência para os complexos portuários.

“Desde os anos 90 se fala dos estudos em Santos sobre calado. Os navios estão crescendo, ficando cada vez mais eficientes. É preciso se adequar e modernizar”, analisou.

Também participou do painel o presidente do conselho do Sul Export e diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva.

Fonte: BÉ NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - GOVERNO ESTUDA MEDIR GRAU DE SATISFAÇÃO DO TRABALHADOR PORTUÁRIO

Segundo secretário nacional de Portos, avaliação pode fazer parte do Índice de Gestão das Autoridades Portuárias

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



Participaram do painel Fabrizio Pierdomenico, Luiz Fernando Garcia (Portos do Paraná); Cristiano Klinger (Portos RS); e Cleverton Vieira (Porto de São Francisco do Sul) Crédito: Divulgação/Brasil Export

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários está estudando a possibilidade de um novo item para compor o Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (Igap), criado em 2018 para avaliar e premiar a administração das autoridades portuárias.

A informação foi revelada na terça-feira, dia 11, por Fabrizio Pierdomenico, secretário da pasta, durante sua participação no painel “Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região”, no Fórum Sul Export, promovido pelo grupo Brasil Export, em Curitiba (PR).

Segundo ele, a ideia é acrescentar um “índice de satisfação do trabalhador”, o que poderia auxiliar a Secretaria a analisar como anda o ambiente de trabalho portuário e a opinião dos profissionais que atuam no segmento.

“Ainda há dúvida se substituiremos algum item do Igap ou se acrescentaremos mais um, o 16º, mas a ideia é sabermos como está o ambiente de trabalho nos portos do país. Estamos estudando a forma de fazer isso, com pesquisa de campo, conversas com associações, como a Abeph (Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias)”, explicou Pierdomênico.

Atualmente, o Igap é composto por 15 itens, divididos em quatro grupos: financeiro, operacional, fiscal e transparência.



Para Fabrizio, o instrumento é “muito importante e desmistifica a ideia de que administração pública não tem controle de gestão, não tem governança ou capacidade de evoluir na gestão administrativa e financeira com transparência. O Igap mostra que a gestão, apesar de pública, é eficiente”.

Além do secretário, participaram do painel Cristiano Klinger, presidente da Portos RS (Autoridade Portuária que administra os portos do Rio Grande, de Porto Alegre e Pelotas); Cleverton Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul (SC); e Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná (Autoridade Portuária gestora dos portos de Paranaguá e Antonina). A mediação foi feita pelo jornalista e diretor de redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Ao ser questionado sobre como desenvolver a governança em portos delegados – que são administrados por municípios ou estados – Pierdomenico respondeu que não há diferença entre eles e os portos geridos pelo Governo Federal, destacando que o desafio é o mesmo para ambos os modelos.

“O Igap faz com que os portos briguem pela melhor gestão porque serão premiados. E só pode ter direito à delegação (ou a manter a delegação) quem tem nota 8,5 pra cima”, ressaltou.

Para este ano, a cerimônia de premiação do que o secretário chamou de “o Oscar dos Portos” está prevista para agosto. Uma das mudanças em relação às edições anteriores é a premiação por volume movimentado por tipologia de carga, ou seja, qual porto ou o Terminal de Uso Privado (TUP) movimentou mais carga geral, ou mais grãos, por exemplo.

“Conhecemos o melhor porto do Brasil do ponto de vista de gestão e governança”, disse Pierdomenico.

Os representantes das três autoridades portuárias presentes no painel também reafirmaram a relevância do Igap.

“Olho para o Igap e vejo a estruturação das ações que preciso desdobrar dentro da Autoridade Portuária, em busca de melhorias. Consideramos todos os itens e brigamos internamente por todos eles”, disse Cristiano Klinger, presidente da Portos RS.

Já Cleverton Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul, afirmou que os 15 critérios do Igap estão em sua mesa e que ele é um importante instrumento de gestão, inclusive para motivar toda a equipe a manter a delegação do complexo portuário.

Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná, afirmou que a Autoridade Portuária desenvolveu ferramentas para melhorar a integração com o Igap, entre elas relatórios de sustentabilidade ambientais anuais e investimentos em novos equipamentos, visando a eficiência portuária e ambiental.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - CANAIS DE ACESSO AOS PORTOS DA BAHIA TAMBÉM PASSAM POR ESTUDO DE CONCESSÃO

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Até o fim deste ano, existe a possibilidade de que mais um modelo de concessão de canal aquaviário seja anunciado. Desta vez, voltado aos portos da Bahia.

A declaração foi dada por Fabrizio Pierdomenico, secretário de Portos e Transportes Aquaviários, ao fim do painel “Boas práticas na gestão dos portos delegados para o desenvolvimento econômico da região”, no fórum Sul Export, promovido pelo grupo Brasil Export, em Curitiba (PR).

De acordo com ele, seriam ao todo seis estudos de concessão de canal aquaviário em andamento. Três dele na região Sul: Paranaguá (PR), Itajaí (SC) e Rio Grande (RS). Ele não revelou os outros, mas afirmou que está sendo analisada uma proposta para os portos da Bahia.

“Até o final do ano, talvez seja definido qual canal dos três portos da Bahia pode entrar na concessão”, afirmou o secretário, sem dar mais detalhes.

O Estado tem três portos públicos: o Porto de Ilhéus; o de Aratu-Candeias e o de Salvador.

Ainda de acordo com Pierdomenico, outros portos brasileiros podem ter seus canais de acesso transferidos para a gestão privada, “tudo depende de quantos (estudos) a Infra SA consegue fazer perante perante à equipe reduzida que ela tem”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - CONCESSÃO DE CANAL DO PORTO DE PARANAGUÁ PODE REDUZIR TARIFA EM QUASE 24%

Presidente da Autoridade Portuária que administra o complexo falou sobre o assunto em painel do Sul Export

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Os debatedores participaram do painel “Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná”, do Sul Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

A concessão do canal de navegação dos portos do Paraná foi tema de um dos painéis do Sul Export, realizado em Curitiba (PR). Uma das características que mais chamam atenção no projeto é a previsão de um desconto na tarifa de conservação e manutenção da infraestrutura aquaviária, que pode chegar até 23,81%. O presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, deu mais detalhes sobre como deve ocorrer essa redução.

“Esse é um fator decisório da licitação. O governador (do Paraná) Ratinho Jr. tem uma preocupação em prover a infraestrutura, mas também sobre o impacto disso para os usuários do porto. E o modelo apontou que é possível um alinhamento de proposições para que tenhamos em média um aumento de 15% do valor que se cobra hoje. Essa é a tarifa teto que vai para o edital de licitação se assim for mantido após as consultas públicas e o (aval do) TCU (Tribunal de Contas da União). Mas os descontos podem chegar a 23, quase 24%”, declarou Garcia.

Presidente da Autoridade Portuária que administra os Portos de Paranaguá e Antonina, ele acha que uma tarifa mais barata do que a que se cobra hoje será fruto de uma boa disputa entre as empresas interessadas em realizar os serviços necessários no canal de navegação. “É com essa expectativa otimista que a gente trabalha e com a vontade de que todas cheguem no seu desconto máximo”, completou.

Indo ao encontro do que disse ao BE News no dia anterior o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, Garcia acredita que a primeira audiência pública para discutir o modelo de concessão do canal de acesso ao Porto de Paranaguá deve ser agendada para agosto pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Serviços



Considerado pioneiro no País, o modelo paranaense de concessão marítima prevê que a iniciativa privada realize investimentos em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização, batimetria, programas e monitoramentos ambientais no Canal da Galheta, que tem cerca de 22,6 quilômetros e dá acesso aos portos de Paranaguá e Antonina.

A ideia da proposta é trazer agilidade ao sistema portuário, já que as contratações feitas pelo poder público são mais demoradas e burocráticas.

O objetivo principal, segundo Luiz Fernando Garcia, é aumentar o calado do canal, que hoje é limitado a 12,5 metros no acesso a Paranaguá. A previsão é chegar a 13,3 metros ainda na fase de implantação do projeto e, no quarto ano de concessão, em 15,5 metros.

“O Paraná desenvolveu, em parceria com o Governo Federal, com a Infra SA, uma modelagem adequada. Foram dois anos de discussões intensas até chegar em um modelo confortável tanto para o Governo quanto para o Estado, através da Portos do Paraná”, disse o presidente da Autoridade Portuária.

Questionado sobre a previsão da publicação do edital de concessão, Garcia disse que “o desejo é que fosse ainda neste ano”, mas como o processo ainda precisa passar pela fase de audiência pública e análise do TCU, o leilão deve ficar para o ano que vem, no primeiro semestre.

Em relação aos investimentos, são previstos R\$ 1,05 bilhão, sendo R\$ 251 milhões aplicados até o segundo ano de contrato e R\$ 797 milhões até o quarto ano.

Cesta de índices

A modelagem de concessão do canal também contempla uma cesta de índices, composta para compensar a variação cambial, do preço do combustível e da inflação.

De acordo com Thilo Martin Zindel, superintendente de projetos aquaviários da Infra SA, a variação contemplada no contrato abarca o reajuste do índice para equipamentos de dragagem e o preço do diesel marítimo (bunker). A negociação também será feita em reais e não em dólares.

Outros fatores exigidos ao concessionário serão o fator de desempenho, ou seja, caso o calado de 15,5 metros não seja mantido após o quinto ano de contrato, haverá redução da tarifa, e o fator produtividade, que ainda está sendo analisado pela Antaq.

Mas, segundo Zindel, a ideia é que se a empresa não tiver uma boa performance, também haja impacto na tarifa. Para chegar ao modelo, ele disse que foram feitas rodadas de conversas com todos os players, empresas de dragagens, além de intercâmbio na Europa e visitas técnicas a empresas do ramo.

“Falamos com o mercado para chegar a esses fatores e conseguimos englobar todas essas preocupações nesse projeto, agradando investidores e Governo”, ressaltou.

Na visão de Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan De Nul, o modelo conseguiu acomodar os riscos e dividi-los com o setor portuário.

“A gente percebe que o modelo está mais refinado e mais seguro tanto para o potencial concessionário quanto para o empreendedor”, avaliou.

Também participou do painel “Acesso aquaviário aos portos da região Sul e o estágio da concessão do canal de navegação dos portos do Paraná” o presidente do Conselho de Administração da SCPAR, Marcelo Werner Salles. A moderação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

REGIÃO SUL - EXCLUSIVIDADE E TECNOLOGIA NA RELAÇÃO DE TRABALHO PORTUÁRIO EM PAUTA NO INFRAJUR

Especialistas no assunto também debateram a teoria da derrotabilidade em painel do encontro
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O painel do InfraJUR “Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário” abriu o segundo dia de atividades do Sul Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

O segundo dia do Sul Export, nesta terça-feira, dia 11, teve início com o painel do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, que teve como tema “Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário”. O painel também debateu a teoria da derrotabilidade.

“A exclusividade e a prioridade nas relações de trabalho são um catalisador da insegurança jurídica. Por ocasião da lei dos portos, a partir da abertura do mercado de operações portuárias ao setor privado, as empresas que arrendaram terminais se qualificaram como operadores e passaram a montar suas equipes, que substituíram algumas funções do trabalhador portuário. A prioridade ela pode contrariar parcialmente a livre iniciativa e liberdade profissional, mas a exclusividade afronta por completo esses preceitos constitucionais”, analisou o advogado Elias Francisco da Silva Júnior, presidente da mesa técnica.

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Breno Medeiros fez menção à visita técnica no Porto de Paranaguá (PR), realizada pela comitiva de autoridades, empresários e parceiros do Sul Export, no qual ele se impressionou com todas as instalações e operações portuárias, comparando a aplicação da tecnologia no complexo à 4ª Revolução Industrial.

“É uma revolução na qual as máquinas é que se conversam. Durante a nova visita, realmente impressionam as inovações que se fazem, seja em Paranaguá e em outros portos. Os navios são abastecidos sem intervenção humana, e antigamente isso seria impossível. As máquinas estão fazendo aquele processo de retirada daquele trabalhador portuário que a gente conhecia antigamente”, disse.

Derrotabilidade

O ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST) Guilherme Caputo Bastos falou da teoria da derrotabilidade, que significa a possibilidade, no caso concreto, de uma norma ser afastada ou ter sua aplicação negada sempre que uma exceção relevante se apresente, ainda que a norma tenha preenchido seus requisitos necessários e suficientes para que seja válida e aplicável.

Em termos portuários, a teoria está sendo aplicada em Santos, conforme explicou o ministro.

“Tenho em São Paulo duas categorias em Santos, de consertadores e vigilantes, que já admitem expressamente a intenção de aplicar essa teoria. Podem requisitar, se tiver total ou parcialmente, ainda vão (aplicá-la). Em circunstâncias excepcionais, absolutamente bem definidas, onde o julgador vai expressar fundamentalmente, justificadamente e no trabalho que está a disposição”.

Também participou do painel Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

REGIÃO SUL - NOVAS CONSELHEIRAS DO CONSELHO JURÍDICO

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br

Ao final do painel do InfraJUR, no segundo dia do Sul Export, o Conselho Jurídico do Brasil Export ganhou quatro novas conselheiras. Todas elas foram nomeadas e receberam o pin do Brasil Export.

Foram elas: Fernanda Araújo, sócia administradora do Araujo & Araujo Advogados Associados; Elaine Ebert Santos, advogada especialista em Direito Portuário; Juliana Toledo França Suter, sócia da Suter Advocacia, e Shana Carolina Colaço Bertol, diretora-executiva do Ogmo de Paranaguá.



▲ Fernanda Araújo, sócia administradora do Araujo & Araujo Advogados Associados



▲ Elaine Ebert Santos, advogada especialista em Direito Portuário



▲ Juliana Toledo França Suter, sócia da Suter Advocacia



▲ Juliana Toledo França Suter, sócia da Suter Advocacia

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - A LEI DE EQUIPARAÇÃO SALARIAL COM FOCO NAS MULHERES E A LICENÇA MATERNIDADE



BRUNA ESTEVES SÁ

Advogada e sócia no escritório Sammarco Advogados

opinio@portalbenews.com.br



A Lei 14.611/2023, sancionada no início de julho, veio reforçar o conceito de equiparação salarial – já existente há décadas na CLT e na Constituição Federal. Além de reiterar a necessidade de que trabalho de igual valor ou mesma função deve ser remunerado de igual forma, a nova legislação



prevê uma série de obrigações e sanções para as empresas, sobretudo aquelas com mais de cem empregados.

A nova lei, sem dúvida, é mais um estímulo para corrigir as desigualdades que ainda hoje existem com latência no mercado de trabalho. Ocorre que é preciso muito mais do que isso – sobretudo do poder público. Enquanto apenas as mulheres tiverem direito à licença maternidade, será muito difícil corrigir as distorções que existem.

Enquanto apenas mulheres tiverem a obrigação de ficar fora do ambiente laborativo por, no mínimo, quatro meses após o parto, não só continuarão a ser vistas de forma distinta como também continuarão prejudicadas tanto na forma como se enxergam com relação à responsabilidade pela criação quanto a deixar em segundo plano sua carreira. Enquanto os homens não puderem dividir a possibilidade da criação desde os primeiros meses, como também temerem ficar fora do ambiente corporativo nesse mesmo prazo, as mulheres dificilmente serão percebidas da mesma forma que os homens.

Mais: enquanto o Estado não prover as famílias com creches suficientes, que funcionem 24h por dia, por exemplo, mais mulheres atrasarão o sonho de ser mãe e terão mais dificuldade para engravidar em razão da idade.

Enquanto a Justiça do Trabalho e o Supremo Tribunal Federal, sob o pretexto de “proteger o nascituro”, continuarem a conceder estabilidade de emprego às gestantes mesmo em casos de contratos por prazo determinado, as mulheres serão mais discriminadas na contratação – ainda que veladamente e inconscientemente – porque os empresários não podem suportar todas as obrigações que deveriam ser do Estado.

Nesse sentido, importante ressaltar que o STF tem até o dia 7 de agosto para decidir se o Congresso foi omissivo ao não regulamentar a licença paternidade. A votação da ADO se arrasta desde 2023 e a análise dos votos dos Srs. Ministros demonstra a grande necessidade de maturação da questão. Com a excelência que lhe é peculiar, o Ministro Edson Fachin deu uma verdadeira aula de cidadania e noção de família e sociedade em seu voto – que vale a pena ser lido e relido – pois demonstra sobretudo como a questão da licença paternidade foi tratada pelo constituinte em 1988 – e como a vida e as questões de parentalidade mudaram desde então –, mas a legislação brasileira não acompanhou.

Em seu voto, o Min. Fachin menciona que “Instituto Europeu para a Igualdade de Gênero monitora as políticas de licença parental na União Europeia e verifica que estão em fluxo constante, com os países membro trabalhando em desenhos de políticas públicas que não apenas oferecem melhor equilíbrio entre gêneros na fruição da licença, bem como melhor equilíbrio entre trabalho e vida pessoal de todos os pais e mães que trabalham, como também são profícuos para índices de fertilidade e de bem estar das crianças”.

Em países como Dinamarca, Canadá e Japão – para citar apenas alguns – a licença paternidade é igual para ambos e pode ser alternada. Inclusive porque, e é importante que se diga, embora ainda seja um tabu, que não são todas as mulheres que têm a vocação e/ou vontade de ficar durante longo período afastadas do trabalho, cuidando apenas do bebê.

Assim, mais do que muitas altíssimas, canais de denúncia, cursos sobre assédio e leis e mais leis, é necessário readequar com urgência os prazos da licença paternidade para que, desde o início, os homens entendam o seu papel na criação dos filhos e na formação da família e, conseqüentemente, haja de fato igualdade de oportunidades ente os sexos – seja na carreira ou no papel relevante da criação dos filhos.



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

IMPOSTO EXTRA? ENTENDA BRECHA DA REFORMA TRIBUTÁRIA QUE PODE PREJUDICAR AGRO, PETROLÍFERAS E MINERADORAS

Informações: Moneytimes (12 de julho de 2023)

A reforma tributária, aprovada na Câmara dos Deputados, promete simplificar o sistema de impostos no Brasil. No entanto, uma brecha na proposta vem gerando incômodo no mercado e em Brasília.

O artigo 20 do texto traz a possibilidade de os estados criarem um tributo extra para substituir a contribuição a fundos estaduais. No caso, o imposto seria sobre produtos primários e semielaborados, sendo que o valor arrecadado se destinaria a investimentos em obras de infraestrutura e habitação.

Na prática, esse tributo funcionaria como um imposto sobre produtos exportados até 2043, o que vai contra a ideia da reforma de desonerar as exportações.

O trecho foi acrescentado de última hora pela Câmara para atender aos governadores do Centro-Oeste. “Foi um pedido, aquiescido pelos governadores, para atender ao governador [Ronaldo] Caiado, que fez campanha contra reforma tributária”, confirmou o relator da reforma tributária, Aguinaldo Ribeiro, ao Estado de S. Paulo.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) publicação, redistribuição, transmissão e estima que pelo menos, 17 estados podem se aproveitar dele.

Imposto sobre mineradoras, petrolíferas e agronegócio

Essa brecha deve afetar, principalmente, os setores de agronegócio e mineração, além de petrolíferas. O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP) aponta que o imposto sobre produtos primários pode impactar na competitividade do setor.

“A indústria de óleo e gás já possui uma alta carga tributária – em torno de 70% -, além de ser uma grande arrecadadora de impostos e tributos. Somente entre 2010 e 2021, foram pagos R\$ 2,13 trilhões em participações governamentais pelo setor, que atualmente representa cerca de 15% do PIB industrial”, afirma.

O instituto ainda destaca que as exportações de petróleo são o terceiro item mais importante da balança comercial brasileira, sendo responsável por um superávit de US\$ 65 bilhões nos últimos quatro anos.

Já o Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram) descreve a brecha como desastrosa e que irá gerar sérias repercussões no setor empresarial e às exportações brasileiras. “Este artigo contraria a própria reforma e aumenta a carga tributária”, disse.

Do lado do agronegócio, a Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais (Abiove) afirma que o imposto resultará em um aumento de custos das operações de exportação e que não faz sentido que a reforma tributária instituir um novo tributo que tem fundamentos no sistema anterior.

A Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja Brasil), por sua vez, destaca que o artigo 20 traz uma série de incertezas técnicas sobre a nova cobrança. Entre elas está a discussão do que são considerados produtos primários e semielaborados.



Ao ser questionado sobre o imposto, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que as “inovações de última hora” preocupam porque foram pouco debatidas, mas que o Senado vai “dar uma limpada” no texto da reforma tributária.

“Eu penso que tem um trabalho aí a ser feito de aparar o texto, e deixar ele mais redondinho”, disse.

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

Data: 12/07/2023

ANTAQ QUER 54 LEILÕES DE CONCESSÃO PORTUÁRIA ATÉ 2026

Informações: Poder 360 (12 de julho de 2023)

O diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), Eduardo Nery, disse nesta 3ª feira (11.jul.2023) que a autarquia trabalha para realizar 54 leilões de concessão de terminais portuários até 2026. Segundo ele, a estratégia visa a atrair investimento privado para modernização dos portos brasileiros.

Em apresentação à Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, Nery afirmou que os terminais privados receberão um investimento R\$ 70,1 bilhões em contratos firmados e autorizações concedidas. Já os terminais arrendados (públicos) devem receber um investimento de R\$ 50 bilhões da iniciativa privada. Com isso, na visão do diretor-geral da Antaq, uma expansão de concessões públicas ao setor privado pode dar ainda mais oxigenação ao setor.

“De 2023 a 2026, há possibilidade de serem realizados 54 leilões. É um número desafiador certamente, mas que traria um investimento de mais R\$ 9 bilhões, fora aqueles R\$ 120 bilhões que já foram apresentados”, disse Nery.

Dentre os principais arrendamentos previstos, ele destacou os 6 terminais que serão leiloados em 11 de agosto deste ano, na sede da B3 (Bolsa de Valores de São Paulo). São eles:

- MAC 11, no Porto de Maceió (AL);
- MAC 11A, no Porto de Maceió (AL);
- MAC 12, no Porto de Maceió (AL);
- TMP, no Porto de Fortaleza (CE);
- POA01, no Porto de Porto Alegre (RS);
- PAR09, no Porto de Paranaguá (PR).

Outro leilão que está previsto para acontecer ainda este ano é o do terminal ITG02, no Porto de Itaguaí (RJ). O terminal para movimentação de grãos líquidos ainda está em construção, mas Nery estima um investimento privado de até R\$ 3 bilhões em caso de concessão do empreendimento.

Além dos leilões, o diretor-geral da Antaq destacou que outro passo que o Brasil precisa dar se quiser atrair o investimento privado para os portos nacionais é melhorar a segurança jurídica para os projetos portuários.

Segundo ele, 95% do comércio exterior no Brasil passa pelos portos e um aprimoramento das regulações é fundamental para alavancar a economia do país.

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

Data: 12/07/2023

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO AMPLIA RECEITA EM 71% E TEM ALTA NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Informações: Governo do Estado de São Paulo (12 de julho de 2023)

Durante o período, o terminal registrou a passagem de mais de 480 mil toneladas de produtos, o melhor volume absoluto desde 2008

A companhia Docas de São Sebastião, autarquia vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo (Semil), fechou o primeiro semestre de 2023 com um crescimento importante, tanto em operação, quanto em resultados. De janeiro a junho, o terminal movimentou cerca de 484 mil toneladas de carga, contra 380 mil toneladas registradas no mesmo período de 2022. Trata-se de um acréscimo de 27,18%, o melhor índice absoluto desde 2008. Essa movimentação refletiu, também, fortemente na receita, que passou de R\$ 13,1 milhões para R\$ 22,4 milhões este ano, um aumento expressivo de 71,23%.

“Os números mostram os benefícios imediatos da adoção de políticas públicas baseadas no aperfeiçoamento dos mecanismos de gestão”, avalia a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, Natália Resende. “A partir do mapeamento e identificação de gargalos na operação, pudemos avançar com ações estruturantes e de regulação focadas na melhoria nos serviços prestados aos usuários”, acrescenta a secretária.

“Esse crescimento contínuo é fruto do esforço conjunto de todos os envolvidos nas operações portuárias e de uma administração focada em resultados”, corrobora o Diretor-Presidente da Companhia do Porto de São Sebastião, Ernesto Sampaio.

Os resultados no semestre refletem o posicionamento de gestão do Porto, que estabeleceu descontos de 87,16% no valor das tarifas para Cargas Projeto, 45% para as taxas relativas à operação com veículos (modalidade que o porto de São Sebastião está retomando) e para as relativas à infraestrutura operacional de acesso aquaviário 72%. O maior desconto aplicado, no entanto, foi para a armazenagem, cujas tarifas estão reduzidas em 85%.

“A padronização deixava a média por tonelada em São Sebastião muito acima da realidade do mercado. Com essa redução de preço, o terminal, que já vinha se mostrando competitivo, ganha ainda mais destaque na concorrência interportos”, acrescenta Ernesto Sampaio.

Durante o primeiro semestre de 2023, a principal carga movimentada foi a barrilha (carbonato de sódio anidro, matéria-prima para fabricação de vidros e para a indústria de produtos de limpeza) a granel e em sacos, com 173 mil toneladas, vindo na sequência o malte (para a indústria cervejeira) e açúcar em sacos, que somaram mais de 198 mil toneladas.

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

Data: 12/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

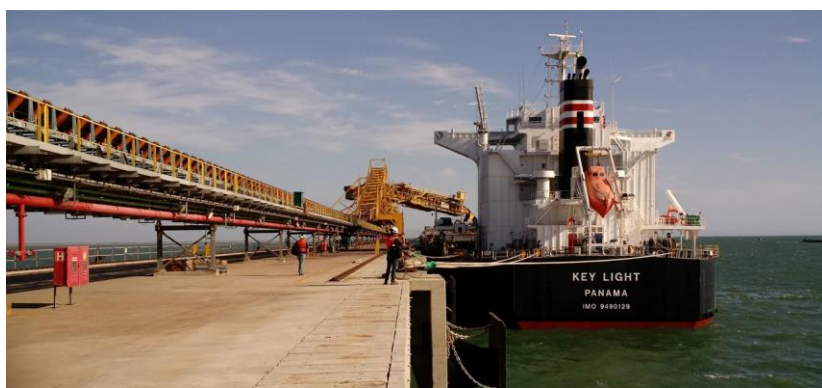
AÇU E TOYO SETAL ANUNCIAM PARCERIA EM FERTILIZANTES, ENQUANTO GOVERNO BUSCA SOLUÇÃO PARA O GÁS

Projeto no Porto do Açú usará gás natural como matéria-prima, mas mira, num 2º momento, produção de amônia verde a partir de H2V

Por epbr 12 de julho de 2023 Em Mercado de gás, Política energética

Navio cargueiro, de minério no Porto do Açú (Foto: Divulgação)

RIO — O Porto do Açú e a Toyo Setal anunciaram nesta quarta





(12/7) uma parceria para desenvolvimento conjunto de uma fábrica de fertilizantes nitrogenados no complexo portuário localizado em São João da Barra, no norte do Rio de Janeiro.

O foco inicial é numa tecnologia que utiliza o gás natural como matéria-prima, mas o Porto do Açu e a Toyo Setal miram, no futuro, a produção de amônia verde a partir do hidrogênio via eletrólise da água.

Este ano, o Açu deu início ao licenciamento ambiental de um cluster de hidrogênio de baixo carbono no porto, com 4 GW de capacidade instalada.

A parceria entre o Açu e a Toyo, nos fertilizantes, envolve desde a estruturação do projeto ao seu desenvolvimento, licenciamento ambiental e busca por investidores estratégicos.

A previsão é que a unidade tenha capacidade para produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia e 781,5 mil toneladas de amônia por ano.

Gás para fertilizantes é prioridade de Lula

A parceria entre o Porto do Açu e a Toyo Setal acontece num momento em que o governo federal estrutura o Gás para Empregar, um programa para aumentar a oferta de gás natural a preços competitivos e que tem o setor de fertilizantes como uma de suas prioridades.

Há duas semanas, Lula reafirmou que a produção doméstica de fertilizantes a partir do gás natural é uma prioridade do seu terceiro mandato.

“Temos que ter capacidade, competência e disposição política de transformar esse país num país autossuficiente. Inclusive de nitrogenados”, disse. “E nós vamos fazer, estejam certos”.

Nitrogenados – o “N” do composto NPK – são produzidos a partir do gás natural.

A substituição de importações de fertilizantes do tipo, altamente dependentes da Rússia, encontrou espaço no discurso de posse de Lula, em 1º de janeiro.

O Ministério de Minas e Energia (MME) calcula que seriam necessários 10 milhões de m³/dia de gás natural para reduzir a dependência brasileira de nitrogenados atual a 10%; hoje beira os 90%.

A produção de fertilizantes a partir do gás é, historicamente, um desafio do ponto de vista econômico, no Brasil. Exige preços bastante competitivos para o gás natural.

Nas gestões passadas, durante o governo Bolsonaro, a Petrobras decidiu fechar as unidades por falta de retorno. Hoje, no novo governo, a companhia ainda entende que o custo de oportunidade é elevado — e descarta subsídios para a retomada das fábricas de fertilizantes de Sergipe e Bahia, arrendadas à Unigel.

Com um gás natural caro, em boa parte associado à produção de petróleo em campos marítimos, o fertilizante doméstico tem dificuldade para competir com o importado, em condições normais de mercado.

É o que tem levado a empresa a afirmar nos bastidores que o Brasil é um país petrolífero, não gasífero, ao contrário de grandes fornecedores mundiais do insumo agrícola, como os EUA, a Rússia e o Qatar, grandes produtores de gás natural – e barato.

Fontes da companhia e do governo, contudo, tentam moderar, nos bastidores, uma nova promessa de “choque de gás barato” — a exemplo da que fracassou no governo passado, quando a solução seria a venda de ativos da Petrobras e aprovação da nova Lei do Gás.

A companhia rebate lembrando dos custos da produção offshore e que ainda é preciso importar gás natural liquefeito (GNL) e gás da Bolívia para assegurar o cumprimento dos contratos.

Internamente, equipes técnicas que participam das discussões com o governo rejeitam um papel por vezes atribuído à companhia, de garantidora do suprimento nacional. Afirmando que é preciso manter práticas de mercado.

Açu dá primeiros passos nos fertilizantes

O Porto do Açúcar começou a movimentar fertilizantes, em 2021. Desde então, já foram movimentadas cerca de 100 mil toneladas de fertilizantes pelo porto – que ganhou, este ano, mais dois armazéns que aumentam em quatro vezes a capacidade de armazenamento.

O complexo portuário mira, agora, a instalação de uma unidade misturadora de fertilizantes na retroárea do porto e quer abrigar, no futuro, uma fábrica de nitrogenados.

Já a Toyo Setal possui uma tecnologia própria de produção de fertilizantes, presente em 87 projetos de amônia e 112 projetos de ureia no mundo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

BRASKEM: J&F ENTRA NA DISPUTA POR EMPRESA PETROQUÍMICA

Holding controlada pela família Batista já estava em conversa com bancos nos últimos dois meses para comprar participação da Novonor (ex-Odebrecht)

Por Bruno Rosa



A saída da Petrobras do capital da Braskem era para ter sido uma das maiores operações do ano na B3
Luke Sharrett AP

A disputa pela Braskem, empresa líder na produção de plástico nas Américas, ganhou novo interessado. A J&F, holding controlada pela família Batista, apresentou proposta para comprar a parte da Novonor (ex-Odebrecht) na empresa, de acordo com fontes do setor.

A Novonor quer vender os 38,3% do capital total (ou 50,1% do capital votante) que detém na Braskem. A Petrobras tem 36,1% do capital total (47% das ações com direito a voto). Os 25,6% restantes estão no mercado. A estatal tem direito de preferência nas negociações por conta do acordo de acionistas.

O interesse da J&F já era esperada pelo mercado. Segundo uma fonte, a oferta da J&F foi apresentada à empresa após conversas com os bancos ao longo dos últimos dois meses. A Novonor está em processo de recuperação judicial com dívidas superiores a R\$ 15 bilhões com instituições financeiras. As ações da Braskem foram dadas como garantia. Por isso, bancos como BNDES, Banco do Brasil, Santander, Bradesco e Itaú Unibanco, precisam aprovar o negócio.

Segundo fontes, a proposta da J&F prevê o pagamento de R\$ 10 bilhões pelos 38% do capital total da Novonor na Braskem.

O interesse da J&F ocorre após ofertas feitas pelo 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, além da rival Unipar, uma das principais produtoras de PVC, cloro e soda na América do Sul.

Nesta semana, a Petrobras também sinalizou interesse na Braskem, solicitando acesso ao data room virtual para um eventual exercício de tag along ou de direito de preferência na hipótese de alienação das ações detidas pela Novonor na companhia petroquímica.

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 e o restante através de emissão de títulos e do chamado "warrant", instrumentos financeiro que permite a compra de ações. Segundo fontes, desse total, a proposta considera cerca de R\$ 27 por ação que seria pago em dinheiro.

Depois, em junho, a Unipar fez uma proposta firme para comprar a totalidade das ações que a Odebrecht tem na Braskem. O valor da proposta chega a R\$ 10 bilhões por 34% do capital total da Novonor. Assim, a Novonor ficaria apenas com 4% das ações. Segundo fontes, esse teria sido um pedido da própria Novonor. Uma fonte explicou que o valor por ação a ser pago pela Unipar é de R\$ 30.

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.

Segundo a Unipar, a operação prevê o pagamento parcial dos bancos credores e uma renegociação para o saldo da dívida remanescente. A Unipar disse que vai negociar a participação da Petrobras na operação, "buscando um formato satisfatório para todas as partes envolvidas".

Ontem, o Governo de Alagoas criticou as tratativas que estão em curso para a transferência de controle acionário da empresa. Em nota, o governo de Alagoas alega que o estado deve participar das negociações. Em Maceió, em 2018, houve um afundamento no solo de cinco bairros da capital alagoana em decorrência de mineração feita pela Braskem na região. O tema está na Justiça.

Assim, o acidente tornou Alagoas, diz o governo do estado, o "maior credor da Braskem". O governo afirma que tem uma dívida que "supera a casa de duas dezenas de bilhões de reais, na soma de todos os atores e locais atingidos". Segundo o governo, houve a realocação de 17 mil imóveis, 60 mil pessoas tiveram que abandonar suas casas, 3.600 empresas foram fechadas, desempregando dez mil pessoas.

A Braskem, por sua vez, disse que até março de 2023 já foram desembolsados R\$ 7,5 bilhões com as ações adotadas em Alagoas, incluindo indenizações e medidas socioambientais e econômicas. As provisões já feitas somam mais de R\$ 13 bilhões, informou a empresa ao GLOBO.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/07/2023

ALCKMIN DIZ QUE REFORMA TRIBUTÁRIA PRECISA DE 'PEQUENOS AJUSTES' NO SENADO: 'NINGUÉM VAI TIRAR DINHEIRO DE NINGUÉM'

Vice-presidente alega que não há interferência na arrecadação dos estados e municípios
Por Renan Monteiro — Brasília

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, afirmou nesta quarta-feira que o texto da Reforma Tributária ainda precisa de ajustes no Senado. Para ele, não há nenhuma previsão de interferência da União na arrecadação de estados e municípios, a partir da reformulação do sistema brasileiro.

Na última semana, em votação histórica, a Câmara aprovou a proposta de emenda à Constituição (PEC) da Reforma Tributária - a primeira em 58 anos.



O vice-presidente Geraldo Alckmin participa de seminário do BNDES Gabriel de Paiva/Agência O Globo/20-03-2023

— O projeto aprovado na Câmara foi um bom projeto. Não é perfeito, mas 95% (do texto) é avanço. Pequenos reparos serão feitos no Senado Federal — disse Alckmin, em live da EBC, ao ser questionado sobre a retirada na Câmara de um trecho do texto que garantiria a prorrogação de incentivos fiscais para o setor industrial até 2032.

Na terça-feira, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, confirmou que o relatório da Reforma Tributária ficará com o senador Eduardo Braga (MDB-AM). A primeira etapa da análise é na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). Depois, o texto da proposta segue para o plenário. O período de tramitação estimado, até a votação, é dois meses - a partir de agosto.

Na live de hoje, o vice-presidente defendeu o desenho do Conselho Federativo - que será a instância máxima dos 26 estados, mais o Distrito Federal, e do conjunto de municípios, que vai gerir o Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS), união do ICMS e ISS.

— O objetivo da Reforma Tributária não é prejudicar um e ajudar outro. É ter um equilíbrio federativo. (...) Ninguém vai interferir nos recursos de estados e municípios. Ninguém vai tirar dinheiro de ninguém. Não depende nada do Governo federal — analisa, sobre a composição do Conselho.

Alckmin declarou ainda que não há espaço para aumentar impostos e diz que a diminuição ocorrerá futuramente. No momento, segundo ele, não há como reduzir a carga tributária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/07/2023

AGRO FAZ TRANSPORTE DE CARGAS SALTAR QUASE 4% EM MAIO E PUXA SERVIÇOS

Setor teve alta de 0,9% no mês retrasado, segundo dados divulgados nesta quarta-feira pelo IBGE

Por Maeli Prado



Caminhões transportam carga – Foto : Helena Pontes/Agência IBGE Notícias

Principal impulsionador do PIB neste ano, a força do agronegócio estimulou um aumento de 3,7% no transporte de cargas em maio, a maior alta da série histórica do IBGE. Ao lado do aumento no transporte de passageiros, o desempenho ajudou o setor de serviços a registrar um crescimento de 0,9% no mês, segundo dados divulgados há pouco pelo órgão.

O avanço de serviços no mês retrasado veio após uma queda de 1,5% em abril. Com isso, o setor já opera em um patamar 11,5% maior do que o pré-pandemia, em fevereiro de 2020. No acumulado do ano, o setor tem expansão de 4,8%, e em 12 meses a alta é de 6,4%.

Entre as cinco atividades analisadas pela pesquisa, quatro avançaram em maio, e o maior peso veio de transportes (com alta de 2,2%), com destaque para os segmentos de cargas (alta de 3,7%, a um patamar 31,3% acima do registrado em fevereiro de 2020) e passageiros (+2,8%).

- Além do espalhamento de taxas positivas pelas atividades, o destaque na expansão dos serviços em maio foi o setor de transportes - apontou o gerente da pesquisa do IBGE, Rodrigo Lobo, em material de divulgação da Pesquisa Mensal de Serviços. - Tanto o transporte de cargas quanto o de passageiros avançaram no mês. Já sob a ótica do modal, os principais impactos para o resultado positivo vieram do rodoviário de cargas, do aéreo de passageiros e do aquaviário de cargas.

De acordo com Lobo, o bom desempenho é ligado ao momento atual do agronegócios.

- Os recordes da safra de grãos acabam influenciando os transportes, especialmente o rodoviário de cargas. Esse impacto não é de agora. A partir de maio de 2020, ainda no início da pandemia, houve um crescimento importante desse setor, muito ligado ao aumento na produção agrícola e também ao boom do comércio eletrônico, com a migração em larga escala das vendas em lojas físicas para as plataformas online - analisou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

'ESTADOS TRIBUTAREM EXPORTAÇÕES VAI GERAR UMA NOVA GUERRA FISCAL', DIZ EX-SECRETÁRIO DE COMÉRCIO

Welber Barral diz ver com preocupação a possibilidade, prevista pelo texto da reforma tributária, de governadores criarem novos tributos

Por Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Welber Barral - Ex-secretário de Comércio Exterior do Brasil

BRASÍLIA - Ex-secretário de Comércio Exterior do Brasil de 2007 a 2011, o consultor Welber Barral avalia com preocupação a possibilidade de tributação das exportações pelos Estados, aberta no texto da reforma tributária aprovado na Câmara dos Deputados.

Em entrevista ao Estadão, Barral alerta que, se os governos estaduais tributarem as exportações de produtos básicos e semielaborados, uma nova guerra fiscal estará instalada no País.

"Vai acontecer o que ocorreu na Argentina. Não vai ter investimentos nos setores exportadores. Ou vai ter outra guerra fiscal, porque os exportadores vão para os Estados que não tributam", prevê Barral, sócio da BMJ consultoria de comércio internacional.



Ele afirma ainda que falta uma definição na proposta sobre o futuro do sistema de drawback. Por esse regime especial de tributação, usado por 40% dos exportadores de manufaturados brasileiros, o pagamento de impostos de importações de insumos para produtos que serão exportados é suspenso. É um mecanismo que existe no Brasil desde a década de 1960. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Welber Barral foi secretário de comércio exterior do MDIC Foto: Ayrton Vignola/AE

Qual a sua avaliação do texto aprovado na Câmara da reforma tributária, sob o ponto de vista do comércio exterior?

Como análise geral, a reforma é muito importante. O Brasil precisa de uma reforma tributária porque o sistema, como é hoje, é inadministrável em razão do grau de insegurança jurídica, do número de tributos e da complexidade. O Brasil precisa fazer alguma coisa. É muito difícil pensar em fazer um sistema pior do que existe, porque ele é horrível. O comércio exterior normalmente não é o ponto principal olhado em reformas econômicas no Brasil. A economia brasileira é muito voltada para o mercado interno. Muitas vezes se passa por alto em alguns temas relacionados ao comércio exterior.

Quais são os temas que estão na reforma e causam preocupação?

A reforma prevê o fim de alguns regimes especiais. Um deles é o drawback – 40% das exportações brasileiras de manufaturados hoje dependem dele. A resposta do pessoal da reforma tributária é: a empresa vai ter a compensação (do crédito) em até 60 dias. Só que isso tem um efeito no fluxo de caixa da empresa. O pagamento dos tributos (na importação dos insumos) é suspenso pelo drawback. Quando a empresa exporta, ele não paga os impostos. Isso tem um efeito muito grande no fluxo de caixa da empresa, porque a agregação de valor é pequena. Falam que o exportador vai receber a devolução do imposto rapidamente com a reforma. Mas, se for 60 a 90 dias, já cria um impacto gigantesco para o fluxo de caixa da empresa.

Poderia dar um exemplo?

Uma empresa do setor cobre, por exemplo: Brasil não tem cobre. Ela importa o cobre a R\$ 100 e o imposto incidente na importação seria mais ou menos de 40%. Ela não paga o imposto porque ela está importando com drawback. Depois, a empresa exporta a R\$ 110. Com a reforma tributária, o que vai acontecer? A empresa vai ter de pagar e só quando ela exportar é que vai receber de volta. É um percentual muito alto no fluxo de caixa. Mesmo que a devolução funcione em 60 dias (prevista no texto), o que é uma questão ainda, o impacto sobre o fluxo de caixa é muito grande.

Como resolve isso?

Mantendo o drawback. Existe uma expressão inglesa que é muito interessante: se não está quebrado, não conserte. O drawback é uma coisa que funciona no Brasil desde a década de 60. Por que muita gente está quieta? Na verdade, o que está sendo passado agora é a emenda constitucional. Quando se chegar à lei complementar, aí o diabo está nos detalhes.

Mas é possível na regulamentação deixar o 'drawback' preservado sem a garantia estar no texto da PEC?

Passsei o final de semana lendo o texto aprovado. Ele não fala nada de drawback. Vai poder ser feito por lei complementar? Vai ter uma discussão jurídica sobre isso. A atual Constituição também não fala.

Qual o impacto para o comércio exterior do artigo que diz que os Estados poderão criar um novo tributo sobre bens primários e semielaborados produzidos nos seus territórios para aplicar em investimentos até 2043?

Isso foi uma negociação lá com os Estados. Foi feito um acordo lá atrás que foi a lei Kandir (que desonerou o ICMS das exportações). A lei Kandir seria a compensação que a União passaria para os Estados não cobrarem nas exportações. E, desde o início da Lei Kandir, os Estados reclamam que a lei não compensa toda a arrecadação que eles perdem. Os Estados que são grandes exportadores de commodities, na verdade, tentam tributar as exportações. O Pará já tentou tributar minério. O Mato Grosso já tentou tributar carne. Eles tentam e as empresas vão para a Justiça e derrubam. Esse artigo vai ser uma polêmica futura, caso os Estados tentem tributar as exportações.

Mas é justamente para isso que negociaram a emenda que abre brecha para a tributação. Querem fazer o que os argentinos fizeram.

É uma má decisão. Tem casos em que se justifica tributar as exportações. Mas, como foi feito pela Argentina, tem um monte de erros. Se os Estados tributarem as exportações, vai acontecer o que

ocorreu na Argentina. Não vai ter investimentos nos setores exportadores. Ou vai ter outra guerra fiscal, porque os exportadores vão para os Estados que não tributam.

Em que momento justifica ter tributação de exportação?

Situações muito particulares. O que a teoria econômica diz é que tributa quando tem altas muito grandes do preço de commodities e quando você faz preço mundial.

Qual é o problema de tributação de exportações?

Além de o seu produto ficar menos competitivo no mercado mundial, esse tributo volta na cadeia produtiva. Ele é regressivo. O produtor é que acaba pagando o tributo. Na Argentina, tem um problema a mais. Impostos de importação e de exportação devem ser regulatórios. O Estado não pode ser dependente. Não tem lógica os Estados tributarem as exportações. A única possibilidade, que já tá na Constituição, de tributar a exportação seria pela União, e mesmo assim, em situações muito particulares. Permitir que Estados tributem a exportação vai gerar insegurança jurídica para os exportadores e gerar uma nova guerra fiscal.

De que forma haverá uma guerra fiscal?

O que vai acontecer: imagina se você é um produtor de gado no Mato Grosso e o Estado coloca alguma tributação sobre a exportação de carne in natura. O que você vai fazer é exportar esse boi para São Paulo ou para Santa Catarina para ter a compensação do imposto interestadual e não ter o tributo sobre a exportação. Os Estados vão criar mecanismos para beneficiar exportadores em detrimento de outros Estados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/07/2023

POR QUE A BRASKEM VIROU ALVO DE DISPUTA, APÓS ANOS À VENDA SEM ATRAIR INTERESSADOS

Combinação de fatores, que inclui uma clareza maior em relação aos custos com indenizações em Maceió, tornou empresa mais atrativa aos investidores

Por Carlos Eduardo Valim

São Paulo - Anteriormente uma operação que parecia improvável e de difícil concretização, a compra do controle da Braskem passou a interessar a diversos grandes grupos - brasileiros e estrangeiros. Tudo por conta de uma combinação de fatores que tornou a petroquímica brasileira mais atraente do que era no passado recente. O cenário envolve um melhor posicionamento no mercado petroquímico brasileiro, mais clareza com relação aos custos de indenizações para compensar o afundamento do solo causado pela empresa em Maceió e investimentos considerados bem feitos para diversificar as matérias-primas usadas em sua produção.

Pelos próximos dias, as operações da Braskem deverão passar por escrutínio, no momento em que se intensificam as negociações para a venda da participação da Novonor, a ex-Odebrecht, na empresa. O grupo detém 50,1% das ações com direito a voto e 38,3% do total.



A brasileira Unipar, do empresário Frank Geyer Abubakir, recebeu, no começo deste mês, o aval da Novonor para ter acesso a informações mais aprofundadas e fazer uma avaliação da petroquímica, a chamada "due diligence". A empresa já chegou a fazer uma proposta de R\$ 10 bilhões pelo controle da Braskem, mas o prazo dessa proposta venceu no domingo, 9. As negociações entre as partes continuam.

Fábrica da Braskem em Santo André (SP)
Foto: HELCIO NAGAMINE / ESTADÃO

Depois, no dia 10, foi a vez de a Petrobras, sócia da Novonor na Braskem – com 47% do capital votante e 36,1% do total – , informar ao mercado ter pedido o acesso à sala de dados virtuais da empresa para também ter mais informações sobre as operações e poder avaliar se pretende exercer o seu direito de preferência pelas ações da Novonor ou fazer um “tag along” - ou seja, também vender suas ações pelo mesmo valor conseguido pela Novonor.

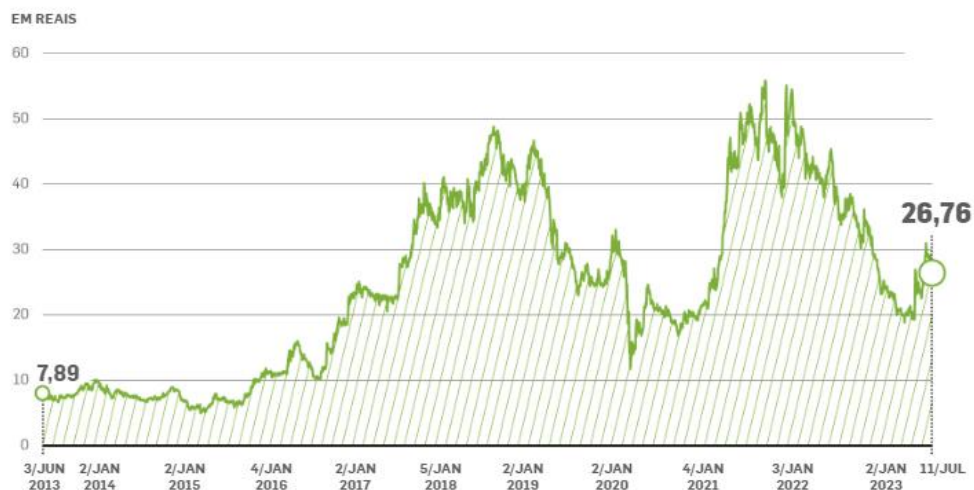
Além de Unipar e do possível interesse da Petrobras em ampliar sua fatia na empresa, uma oferta para a compra total da empresa foi feita em conjunto pelo fundo Apollo e a petroleira Adnoc, de Abu Dhabi. A proposta chegava a cerca de R\$ 37 bilhões, por toda a companhia. Outro grupo que analisa o negócio, mas sem ter feito uma proposta formal, é o J&F, dos irmãos Batista, dono da JBS.

O cenário é bastante diferente dos últimos anos. Uma possível alienação do controle da empresa é discutida desde a década passada. Tudo começou com estudos para desmembrar a empresa em duas, uma para o mercado nacional e outra para o global, com a Petrobras vendendo as suas ações, mas fechando contrato de fornecimento de nafta para a empresa, lembra o chefe de pesquisas e analista de petróleo e gás do UBS BB Luiz Carvalho.

Depois, foi a vez de a Odebrecht – que assim como a estatal do petróleo também foi afetada financeiramente pelos escândalos revelados pela Operação Lava Jato – se interessar mais pela venda de sua participação, como forma de sair de sua recuperação judicial. A venda do ativo é visto pelo grupo de construção como a melhor chance de diminuir significativamente o seu endividamento de cerca de R\$ 15 bilhões com os bancos.

Recuperando o gás

A variação das ações da Braskem



Uma venda para a petroquímica holandesa LyondellBasell quase foi fechada em 2019. Mas, naquele momento, uma série de fatores complicou o negócio. Entre os principais deles estavam os relatos da responsabilidade da Braskem no afundamento do solo de bairros de Maceió. Diante das incertezas dos impactos financeiros que as indenizações trariam, o grupo estrangeiro recuou.

Os problemas em Maceió começaram no dia 3 de março de 2018, quando um tremor de terra na cidade causou rachaduras e o afundamento do solo em cinco bairros: Pinheiro, Mutange, Bebedouro, Bom Parto e em uma parte do Farol. Mais de 55 mil pessoas foram forçadas a deixar suas casas naquele ano. O abalo foi causado pelo deslocamento do subsolo por conta da extração de sal-gema, um cloreto de sódio que é extraído para produzir soda cáustica e policloreto de vinila (PVC), pela Braskem, que atuava na região desde 1976. A companhia encerrou a extração do minério na região em 2019. No total, mais de 200 mil pessoas foram afetadas pelo desastre.



“A Braskem fala, em comunicados e conferências com o mercado, que grande parte dos recursos acordados para tratar da questão já foi provisionada”, diz o analista de petróleo e gás do Citi, Gabriel Barra. “Ainda há alguns pontos em aberto, mas hoje é mais fácil prever o gasto total.” A empresa já se comprometeu a pagar R\$ 13 bilhões pelo desastre ambiental causado por sua operação de sal gema. A conta, no entanto, não está fechada. Este mês foi revelado que ela negocia com a prefeitura de Maceió o pagamento de R\$ 1,7 bilhão adicional.

Troca de matéria-prima

Um segundo ponto que está sendo levado em conta pelos grupos interessados na petroquímica é que ela possui uma operação menos frágil frente às flutuações dos preços do mercado de energia, em relação ao passado. Anteriormente, a sua produção estava muito baseada no nafta como matéria-prima para sua produção. Em 2015, o derivado do petróleo respondia por 47% dos insumos, enquanto o gás representava apenas 10%. “No período por volta de 2016 e 2017, houve uma forte produção de gás de xisto, de baixo custo, nos Estados Unidos, e o preço do petróleo não acompanhou essa tendência”, diz Barra.

Por conta dessa dinâmica de mercado, a Braskem perdeu competitividade frente a rivais internacionais, que utilizavam o gás como principal matéria-prima, e as suas ações caíram. Hoje, a empresa alcançou maior flexibilidade na operação. No período entre 2020 e 2022, segundo a empresa, a participação do nafta baixou para 36% e a do gás subiu para 21% entre as suas matérias-primas.

Além dessa decisão estratégica que favoreceu a empresa, também conta a favor de sua atratividade para potenciais compradores o seu domínio do mercado petroquímico brasileiro, que supera os 65%. “O valor estratégico de uma empresa com essa participação num mercado com uma população de mais de 200 milhões de habitantes faz da Braskem um ativo muito bom”, diz Luiz Carvalho, do UBS BB. “É impossível uma outra companhia montar do zero esta capacidade.”

Por isso, a compra da empresa é considerada uma oportunidade única, mesmo numa época de baixa do setor mundialmente, com menor demanda internacional por conta de crises econômicas na China, Estados Unidos e Europa, e com um excesso de capacidade construída nos últimos anos nos Estados Unidos, China e Oriente Médio. A recuperação econômica prevista para os próximos anos deve compensar o investimento feito agora, avalia Barra, do Citi.

Plástico verde

Outros motivos também podem entrar na conta para os interessados em fazer a aquisição, como o investimento feito no plástico verde, produzido a partir da cana de açúcar, que pode ajudar o setor a cumprir a sua parte na transição energética global da próxima década, além de outras apostas recentes relevantes. Por exemplo, a empresa se dedicou nos últimos anos a aprimorar a infraestrutura logística das operações que possui no México, que permite trazer via dutos o etano importado, do porto para a fábrica da empresa.

O governo brasileiro também demonstra interesse em manter o ativo sob controle nacional. Integrantes do corpo executivo da Petrobras têm dado declarações indicando que o plano é manter a estatal diversificada além da exploração de petróleo, em contraste com as vendas de negócios durante os governos de Michel Temer e Jair Bolsonaro, e que desejam manter ou até aumentar a participação da estatal no setor petroquímico.

Isso poderia acontecer por meio da compra de mais ações da Braskem ou de outras companhias do setor, diz um especialista do setor que prefere não se identificar. No entanto, existe um fator político que dificulta o negócio com os papéis detidos pela Novonor. Isso traria de volta memórias de pagamentos ilegais da Petrobras para a Odebrecht, investigados pela Operação Lava Jato, um tema bastante sensível para o governo petista.

Dessa forma, alguns observadores da empresa acreditam que a proposta feita pela Unipar pode se fortalecer, recebendo o apoio do governo Lula, como forma de garantir a permanência do controle da empresa no País, ao mesmo tempo que evita que ele precise dar explicações à oposição. Ou seja, a

questão política ainda pode ter um papel importante no destino da petroquímica. / Colaborou Cynthia Declodet

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/07/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

AÇU SE UNE À TOYO SETAL PARA ATRAIR FÁBRICA DE FERTILIZANTES

Parceria vai buscar investidor para planta de produção de amônia e ureia em área do terminal portuário, com investimentos de US\$ 2 bilhões a US\$ 3 bilhões

Por Kariny Leal — Do Rio



Firmo, presidente: “Parceria visa ter no Açú um polo de produção de fertilizante” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O Porto do Açú (RJ) e a nipo-brasileira Toyo Setal firmaram parceria para construir uma planta de produção de amônia e ureia nas dependências da companhia portuária em São João da Barra, no norte fluminense. O investimento estimado no projeto situa-se entre US\$ 2 bilhões e US\$ 3 bilhões e a previsão é de que a unidade tenha capacidade de produzir 1,38 milhão de toneladas de ureia por ano e 781,5 mil toneladas anuais de amônia.

A intenção do Açú e da Toyo Setal é que o dinheiro para instalar a unidade venha de investidores financeiros ou de empresas com experiência na operação desse tipo de negócio. A lista de potenciais sócios inclui produtores de grãos e empresas de fertilizantes. A Toyo poderá tornar-se sócia minoritária do empreendimento, que, uma vez aprovado, pode levar de três a quatro anos para ficar pronto.

A intenção do Açú e dos parceiros nipo-brasileiros é começar a curto prazo as tratativas com possíveis sócios e investidores do projeto. Em um primeiro momento, o Açú entra no acordo com o terreno e a infraestrutura disponível no porto. Já a Toyo Setal participa com a expertise na área de engenharia, construção e montagem (EPC, na sigla em inglês) e com a tecnologia própria de produção de amônia e ureia. O investimento previsto no projeto considera somente a instalação sem incluir o transporte do gás natural até a planta. O gás é insumo para produção de amônia, produto intermediário para se chegar na ureia.

A escolha da Toyo Setal como parceira no projeto se deu pela experiência da companhia, que tem o controle dividido entre Japão e Brasil, disse José Firmo, presidente do Porto do Açú. “A parceria com a Toyo Setal nos permite dar um passo adiante em nossa estratégia de estabelecer o Açú como um polo de produção de fertilizantes no Brasil, contribuindo para ampliar a produção nacional e balancear a nossa dependência à importação”, disse o executivo. Em 2022, mais de 90% dos fertilizantes nitrogenados consumidos no Brasil foram importados, segundo a companhia, que atua na prestação de serviços de engenharia e projetos a petrolíferas, mineradoras e siderúrgicas.

A Toyo Setal, que tem 87 projetos de amônia e 112 de ureia em seu portfólio global, utiliza uma tecnologia própria na produção de ureia e tem parcerias com outras companhias para produção de amônia. O acordo com o Açú vai priorizar a tecnologia que utiliza o gás natural como matéria-prima para a produção de fertilizantes. Numa segunda etapa, as empresas preveem também a produção da chamada “amônia verde”, obtida a partir do hidrogênio via eletrólise da água. Neste ano, o Açú deu início ao licenciamento ambiental de um “cluster” (conjunto de equipamentos) de hidrogênio de baixo carbono no Açú com 4 gigawatts (GW) de capacidade instalada.

O anúncio vem em um momento em que se debate se a quantidade de gás natural produzida no país atende às demandas internas. Mas isso não será um problema nesse caso, segundo Dorian Zen, presidente da Toyo Setal. A companhia confia na chegada de novos pontos de produção de gás, como o gasoduto Rota 3, em que a Toyo também atua.

A Toyo Setal Empreendimentos é resultado da parceria entre a companhia japonesa Toyo Engineering Corporation e a brasileira Setal Óleo e Gás. Em 2012, foi criada a Toyo Setal Participações e Investimentos S.A, com capital social de 50% de cada uma delas. A companhia detém 100% do capital social da Toyo Setal Empreendimentos, que atua em projetos onshore, e 100% da Estaleiros do Brasil (EBR), que atua em projetos offshore.

O gasoduto Rota 3, da Petrobras, vai ligar o pré-sal da Bacia de Santos ao Polo Gaslub, em Itaboraí (RJ). As obras estão atrasadas depois da rescisão do contrato entre a estatal e a empresa SPE Kerui-Método, responsável pelas obras da unidade de processamento de gás natural (UPGN) do polo. Depois da rescisão, a Toyo Setal assumiu a construção.

A aposta das companhias é que o gás seja barateado com o volume dos novos projetos de gás que devem começar a operar no país nos próximos anos. Assim, Toyo Setal e Porto do Açú pretendem passar a primeira fase do projeto, produzindo a “amônia azul”, feita a partir da redução de gás carbônico, e depois evoluir para a “amônia verde”. O Porto tem a vantagem logística de estar próximo de rotas de gás e também conta com fácil acesso às principais vias de escoamento de fertilizantes para o Sudeste e Centro-Oeste. Existe ainda a expectativa de que os futuros projetos de eólicas offshore fiquem próximos ao porto.

O Porto do Açú começou a movimentar fertilizantes em 2021, quando realizou a primeira operação do Estado do Rio de Janeiro. Desde então, foram movimentadas cerca de 100 mil toneladas de fertilizantes pelo porto. Neste ano, foram inaugurados mais dois armazéns, que aumentam em quatro vezes a capacidade estática de armazenamento para 110 mil toneladas e dobram a área alfandegada do terminal para 360 mil m².

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/07/2023

TARCÍSIO ENFRENTARÁ RESISTÊNCIA DA BASE BOLSONARISTA EM SPAPÓS EMBATE COM PL

Governador deve ter dificuldades para aprovar propostas como possível retaliação de grupo ligado a Bolsonaro

Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo



O apoio de Tarcísio de Freitas à reforma tributária gerou atrito com bolsonaristas — Foto: Roberto Casimiro/Fotoarena/Folhapress

Com problemas na articulação política na Assembleia Legislativa, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), terá de enfrentar a resistência da ala bolsonarista no Legislativo para avançar projetos de interesse do governo, depois do embate com o PL pela reforma tributária. A avaliação de deputados da base de apoio é que o governador deve ter mais dificuldade para aprovar propostas no segundo semestre, com uma possível retaliação do grupo ligado ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL).

O mal-estar de parte da legenda de Bolsonaro com Tarcísio deve ter reflexos sobre o governo paulista. O PL tem a maior bancada da Alesp, com 19 dos 94 deputados estaduais. Cerca de um terço da bancada do partido, mais ligada à família Bolsonaro, ameaça não apoiar o governador.

Entre as propostas que são prioridade do governo no segundo semestre — e que podem ser afetadas por uma eventual retaliação — estão a reforma administrativa, para reduzir cargos no

governo, e a flexibilização de recursos para saúde e educação, com a redução do percentual destinado para educação e o aumento dos recursos para a saúde. Há também projetos de concessão na área de transporte e a possibilidade de pedidos de empréstimo do governo para ampliar os recursos para investimentos.

A aproximação de Tarcísio com o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) para aprovar a reforma tributária na Câmara gerou uma forte reação de bolsonaristas. Na quarta-feira (5), o governador reuniu-se com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, recuou de propostas do Estado e disse que é um parceiro do governo federal para passar o texto. No dia seguinte, Tarcísio participou de uma reunião do PL com a presença de Bolsonaro e foi vaiado, acusado de não ser de “direita” e foi interrompido até mesmo pelo ex-presidente. Nas redes sociais, voltou a ser atacado por bolsonaristas radicais como “traidor”.

Na Assembleia paulista, o governador já tem enfrentado o descontentamento de parte de sua base aliada. Há reclamações inclusive de parlamentares do partido do governador, o Republicanos, que pressionam por mais cargos na gestão e querem participar mais das negociações políticas no Legislativo.

No primeiro semestre, o governador enfrentou problemas com bolsonaristas ao enviar uma proposta de reajuste salarial dos policiais, apesar de ser um projeto de interesse da “bancada da bala”, base de Bolsonaro. Em pouco mais de três meses da nova legislatura na Assembleia, que começou em 15 de março, houve reclamações sobre a falta de articulação política e de diálogo do governo.

Tarcísio conseguiu aprovar os projetos enviados ao Legislativo, mas também teve dificuldades para passar o reajuste do salário mínimo regional, enfrentou um revés no debate sobre a contratação de empréstimo para construir o trem intercidades, que ligará a capital à cidade de Campinas, e recuou da proposta de aumentar a contribuição previdenciária de militares, após críticas do PL e do PT.

Agora, segundo parlamentares da base aliada ouvidos pelo Valor, a tendência dos bolsonaristas é pressionar ainda mais o governador. A Assembleia está em recesso e os trabalhos serão retomados no começo de agosto.

Nessa terça (11), depois das críticas públicas feitas por integrantes do PL, o presidente nacional do partido, Valdemar Costa Neto, divulgou uma carta falando que Tarcísio “é de direita” e “conservador” e “tem a obrigação de fazer o que é melhor” para o Estado.

Briga antiga com o PL

Os atritos de Tarcísio com o PL são antigos e vêm desde a época em que o atual governador foi nomeado como diretor-executivo do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), em 2011. Tarcísio tinha a missão de “fazer uma limpeza” na autarquia depois da demissão de Alfredo Nascimento do comando do Ministério dos Transportes. Nascimento foi um dos caciques do PL no Congresso e foi demitido depois da revelação de um esquema de cobrança de propina a construtoras que faziam obras em rodovias federais. Na época, o filho do então ministro foi acusado de enriquecimento ilícito.

Nos cargos pelos quais passou no governo federal, Tarcísio ficou conhecido como uma espécie de “anti-PL”, por contrariar interesses do partido que comandou a área de transportes e tinha forte influência em obras de infraestrutura federais. Além de diretor-executivo do Dnit no governo Dilma Rousseff (PT), Tarcísio foi secretário do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) na gestão Michel Temer (MDB), e ministro da Infraestrutura de Jair Bolsonaro (PL).

Quando Bolsonaro começou a articular a candidatura de Tarcísio ao governo de São Paulo em 2022, a ideia inicial era filiá-lo ao PL, mas o ex-ministro não aceitou – e havia fortes resistências dentro do partido a ele. Tarcísio resistiu também ao PP e acabou optando pelo Republicanos.

Ricardo Nunes & PL

Ao mesmo tempo em que Tarcísio enfrenta dificuldade com o PL, o prefeito de São Paulo, Ricardo Nunes, busca estreitar os laços com o partido de Bolsonaro.

Na semana passada, ele se reuniu em Brasília com o presidente nacional do PL e Bolsonaro para tratar das eleições de 2024 e da reforma tributária. Em sintonia com o ex-presidente, o prefeito também é crítico da proposta.

Na segunda-feira (10), Nunes se reuniu com deputados estaduais e federais do PL na sede da prefeitura paulistana para negociar apoio nas próximas eleições.

Pré-candidato à reeleição, o prefeito tenta impedir que o PL lance um candidato próprio, como o senador Marcos Pontes, conhecido como o “astronauta”, e argumenta que se a direita se dividir, o deputado federal e pré-candidato Guilherme Boulos (Psol) pode ser eleito.

Nas pesquisas que o prefeito tem mostrado a aliados, o senador “astronauta” pontua bem e tem intenção de voto maior do que o deputado federal e ex-ministro Ricardo Salles (PL), que desistiu de concorrer por falta de apoio dentro de seu próprio partido. Nunes diz que mais uma candidatura competitiva da direita pode prejudicá-lo.

No encontro de segunda-feira, o prefeito negociou com o PL apoio a candidatos a vereador do partido. A legenda de Bolsonaro quer a vice de Nunes e já articula o espaço que poderá ter se o prefeito for reeleito. Nunes está de olho no tempo de televisão do partido e nos recursos do fundo eleitoral. Com a maior bancada da Câmara, o PL terá o maior tempo de TV e a maior fatia do fundo eleitoral, com quase 18% do total.

Apesar de Ricardo Nunes tentar ser o candidato do bolsonarismo em São Paulo, o prefeito tem dito a aliados que Bolsonaro não é um bom cabo eleitoral na cidade. Pesquisas internas, da pré-campanha de Nunes, mostram que o apoio de Bolsonaro faz com que o candidato perca votos. Com esse cenário, o prefeito pretende colar sua imagem à do governador, que é melhor avaliado do que o ex-presidente. Em 2022, Bolsonaro e Tarcísio perderam a disputa eleitoral para o PT na capital paulista.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA OFFSHORE DIMINUI APÓS DIRECIONAMENTO DE 15 EMBARCAÇÕES PARA APOIO PORTUÁRIO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 12/07/2023 - 21:20



Starnav concluiu venda de unidades para operações da Saam Towage. Relatório mais recente Abeam/Syndarma contabilizou 408 barcos de apoio em AJB no mês de maio

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras fechou maio com um total de 408 embarcações, 15 unidades a menos do que em abril. A redução de frota em relação ao relatório anterior se deve à venda de embarcações da associada Starnav para a empresa Saam Towage. As referidas embarcações serão empregadas no segmento de apoio portuário e, por esta razão, deixam de integrar a frota de apoio marítimo no Brasil, segundo o relatório mais recente da

Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima (Syndarma).

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 185 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 107 de bandeira brasileira. Cerca de 71 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

Das 408 embarcações da frota em maio, 89% correspondiam a unidades de bandeira brasileira (363) e 11% de bandeira estrangeira (45). O número total é o mesmo registrado em maio do ano passado, sendo que naquele mês havia 367 barcos de bandeira nacional e 41 de bandeira estrangeira. Em abril de 2023, a frota somava 379 embarcações de bandeira brasileira (90%) e 44 de bandeira estrangeira (10%).

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas, pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

INFRA S.A. PREVÊ POUCAS MUDANÇAS EM MODELO APROVADO PARA ITAJAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 12/07/2023 - 20:54



Arquivo/Divulgação

Superintendente considera viável concessão conjunta do Tecon com dragagem. MPor pretende ouvir mercado em relação ao modelo ideal para exploração da área de contêineres e formas de criar atratividade ao porto

O superintendente de projetos aquaviários da Infra S.A., Thilo Martin Zindel, disse que a empresa tem a intenção de mexer 'o mínimo possível' no processo de concessão do Porto de Itajaí (SC), aprovado pelo Tribunal de

Contas da União (TCU), no começo do ano. O atual direcionamento do governo federal abandonou o modelo da gestão passada em relação a concessões integrais de autoridades portuárias. Em contrapartida, admite a possibilidade de concessão de serviços de zeladoria do porto para iniciativa privada, em especial a dragagem. No caso de Itajaí, ainda está em discussão se este serviço será concedido junto ou separadamente do direito de operação da área de contêineres do porto organizado.

“Estamos revisitando o modelo com a premissa de reincluir a autoridade portuária pública, mas mantendo o máximo possível do modelo original, que tem como vertentes o terminal de contêineres e o canal de acesso. Pessoalmente, acho que, no caso de Itajaí, poderia funcionar bem deixá-los juntos. Acharemos parceiros competentes para tocar os dois. O Tecon e o canal já tiveram bastante discussão sobre quem combina com quem. Creio ser um bom modelo deixar tudo junto”, comentou Zindel, na última terça-feira (11), durante o fórum Sul Export, em Curitiba (PR).

No mesmo painel, o presidente do conselho de administração da SCPAR Porto de Imbituba, Marcelo Werner Salles, sugeriu segregar as atividades da área de contêineres e de dragagem porque os



focos dos agentes são distintos. Ele salientou que, enquanto o concessionário foca em explorar o melhor possível o terminal, gerando preços competitivos, a empresa de dragagem, por ser uma prestadora de serviço, tem como objeto majorar os ganhos. Werner, que foi superintendente do porto de Itajaí, ponderou que, na atual situação de estagnação do Porto de Itajaí, o ideal é seguir com a adequação para processo de arrendamento porque o porto está sem nenhuma movimentação de carga containerizada.

Ele avalia que iniciar um processo de separação postergaria ainda mais os estudos já aprovados para Itajaí. Ele lembrou que o TCU fez uma análise prévia do processo de concessão. “Devemos considerar a atual situação na qual o porto se encontra. Concordo que tenha que seguir. Mas, para os próximos [processos], deveria levar em consideração a situação de foco de mercado distinto”, ressaltou.

Werner considera o quadro atual delicado para atrair novos operadores para Itajaí porque o processo de concessão começou a ser analisado num cenário bastante diferente, de 500.000 TEUs como universo de movimentação. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) pretende ouvir o mercado e principais players em relação ao modelo de concessão da área de contêineres de Itajaí. A ideia sinalizada pela pasta, segundo Werner, é chamar players de mercado para uma conversa transparente do modelo atual e formas de criar atratividade para Itajaí.

Werner contou que possíveis interessados com quem conversou, ao longo dos estudos da atual modelagem, sinalizaram que gostariam de contratar o serviço da dragagem, cujos prestadores se tornariam seus parceiros dentro da concessão. Para Werner, dar aos operadores de terminais a atribuição da dragagem pode não ser conveniente porque geraria desequilíbrio concorrencial. Itajaí compete diretamente com grandes terminais de uso privado (TUPs), como Portonave (SC), Itapoá (SC) e TCP (PR). “Vai ter ao concessionário o peso de um adicional de também realizar a dragagem, retirando o foco da competitividade para gerar uma outra ação”, analisou.

Ele considera complicado colocar esse peso para a iniciativa privada e avalia que seria melhor a realização de dois processos de concessão separados. Werner recomenda pesar bem os prós e os contras dos dois principais modelos em discussão no setor no momento: o totalmente separado da operação da carga, proposto para Paranaguá (PR), e o compartilhado, previsto para Itajaí. “O governo está unindo as duas ações, mas entendo que isso gera ao novo concessionário a atribuição maior de uma concorrência que hoje já é difícil”, apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

ARTIGO - O DIREITO ADUANEIRO COMO RAMO AUTÔNOMO SEGUNDO RECENTE DECISÃO DO STJ

Por Daniella Maria Alves Tedeschi OPINIÃO 12/07/2023 - 17:21

A discussão administrativa sobre a aplicação da prescrição intercorrente do processo administrativo fiscal, paralisado por mais de 3 anos sem qualquer decisão, não é nova no âmbito do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (CARF), tendo o órgão inclusive sumulado a matéria nos seguintes termos:

“Súmula Carf nº 11 : Não se aplica a prescrição intercorrente no processo administrativo fiscal”.

A discussão é grande, em que pese o entendimento sumulado do CARF, uma vez que o artigo 1º, §1º da Lei 9.873/99 dispõe que incide a prescrição intercorrente o curso do processo administrativo paralisado por mais de 3 anos, pendente de julgamento ou despacho. No entanto, o CARF se socorre ao § 5º do mesmo comando legal que reza no sentido “o disposto nesta Lei não se aplica às infrações de natureza funcional e aos processos e procedimentos de natureza tributária”.

Não obstante, os contribuintes, em especial os atuantes no comércio exterior, sempre levantaram junto ao CARF e ao judiciário a necessidade de tratamento diferenciado entre a prescrição dos débitos tributários e dos débitos de origem não tributária, como, por exemplo, as multas aduaneiras

oriundas do atraso no registro das informações a respeito de mercadorias embarcadas no SISCOMEX (arts. 37 do Decreto-Lei n. 37/1966 e 37 da Instrução Normativa SRF nº 28/1994).

Não obstante, em razão de sua Súmula, o CARF sempre entendeu pela impossibilidade de aplicação da prescrição intercorrente, mesmo para os casos das multas aduaneiras, como a aplicada pelo atraso das informações ao SISCOMEX.

No entanto, recentemente (processo julgado em 09.05.2023) nos Autos do Recurso Especial nº 1999532, o Superior Tribunal de Justiça concluiu que a natureza da multa aplicada pelo atraso das informações ao SISCOMEX não possui perfil tributário, mas sim aduaneiro, realizando uma importante diferenciação entre o direito tributário e aduaneiro.

Isto porquanto, no entendimento recente do STJ, a par de posterior ao desembaraço aduaneiro, a confirmação do recolhimento do Imposto de Exportação antecede a autorização de embarque, razão pela qual a penalidade prevista no art. 107, IV, e, do Decreto-Lei n. 37/1966 (multa por atraso ou não prestação das informações ao SISCOMEX), decorrente de seu descumprimento, não guarda relação imediata com a fiscalização ou a arrecadação de tributos incidentes na operação de exportação, mas, sim, com o controle da saída de bens econômicos do território nacional.

Levando em consideração esta diferenciação entre o direito tributário e aduaneiro, entendeu o STJ no presente caso que incide a prescrição intercorrente prevista no art. 1º, § 1º da Lei n. 9.873/1999, posto que o processo administrativo que exige a multa restou paralisado o por mais de três anos sem a prática de atos de impulsionamento do procedimento punitivo, extinguindo a cobrança exigida pela Receita Federal.

Portanto, esta recente vitória dos contribuintes do comércio exterior deve ser comemorada por todos os atuantes no meio!

Daniella Tedeschi Daniella Maria Alves Tedeschi é advogada formada pela PUC-Rio, especialista em direito tributário e aduaneiro. Sócia fundadora do DMAT Advogados, escritório boutique no Rio de Janeiro especializado em direito tributário e aduaneiro

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

FRENTE PARLAMENTAR PEDE TEMPO PARA DEBATER BR DO MAR ANTES DE DECISÃO DO GOVERNO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 12/07/2023 - 15:50



Divulgação

Representantes da coordenação da frente em defesa da indústria naval solicitaram ao Ministério de Portos e Aeroportos um período para contribuições antes do decreto que regulamentará a Lei que flexibiliza regras de afretamento na cabotagem

A coordenação da Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval Brasileira, em audiência com o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, entregou ofício pedindo para que possa se manifestar sobre a regulação da BR do Mar (Lei 14.301/2022) antes de qualquer tomada de decisão por parte do governo federal. Na ocasião, os deputados federais Alexandre Lindenmeyer (PT-RS) e Jandira Feghali (PC do B-RJ) solicitaram que a frente tenha a possibilidade de contribuir com a regulação que está sendo discutida através de minuta de decreto.

"É preciso revisar pontos da BR do Mar que afrontam a soberania nacional. Não concordamos com a situação da BR do Mar porque atinge nossa competitividade, já que a nossa cadeia de suprimentos é

essencial para a retomada da economia. Estamos exportando divisas e gerando riqueza econômica e social fora do país, enquanto há gente precisando de emprego aqui”, disse Lindenmeyer, que presidente a Frente.

O ministro destacou o potencial dos estaleiros brasileiros, que poderão receber novas encomendas de navios diante da necessidade de escoamento da produção. “É uma indústria estratégica para o Brasil. O presidente Lula nos pediu atenção especial com o setor diante do desejo de ampliação de hidrovias que pretendemos adotar no país”, ressaltou França.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

ARTIGO - CENÁRIO DO OFFSHORE PARA 2023

Por Ivan Leão OPINIÃO 12/07/2023 - 14:41



FPSO 'Bacalhau' - foto Equinor/Divulgação

Ao iniciar o segundo semestre existem indicações sobre o novo cenário mundial para a produção de petróleo e gás offshore em 2023. Com continuidade nos próximos anos, as questões abrangem o comportamento de preço do barril; o dinamismo na contratação de plataformas de produção offshore, com previsão de mais de 50 FPSOs nos próximos cinco anos, unidades de maior porte e destinados a áreas mais rentáveis; a consolidação entre os fornecedores, principalmente de serviços de perfuração em alto-mar,

navios de apoio à construção submarina e assentamento de dutos. Os estaleiros na China, Coreia do Sul e Singapura já realizaram consolidação, com a fusão de empresas apoiadas pelos governos ou bancos estatais.

No Brasil, a reativação da construção naval deverá ocorrer através das encomendas da Transpetro; do aumento das contratações locais para construção e integração de módulos. Construção local de FPSOS ainda é um projeto distante. Depende como empresas podem ser atraídas, como a Techint, e as empresas novamente incluídas na lista de fornecedores da Petrobras, no início de julho: a Andrade Gutierrez, UTC Engenharia e Novonor.

O preço do barril

O 8º Seminário Internacional da OPEP, em Viena, dia 5 de julho de 2023, decidiu manter um mercado petrolífero estável e equilibrado. O que na prática significa contar com cortes voluntários de produção da Arábia Saudita, Rússia e Argélia. No relatório de produção mensal publicado pela OPEP, referente a maio de 2023, é reconhecida a maior oferta de petróleo dos EUA, Brasil, Noruega, Canadá, Cazaquistão e Guiana. Apesar disso, análise da OilPrice.com, de 11 de julho, aponta que os preços têm subido lentamente nas últimas semanas. O sentimento de alta começa a se acumular com os cortes de produção, com os preços do barril do Brent de US\$ 78.17 e do WTI de US\$ 75.51, do Arab Light de US\$ 80.98 em tendência de alta. É uma dança delicada, onde todos os agentes desejam um preço atraente que não atrapalhe a expansão da economia mundial, já ameaçada por questões geopolíticas.

A geopolítica

Uma menor expansão da economia da China causa calafrios nas economias do ocidente. A secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, na sua visita à China, foi citada na China Global Trade News (CGTN), em 8 de julho, dizendo que Washington quer evitar a dissociação da segunda maior economia do mundo e que a cooperação econômica sustentada é fundamental para a paz mundial. A resposta do Premier Li Qiang, ressaltou que desenvolvimento da China é uma oportunidade e não um desafio para os Estados Unidos, e sim um ganho em vez de um risco.

A consolidação



O cenário internacional do Offshore é de consolidação de fornecedores. A Westwood Global Energy aponta que as sondas de perfuração do tipo semi-sub estão totalmente contratadas. O valor das diárias atinge níveis recordes. O que pode aumentar os valores das diárias dos navios-sonda, que são os utilizados nas águas mais calmas da costa brasileira.

A Wood Mackenzie diz que a maior parte do crescimento esperado na demanda por sondas virá do Triângulo Dourado – América Latina, América do Norte e África – e partes do Mediterrâneo, áreas que responderão por 75% da demanda global de plataformas flutuantes até 2027.

Aumento de preços também devem ser esperados dos fornecedores de plataformas de produção do tipo FPSO. A consolidação neste grupo de fornecedores inclui: Criação da Seatrium, resultante da fusão entre a Sembcorp e a Keppel, de Singapura (no Brasil operam os estaleiros Jurong Aracruz (ES) e KeppelFels (RJ)); KSOE é o resultado da fusão da Hyundai Heavy Industries, Hyundai Samho Heavy Industries, Hyundai Mipo Dockyards. Em dezembro de 2022, o Korea Development Bank (KDB) anunciou que o Hanwha Group adquiriu oficialmente a Daewoo Shipbuilding and Marine Engineering (DSME).

A China tem a posição dominante no mercado da construção naval desde novembro de 2019. A China Shipbuilding Group reúne os principais estaleiros.

A liderança de fornecedores da Ásia entra num novo capítulo a partir do contrato da SBM Offshore com a Cosco, da China, para engenharia de projeto, e a sul-coreana HD Hyundai Heavy Industries para construção da novo FPSO para a Woodside Energy para o campo de Trion, em águas profundas no mar do México. O contrato é estimado em US\$ 1,2 bilhão.

Outro exemplo de consolidação é a oferta de aquisição de ações lançadas para o processo de recuperação financeira da DOF Offshore. A Subsea 7 anunciou, em 15 de junho, a proposta, para adquirir a totalidade do capital social emitido da DOF. A Subsea7 garantiria o acesso a navios que lhe permitiriam capitalizar ainda mais os desenvolvimentos positivos nos mercados eólicos submarino e offshore. O bilionário John Fredriksen também fez oferta pelo por ações do lançamento da DOF.

A Solstad vendeu sua frota de PSVs para a TideWater. BW Offshore está vendendo seus FPSOs considerados não estratégicos, para operadores regionais, direcionando seu foco para ativos mais rentáveis.

No Brasil

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, informa que a Petrobras vai investir US\$ 78 bilhões no seu plano estratégico 2023-2027, com previsão de colocar em operação 14 novas plataformas nos próximos cinco anos. Está reabilitando as empresas que cumpriram quarentena punitiva e têm condições de voltar ao mercado. O diretor de Engenharia da Petrobras, Carlos Travassos, destacou que o descomissionamento gera oportunidades para estaleiros nacionais. Serão 26 unidades descomissionadas até 2027. E de 2028 a 2029 a previsão é descomissionar outros 27 sistemas. Serão mais de 650 mil toneladas de aço destinadas à reciclagem.

A Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira presidida pelo deputado federal Alexandre Lindenmeyer (PT-RS) tem como uma das propostas para fortalecimento de rede de fornecedores a prerrogativa de o estaleiro e contratantes selecionarem se vão trabalhar através do regime de SPE (sociedade de propósito específico) ou através de regime de segregação contábil. É um formato de consolidação que permite a construção de alianças e parcerias para um projeto de construção naval. Basicamente atende a realidade de que os maiores estaleiros de capital nacional estão em recuperação judicial.

O Enseada (BA) deve avaliar colocar em leilão seus ativos. O Atlântico Sul (PE) provavelmente é o que tem mais opções. O Evovix-Rio Grande (RS) está comprometido, pelos próximos 12 meses, com o trabalho de desmantelamento da P-32, conquistado em parceria com a Gerdau, a maior recicladora



de sucata metálica da América Latina, transformando cerca de 71% do aço produzido pela companhia.

Merece consideração a nova composição do controle acionário da Usiminas, com a Ternium comprando parte da participação da Nippon Steel e se tornando controladora da empresa, com 61,3% do capital. O atual presidente da Ternium Brasil, o argentino Marcelo Chara, será o novo presidente da Usiminas. A Ternium é uma empresa controlada pelo grupo ítalo-argentino Techint (US\$ 33 bilhões de receitas em 2022) e no acordo firmado entre Ternium e Nippon Steel prevê que em dois anos a Techint compre o restante das ações e passe a deter 93% do bloco controlador. A Techint realizou a integração de módulos do FPSO P-76, construiu 15 dos 20 módulos do topside da unidade que atualmente opera no campo de Búzios, desde 2019. Levanta a possibilidade de a Techint voltar a atuar no mercado de construção e integração de módulos de FPSOs para a Petrobras.

Uma nova geração de FPSOs

A Equinor informou, em 12 de julho, que o FPSO "Bacalhau" partiu do estaleiro Dalian Shipbuilding (DSIC), na China, para ser instalado no campo de Bacalhau (BM-S-8 e Norte de Carcará), no pré-sal da Bacia de Santos, em lâmina d'água de 2.050 metros, a aproximadamente 185 quilômetros da costa de São Paulo. A Modec é a responsável pelo fornecimento. É a primeira aplicação do Casco M350, uma nova geração para FPSOs de casco duplo, desenvolvido para operar volumes maiores com maior capacidade dos módulos do top-side, capacidade de armazenamento maior do que os petroleiros VLCC convencionais e vida útil de projeto mais longa.

Será um dos maiores FPSOs em operação no Brasil. Operação a cargo da Equinor em parceria com a ExxonMobil, Petrogal Brasil e Pré-Sal Petróleo (PPSA), com reservas recuperáveis de mais de dois bilhões de barris de óleo equivalente,

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

IMPOSTO DE CARBONO SOBRE TRANSPORTE MARÍTIMO PODE ELEVAR CUSTOS GLOBAIS EM US\$ 800 BILHÕES

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 12/07/2023 - 10:56

Depois do segmento de commodities, o transporte marítimo será o próximo setor a sentir os efeitos do preço do carbono. A Organização Marítima Internacional (IMO) estabeleceu como meta emissões líquidas zero de carbono em torno de 2050. E a União Europeia (UE) já decidiu cobrar imposto sobre o tráfego marítimo a partir de 2027.

A Global Trade Research Initiative especula em nota que os custos de importação e exportação de produtos aumentarão de 3% a 4%, chegando a algo entre US\$ 600 milhões e US\$ 800 bilhões anualmente.

A IMO delibetou na semana passada sua estratégia para emissões zero até 2050. O órgão determina uma redução de emissões de 20% a 30% até 2030 e de 70% a 80% até 2040 em relação aos níveis de 2008.

Espera-se que os países cumpram as metas, embora as recomendações da IMO não sejam juridicamente vinculativas. Alguns países membros da entidade propõem a cobrança de um imposto sobre emissões que ultrapassem as metas. Mas essa medida foi adiada devido à oposição da China e de outros países desenvolvidos.

No estágio tecnológico atual, para descarbonizar os navios devem fazer a transição para combustíveis de baixo carbono, como gás natural liquefeito (GNL), amônia e metanol. A indústria também deve investir na otimização do projeto do casco do navio e na adoção de motores eficientes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

EVERGREEN INVESTIRÁ US\$ 5 BILHÕES EM PORTA-CONTÊINERES MOVIDOS A METANOL

Da Redação NAVEGAÇÃO 12/07/2023 - 10:37



O armador Evergreen, sediado em Taiwan, está planejando expandir sua frota com a encomenda de 24 navios porta-contêineres de 16.000 TEUs movidos a metanol, motor com combustível duplo, a um custo total de até US\$ 5 bilhões.

A encomenda será feita em dois lotes, de oito e 16 navios, entre os estaleiros da japonesa Nihon Shipyard e a sul-coreana Samsung Heavy Industries, respectivamente.

Segundo a Evergreen, ainda não há datas para entrega dos navios, já que os contratos ainda

não foram assinados. A empresa receberá ter dois novos navios este ano e 22 em 2024.

A Evergreen opera 214 navios com uma capacidade combinada de 1.676 milhões de TEUs.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

PARCELA DE PETRÓLEO DA UNIÃO EM REGIME DE PARTILHA DE PRODUÇÃO ATINGE NOVO RECORDE

Da Redação OFFSHORE 12/07/2023 - 10:29



No mês de maio, a produção média dos contratos de partilha de produção atingiu 819 mil barris por dia (bpd), sendo o Campo de Búzios responsável por quase 50% desse resultado. Do total, a União teve direito a uma parcela de 45,7 mil bpd, um volume recorde e 32% maior do que o registrado no mês anterior. A parcela da União é majoritariamente oriunda dos contratos de Mero (31,5 mil bpd), Búzios (5,6 mil bpd) e Entorno de Sapinhoá (4,6 mil bpd).

Os dados fazem parte do Boletim Mensal dos Contratos de Partilha de Produção, divulgados nesta quarta-feira (12) pela Pré-Sal Petróleo (PPSA), detalhando a produção de sete contratos. Na média geral, os campos que mais produziram em maio foram: Búzios (398 mil bpd), Mero (208 mil bpd) e Sépia (99 mil bpd).

Desde 2017, a produção total acumulada, até maio de 2023, em regime de partilha de produção foi de 463,7 milhões de barris de petróleo. A parcela acumulada de óleo da União, no mesmo período, foi de 27,4 milhões de barris.

Gás natural

Foi registrada, em maio, uma produção total de gás natural com aproveitamento comercial de 2,4 milhões de m³/dia em três contratos, sendo a maior parte oriunda de Búzios (2,2 milhão de m³/dia). O resultado foi 20% maior em relação ao mês de abril, devido ao retorno da exportação de gás da P-77, no campo de Búzios, após parada para manutenção

No mesmo período, a média da parcela da União de gás natural disponível foi de 143 mil m³/dia, sendo a maior parte oriunda do Entorno de Sapinhoá (111 mil m³/dia) e de Búzios (32 mil m³/dia). O resultado é 8% superior ao de abril.

Desde 2017, a produção acumulada de gás natural, até maio de 2023, somou 1,2 bilhão de m³. A parcela da União foi de 164,4 milhões de m³.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

GESTÃO DO VTMIS DEVE FICAR A CARGO DA AUTORIDADE PORTUÁRIA, DIZ ZINDEL

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11/07/2023 - 23:00



Foto: Rodrigo Felix Leal (Divulgação)

Superintendente da Infra S.A explicou que futuro concessionário do serviço de dragagem ficará responsável pela implementação e pela manutenção do sistema em Paranaguá, mas autoridade portuária já manifestou interesse na operação

O superintendente de projetos aquaviários da Infra S/A, Thilo Martin Zindel, disse, nesta terça-feira (11), que a próxima versão das regras de concessão da dragagem do canal de acesso de Paranaguá (PR), a ser conhecida até agosto, trará melhorias e esclarecimentos sobre questões envolvendo uma cesta de índices e sobre as responsabilidades na gestão do VTMIS (sistema de gerenciamento e informação do tráfego de embarcações). Ele contou que a minuta que irá para audiência pública já está em sua terceira versão interna, que vem sendo discutida entre a Infra S/A, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Portos do Paraná

Zindel adiantou que a tendência é que a operação VTMIS fique a cargo da autoridade portuária, que já manifestou esse interesse. Ele explicou que o futuro concessionário ficará responsável pela implementação e pela manutenção do sistema. A Portos do Paraná também deve ficar com o gerenciamento das filas.

A autoridade portuária pública considera que deve ter controle do cadenciamento dos caminhões e dos trens que chegam ao porto de forma linkada à operação dos navios. Segundo o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, o concessionário vai fazer dragagem, cumprir as exigências ambientais, manter a sinalização e o balizamento, garantindo a segurança de navegação. Ele ponderou que o gerenciamento de filas tem um aspecto terrestre importante, no qual o concessionário não tem a visão completa que tem a autoridade portuária.

Ele considera que as decisões tomadas pela concessionária buscam maximizar suas receitas e, por vezes, há situações em que a autoridade portuária precisa ter operações em que o custo da operação não pode ser sobreposto à necessidade pública de sua realização. "Defendemos junto ao ministério (MPor) e à Infra S/A essa necessidade da autoridade portuária efetivamente, com seus meios, controlar o ambiente de controle marítimo, gerenciamento de filas, toda operação portuária em si", analisou Garcia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

REGRAS PARA CONCESSÃO DA DRAGAGEM NO PARANÁ ENTRARÃO EM CONSULTA ATÉ AGOSTO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 11/07/2023 - 20:59



Minuta do modelo de licitação em discussão prevê, como fator decisório, até 23,81% de desconto tarifário, além de aumento médio de 15% da atual tarifa-teto cobrada dos usuários

A modelagem de concessão da dragagem do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR) deve entrar em consulta pública até agosto. O processo, em análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), ainda será submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU) após o período de contribuições, antes de ser

publicado o edital de licitação. A Portos do Paraná avalia que, apesar da sinergia da corte de contas com demais órgãos envolvidos, as regras definitivas devem ser conhecidas efetivamente no próximo ano, por se tratar do primeiro processo do tipo no Brasil.

A minuta do modelo de licitação que está em discussão prevê, como fator decisório do lance, até 23,81% de desconto tarifário, além de um aumento médio de 15% da tarifa-teto hoje cobrada dos usuários. O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, ressaltou que isso ocorrerá se for mantido o cenário com os índices que vão ao edital de licitação após consultas públicas e no TCU. Ele contou que a autoridade portuária projeta um certame disputado e uma tarifa mais barata do que se tem hoje.

A Portos do Paraná espera participação efetiva das grandes empresas de dragagem que atuam no mercado e que vêm estudando esse projeto, que amplia dos atuais 12,5 metros a 12,8m, dependendo do trecho, para 15,5m o calado para acesso aos portos paranaenses. Garcia destacou que o aumento das dimensões dos navios demandam cada vez mais condições de operação. Ele acrescentou que o Porto de Santos e portos concorrentes de Santa Catarina também buscam soluções para desenvolvimento e aumento de calado.

Ele disse que os valores dos lances serão outro fator decisório, uma vez que a proposta vencedora será revertida aos cofres da autoridade portuária e deverão ser reinvestidos em infraestrutura do porto. Garcia explicou que o convênio de delegação, por conta da Lei 9.277/1996, prevê que todo recurso arrecadado pela autoridade portuária por arrendamentos e tarifas portuárias deve ser aplicado obrigatoriamente em infraestrutura com correlação direta com a operação portuária.

“Queremos infraestrutura. Tendo um desconto máximo ou um desconto que o usuário tenha valor menor do que se paga por uma infraestrutura maior. Está no nosso escopo não trabalhar com uma perspectiva desse lance, mas torcendo para que tenhamos remuneração maior, mas diante de uma maior movimentação em decorrência dessa nova estrutura que será ofertada”, disse Garcia durante o segundo dia do Fórum regional de logística, infraestrutura e transportes (Sul Export).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/07/2023

CODEBA CONFIRMA CONDIÇÕES ESPECIAIS PARA A EXPORTAÇÃO DE GRANÉIS SÓLIDOS MINERAIS PELO PORTO DE ILHÉUS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/07/2023 - 19:15



O Conselho de Administração da Codeba confirmou o estabelecimento de condições específicas para a exportação de granéis sólidos minerais através do Porto de Ilhéus, em navios com consignação inferior a 50%. A proposta foi apresentada pela Diretoria Empresarial e de Relação com o Mercado.

O objetivo é manter a competitividade, demanda e manutenção da receita tarifária.

Em razão da mudança na forma de cobrança da tarifa de infraestrutura de acesso aquaviário — que passou a ser cobrada pelo porte bruto da embarcação, independentemente da quantidade de carga transportada — os exportadores de minérios que não conseguem navios com o porte próximo à consignação a ser exportada tiveram um aumento de despesas acima da correção tarifária. Com a nova medida, a Codeba proporciona desconto a fim de corrigir o impacto e não prejudicar as exportações de minerais oriundos da área de influência do Porto de Ilhéus.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023

PRESIDENTE DA TRANSPETRO CONFIRMA AÇÕES EFETIVAS PARA A RETOMADA DA INDÚSTRIA NAVAL NO BRASIL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 11/07/2023 - 19:05



Sergio Bacci (Divulgação)

Edital deve ser lançado para definir quais serão os estaleiros responsáveis pelas encomendas da estatal. Navalshore reúne em agosto principais atores do mercado para debater crescimento da indústria

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, confirmou que foi criado um grupo de trabalho na empresa para que seja apresentado um plano detalhado para a retomada das contratações de embarcações. Segundo ele, os novos navios serão encomendados de acordo

com a demanda da Petrobras.

"A retomada das contratações não se dará a qualquer preço e a qualquer prazo. As encomendas devem incluir, principalmente, navios gaseiros e embarcações para transporte de produtos claros e escuros, mas a quantidade exata de unidades está em análise", disse o presidente da Transpetro.

Ainda de acordo com Bacci, a Transpetro trabalha para tentar lançar o edital entre o final de 2023 e início de 2024 para que se definam os estaleiros nacionais, que serão beneficiados com as novas encomendas. "Além das questões estratégicas de negócios da Transpetro e apoio à logística da Petrobras, a retomada da indústria naval é um impulso à atividade econômica, com a geração de empregos e o desenvolvimento do país", afirmou ele.

O executivo informou, também, que o futuro da Transpetro continuará ligado ao desenvolvimento do Brasil. "Voltaremos a investir fortemente nos próximos anos. A Transpetro dos próximos 25 anos será uma companhia conectada com um mundo mais sustentável rumo à transição energética justa, reconhecida por sua atuação junto às comunidades e que dará orgulho à sua força de trabalho", disse Bacci.

Navalshore 2023

No contexto de voltar a construir no Brasil, a Transpetro retoma sua participação na Navalshore 2023, após vários anos fora do evento. A 17ª edição da Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima acontece de 22 a 24 de agosto de 2023, no ExpoMag, no Rio de Janeiro. Considerado encontro líder da indústria naval na América Latina, o evento reunirá armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores do mercado para fomentar o debate deste ecossistema.

"Estar na Navalshore será fundamental nesta nova fase de investimentos e de retomada da ampliação da frota própria da Transpetro, especialmente porque decidimos que todo o processo será feito com muita responsabilidade e não será a qualquer preço e em qualquer prazo", pontuou o presidente da Transpetro. A subsidiária da Petrobras, assim como a AkzoNobel, são patrocinadoras da 17ª edição da Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima.

Além da Transpetro, o evento reúne cerca de 90 empresas expositoras da cadeia da indústria naval, entre elas Wartsila, Rolls Royce, Akzonobel, Kongsberg, Cummins, Mitsubishi, Yanmar e Sotreq. Entre os estaleiros expositores estão Atlântico Sul, Rio Maguari, Belov, Mauá e estaleiro São Miguel.

Conferência

Durante o evento, acontece também a Conferência Navalshore, cujos temas norteadores serão: "Caminhos para o fortalecimento da indústria naval e offshore" e "Transição energética na indústria marítima". O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, participa da conferência em painel sobre o poder público e os principais demandantes. Além de Bacci, participam do painel o diretor de Navegação e Hidrovias do Ministério de Portos e Aeroportos, Dino Batista, e o vice-almirante Celso Mizutani Koga, diretor de Gestão de Programas da Marinha do Brasil.

Serviço

17ª edição da Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima

Quando: 22 a 24 de agosto de 2023

Onde: Expomag - Rio de Janeiro - R. Beatriz Larragoiti Lucas, s/n - Cidade Nova, Rio de Janeiro

Horário: das 13h às 20h

Credenciamento de visitantes: <https://inscricaoeletronica.app.br/navalshore2023/>

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/07/2023

PORTO DE SÃO FRANCISCO FAZ MAPEAMENTO DA PROFUNDIDADE DA BAÍA DA BABITONGA

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 11/07/2023 - 18:59



O Porto de São Francisco do Sul inicia esta semana o serviço de batimetria em todo o canal de acesso, na Baía da Babitonga, incluindo os sete berços de atracação.

O objetivo é mapear as profundidades da área portuária, realizando um levantamento da topografia submarina. Essas informações são essenciais para garantir a segurança das embarcações, pois identificam possíveis locais assoreados. Ao mesmo tempo, os resultados servem de referência para a dragagem do canal e dos berços, serviço que deverá ser contratado

nos próximos meses, a depender das profundidades que serão verificadas pelas batimetrias.

O contrato, no valor global de R\$ 2 milhões, prevê um serviço permanente de batimetria, a ser realizado a cada três meses durante dois anos, com possibilidade de se estender para até cinco anos. O pagamento é feito por campanha de batimetria realizada, somente após a realização do serviço.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/07/2023

TCP REGISTRA 52% DE AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA NOS CINCO PRIMEIROS MESES DE 2023

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 11/07/2023 - 18:55

Suspensão do embargo chinês e a conquista de novas habilitações de exportação pelos frigoríficos brasileiros devem impulsionar o mercado no segundo semestre



Nos primeiros cinco meses de 2023, o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) movimentou 6.915 contêineres de carne bovina congelada. O número corresponde a um aumento de 52% na exportação deste tipo de proteína pelo terminal, em comparação ao mesmo período do ano passado.

Dados do sistema de estatísticas Comex Stat apontam que 50% da carne bovina exportada pela TCP têm como destino a China, o que representa 93.655 toneladas do produto. A previsão é de crescimento no volume de exportações, graças à suspensão do

embargo chinês à carne bovina brasileira, além da conquista de novas habilitações de diversos frigoríficos brasileiros para exportarem para aquele país. Para receber a certificação, o frigorífico deve seguir rigorosos quesitos de segurança e qualidade, que devem ser assegurados em toda a cadeia de produção.

Além do número maior de plantas aprovadas, o crescimento na exportação de carne permanece constante no terminal. Para suprir esta demanda de mercado, a TCP investiu na ampliação da área reefer, local onde são energizados os contêineres com controle de temperatura. O gerente comercial, de logística e de atendimento ao cliente da TCP, Giovanni Guidolim, explica que “até o final de 2023, o número de tomadas do pátio passará de 3.572 para 5.126, um aumento de 43% na capacidade de armazenamento. Também construímos uma subestação de energia para sustentar a expansão”, explica Guidolim.

Outra vantagem do terminal é a flexibilidade para receber antecipadamente o embarque de volumes reefer para exportação. O gerente comercial exemplifica que “o estado mais beneficiado com a medida foi o Mato Grosso, maior produtor de carne bovina para exportação pela TCP, representando 35% do total”.

A carne congelada, principal commodity de exportação do Terminal de Contêineres de Paranaguá, movimentou mais de US\$ 2,23 bilhões no primeiro quadrimestre de 2023. Os dados do Comex Stat revelam um crescimento de 44% em comparação ao mesmo período do ano passado.

No mesmo intervalo comparativo, o terminal movimentou 38.235 contêineres carregados com proteína animal, número 28% maior que o registrado em 2022. Deste total, a carne de frango corresponde a 80% da carga movimentada, sendo a TCP o maior corredor de exportação desse tipo de proteína no mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/07/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 12/07/2023