


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 118/2023
Data: 17/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ANTAQ ESTUDA CONCESSÃO INTERESTADUAL DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ, DIZ DIRETOR-GERAL	4
SETOR PORTUÁRIO LUTA PELA INCLUSÃO DO REPORTO NO REGIME DE TRANSIÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA.....	5
APÓS RECEBER SUGESTÕES, MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ELABORA REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR	7
REPORTO DEVE SER CANDIDATO PARA O REGIME DE TRANSIÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	8
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	9
NFRAESTRUTURA - PERNAMBUCO UNIDO NO PEDIDO DE RETOMADA DAS OBRAS SALGUEIRO-SUAPE DA TRANSNORDESTINA.....	10
INFRAESTRUTURA - SETOR PRODUTIVO FAZ EVENTO PARA PRESSIONAR PELA CONCLUSÃO DA TRANSNORDESTINA	11
INFRAESTRUTURA E EDUCAÇÃO PASSARÃO A SER ATRATIVOS NA DECISÃO DE INVESTIMENTOS	12
PORTAL PORTO GENTE.....	15
CEO DE LOGTECH INCLUI CUIDADOS SOCIAIS NA PRÁTICA ESG.....	15
ULTRACARGO OFERECE VAGAS GRATUITAS PARA MULHERES EM CURSO DE OPERADORES	16
GOVERNADOR PODERÁ IMPLANTAR HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	18
EDITORIAL – NOVA INFRAESTRUTURA EM ITAJAÍ.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Imbituba 1</i>	19
<i>Imbituba 2</i>	19
<i>Imbituba 3</i>	20
<i>Navegação</i>	20
<i>Asfalto</i>	20
REGIÃO NORDESTE - CS PORTOS PLANEJA INVESTIR R\$ 700 MILHÕES	20
REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE SERRA TALHADA RECEBE R\$ 14,2 BI PARA OBRAS	21
REGIÃO NORDESTE - SUAPE TEM TECNOLOGIA PARA VEÍCULOS	22
REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO NO PORTO DE SANTOS RESULTA NA APREENSÃO DE 120 KG DE COCAÍNA E QUATRO PRISÕES	23
REGIÃO SUL - NOVO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAJAÍ PROJETA SER O MAIOR DE SC	23
REGIÃO SUL - TCP REGISTRA AUMENTO DE 52% NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA EM 2023	24
NACIONAL - SAMMARCO ADVOGADOS ANUNCIA UNIÃO COM ESTEVES SÁ	25
OPINIÃO – ARTIGOS - AS MUDANÇAS SÃO MUITAS. NEGOCIAR NUNCA FOI TÃO IMPORTANTE.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
ELETOBRAS APOSTA EM PESQUISAS E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	29
HADDAD PROMETE PROJETO EXCLUSIVO PARA MUDANÇAS NA FOLHA DE PAGAMENTO; FAZENDA DESCARTA CRÉDITO PRA IVA.....	30
SAÍDA DE CENA DO AGRO POR RAZÕES SAZONAIS E VAREJO EM QUEDA FAZEM "PRÉVIA DO PIB" TOMBAR 2%	31
ALÍQUOTA DE 28% PARA O IVA? A RESPOSTA DE HADDAD A UM ESTUDO DO IPEA.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	33
INDÍGENAS COBRAM DO GOVERNO LULA QUE SEJAM CONSULTADOS SOBRE FERROGRÃO, ROTA PARA ESCOAR SOJA	33
TAIWAN RELATA PASSAGEM DE NAVIOS DE GUERRA DA CHINA EM NÚMERO RECORDE NO FIM DE SEMANA	36
ENERGIA SOLAR SOMA 32 GIGAWATTS E JÁ REPRESENTA 14,7% DA MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA	36
VALOR ECONÔMICO (SP).....	37
MAIOR PORTO AFRICANO SERÁ PARCIALMENTE PRIVATIZADO	37
ICMS ECOLÓGICO VIRA ALTERNATIVA PARA ARRECADAÇÃO.....	38
PT E PSB DEVEM PERDER ESPAÇO PARA O CENTRÃO EM REFORMA MINISTERIAL	40
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	42
ARTIGO - MULTIMODALIDADE: O CAMINHO PARA UMA LOGÍSTICA INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL NO BRASIL.....	42
MAIOR PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO É NOMEADO NO PORTO DE BREMEN	44
SNPTA PREVÊ CONCESSÃO DE DRAGAGEM PARA, AO MENOS, 5 PORTOS	44
SOJA BATE RECORDE EM JUNHO NO PORTO DO ITAQUI.....	45
PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTAO 30,8 MILHÕES DE TONELADAS NO SEMESTRE	46
TCP EXPORTA 46 MIL CONTÊINERES DE FRANGO CONGELADO NO SEMESTRE	47
COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM JUNHO	48



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 117/2023
Página 3 de 54
Data: 17/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PRÊMIO DE GESTÃO TERÁ RANKING COM MOVIMENTAÇÕES DE PORTOS PÚBLICOS E TUPS	49
PILOTO DE CONCESSÃO DA DRAGAGEM NÃO PREVÊ APLICABILIDADE EM DÓLAR	50
ARTIGO - TREINAMENTO DE FUTUROS COMANDANTES DE REBOCADOR.....	51
ARTIGO - POR QUE ITAJAÍ COMETEU UM ERRO ESTRATÉGICO NA LICITAÇÃO DO PORTO, CONDENANDO A CIDADE AO DESEMPREGO E QUEDA DE ARRECADAÇÃO?	52
PORTO DE SINES E CSN ESTABELECEM PARCERIA PARA O GLOBAL GATEWAY DA COMISSÃO EUROPEIA.....	53
CARTEIRA DE ENCOMENDAS CRESCE 68% EM ESTALEIROS CHINESES NO PRIMEIRO SEMESTRE	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	54
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	54



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ANTAQ ESTUDA CONCESSÃO INTERESTADUAL DA HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ, DIZ DIRETOR-GERAL

Via navegável possibilitará o escoamento de grãos e minério de ferro para o Porto de Santos

Por: Bárbara Farias



O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, falou com exclusividade sobre BR dos Rios, Hidrovia Tietê-Paraná entre outros temas
Foto: Alexander Ferraz/AT

A expansão de hidrovias no Brasil para equilibrar a matriz de transportes, reduzir custos e obter ganho ambiental é pauta prioritária para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que enviará ao Ministério de Portos e Aeroportos até o fim do mês o documento final do plano geral de outorgas de exploração das vias navegáveis. Em entrevista exclusiva, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, falou sobre a importância do modal e adiantou que a agência estuda a concessão interestadual dos rios Tietê (SP) e Paraná (PR). Ele vê na Hidrovia Tietê-Paraná potencial para escoar grãos e minério de ferro até o Porto de Santos.

Em recente audiência na Câmara dos Deputados, o senhor disse que as hidrovias são imprescindíveis para o equilíbrio da matriz de transportes do País. Como está o BR dos Rios, que tem como objetivo incentivar o setor?

O BR dos Rios é uma iniciativa estudada pelo Ministério de Portos e Aeroportos, formulador das políticas públicas voltadas ao desenvolvimento da infraestrutura aquaviária, em parceria com a Antaq. Nesse conjunto de medidas voltadas à implementação da navegação interior, o BR dos Rios pode passar por um novo marco regulatório que preveja o planejamento integrado. Mas cabe ao ministério a decisão de estabelecer o novo marco regulatório. Colocar outras medidas, como um decreto, por exemplo, ainda está em estudo. Outros pontos importantes que passam pelo desenvolvimento das hidrovias e podem ser tratados no BR dos Rios são a modernização da frota de navegação interior, a desoneração fiscal para fomento de novas empresas, players e operadores deste modal e uma política de utilização dos recursos hídricos.



Antaq estuda a concessão interestadual dos rios Tietê (SP) e Paraná (PR). Hidrovia Tietê-Paraná tem potencial para escoar grãos e minério de ferro até o Porto de Santos
Foto: Divulgação

A implementação de hidrovias na Região Sudeste é viável?

Como pode beneficiar o Porto de Santos? Criamos recentemente a Secretaria Especial de Estudos e Projetos Hidroviários para estabelecer esse modal nas mais diversas regiões do Brasil. Mas é importante lembrar que estamos trabalhando em um terreno greenfield. No Sudeste, a principal infraestrutura seria, sem dúvida, a Hidrovia Tietê-Paraná, já operada pelo Governo de São Paulo e que a partir das obras de derrocamento do Pedral de Nova Avanhandava, cujos recursos estão previstos no processo de desestatização da Eletrobras, trará impacto relevante ao escoamento logístico na região. A Antaq também estuda a possibilidade de uma concessão interestadual integrando o Rio Tietê e o Rio Paraná. Essa hidrovia possibilitará o escoamento de grãos e minério de ferro para o Porto de Santos

ao integrar a região de São Simão a Pederneiras, que já está conectada com a Malha Paulista, chegando ao cais santista.

E no restante do Brasil?

Não podemos esquecer do Rio São Francisco, de integração nacional, cujos recursos também estão previstos na desestatização da Eletrobras. Com o regime de cheias dos últimos anos, já é possível a navegação. Existem alguns desafios de ordem ambiental, mas que, no âmbito da nossa Secretaria Especial, já são analisados. Queremos retomar a navegação desde Petrolina (PE) até Pirapora (MG).

A Antaq revisará as normas relacionadas à cabotagem. Quais revisões serão feitas?

A finalidade da Antaq é ajustar dispositivos previstos no BR do Mar que não dependem de um decreto regulamentador. A ideia é adiantar a regulamentação de forma a trazer efetividade e, com isso, os usuários e o setor de transporte marítimo poderem desde já se beneficiarem dessas inovações trazidas pela lei de cabotagem. Inicialmente, aguardávamos a edição do decreto, mas avaliamos que já é possível dar início a algumas alterações na nossa regulação de forma a não trazer impacto no que vier a ser regulamentado pelo decreto.

O estudo Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos apontou que Santos é um dos portos com maior risco sobre as operações pelas condições climáticas. Como a Antaq estimulará Santos e os demais portos a mitigarem os riscos?

O estudo teve como objetivo incentivar e entender como os nossos portos estão se planejando para mitigar os impactos que já ocorrem e a tendência disso se agravar no futuro. Identificamos os portos que poderiam estar mais expostos e, posteriormente, apresentamos estudos específicos, seguindo critérios baseados no grau de exposição de risco e sua localização geográfica. Em Santos, trouxemos análises mais aprofundadas dos impactos sobre as operações, por exemplo. A partir disso, elaboramos medidas customizadas para o porto e, agora, cabe à autoridade avaliar essas sugestões, planejar e definir o que vai ser mais adequado para mitigar esses impactos.

E quais são os passos seguintes?

O que faremos é, em um primeiro momento, regulação por incentivos, incluindo como critério dentro do nosso Índice de Desempenho Ambiental (IDA). Assim já traremos uma avaliação inicial de como os portos estão implementando essas medidas de avaliação. Em um segundo momento, prevemos fazer um monitoramento por meio de fiscalizações orientadas e periódicas. A ideia é identificar em que ponto cada porto está e se determinada situação melhorou ou piorou. Em situações críticas, a Antaq tem poderes coercitivos para que os portos implementem determinadas medidas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2023

SETOR PORTUÁRIO LUTA PELA INCLUSÃO DO REPORTO NO REGIME DE TRANSIÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Incentivo fiscal que impulsiona investimentos em infraestrutura abate tributos federais e estaduais

Por: Bárbara Farias



Incentivo fiscal para investimentos em infraestrutura portuária abate tributos e pode ser inserido no regime de transição da reforma tributária Foto: Sílvio Luiz/AT

Lideranças do setor portuário estão mobilizadas pela inclusão do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) no regime de transição da reforma tributária, previsto para ir até 2033. Assim, o benefício fiscal às empresas e indústrias seria preservado, sem afetar investimentos em infraestrutura já comprometidos. Hoje, sua vigência está garantida somente até 31 de dezembro deste ano.



Aprovada pela Câmara dos Deputados em duas votações, nos dias 6 e 7, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019, que trata da reforma tributária, foi enviada ao Senado, onde também será votada em dois turnos a partir de agosto. Diante disso, a iniciativa privada articula conversas no Congresso para garantir a prorrogação do regime de incentivo, criado em 2004, como explica o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva.

“Eu acredito que a probabilidade de prorrogação do regime de incentivo fiscal é grande. Caso não seja prorrogado, há o risco de que os investimentos em infraestrutura já comprometidos sejam postergados”, afirmou Silva, que no mês passado chegou a participar de uma audiência pública da Comissão de Indústria, Comércio e Serviços da Câmara dos Deputados para alertar sobre o tema.

Alternativas

Embora o regime de transição da reforma tributária vá até 2033, Silva explicou que é importante que o benefício fiscal se estenda pelo menos até 2027, quando a reforma tributária deve começar a surtir efeitos práticos, devido à implementação gradativa. “O efeito da desoneração da reforma tributária só deverá ocorrer daqui a quatro ou cinco anos, por isso, é preciso estender o Reporto até 2027 pelo menos”.

De acordo com o presidente da ABTP, embora um dos caminhos seja a inclusão do Reporto na reforma tributária, outra alternativa poderia ser a edição de uma medida provisória (MP) pelo Governo Federal. Implantado em 2004, o Reporto vem sendo sendo a cada cinco anos, em média, “para se adequar à modernização das infraestruturas”, explicou Silva. Contudo, na última vez, a prorrogação foi garantida por meio da Lei 14.301/2022, que institui o Programa de Incentivo à Cabotagem, o BR do Mar.

Competitividade

Para o diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, a manutenção do Reporto é importante por permitir a redução substancial do valor pago pelos equipamentos, com redução de até 40% devido ao abatimento de tributos federais e estaduais, além do ganho em produtividade nos terminais com equipamentos novos.

“A competitividade dos terminais brasileiros, sem o Reporto, fica extremamente prejudicada em relação aos portos internacionais, uma vez que o custo de estrutura deles é mais barato. A ATP espera que o Reporto seja incluído no período de transição para a implementação da reforma tributária, até 2027, na fase de revisão pelo Senado. Caso o Reporto não seja contemplado no texto final da PEC, espera-se que o Governo se sensibilize e edite uma MP para prorrogá-lo por cinco anos”.

Barbosa explica que as empresas do setor portuário não deixarão de investir na modernização da infraestrutura portuária, em caso de revés do Reporto, mas haverá uma desaceleração, pois os equipamentos ficarão de 30% a 40% mais caros, saindo da previsão inicial de investimento. Um cenário preocupante e que pode ter efeitos até na expansão e surgimento de terminais portuários em todo o País.

“O impacto imediato com o fim do benefício fiscal seria a redução ou, até mesmo, a impossibilidade de aquisição de máquinas, bens e equipamentos, essenciais para a atividade portuária. A consequência, em médio e longo prazo, seria a crescente diminuição da produtividade na movimentação portuária, com impactos significativos no desenvolvimento da infraestrutura interna e no comércio exterior brasileiro”.

Benefícios e risco

O consultor portuário e sócio da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, explicou que o Reporto desonera investimentos por permitir a isenção do PIS/Cofins e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para a compra de equipamentos, além de suspender a cobrança do Imposto de Importação sobre itens de infraestrutura que não tenham similares no País.

"Essa isenção faz com que os equipamentos que as empresas brasileiras comprem fiquem praticamente em igualdade de condições comerciais com os grupos dos outros países".

Em um cenário macro, ele acredita até que o fim do benefício poderá elevar o Custo Brasil. "Se o regime não for estendido, os terminais, que são prestadores de serviço e parte da cadeia logística, vão ter que repassar esse custo e, como sempre, quem paga essa reação em cadeia é a carga. É assim que o Custo Brasil vai ser impactado e crescer, fazendo com que todos os setores, agronegócio, mineração, indústria, consumo, turismo e outros, fiquem menos competitivos perante outros fornecedores globais".

Importância

O consultor portuário e diretor da V2PA Engenharia e Consultoria, Marcos Vendramini, disse que o Reporto vem tendo ao longo dos anos enorme importância no setor, possibilitando que arrendatários, operadores e concessionários portuários públicos e privados possam importar equipamentos e peças de reposição. O benefício fiscal se estende ao setor de offshore, serviços de dragagem, recintos aduaneiros, concessionários ferroviários e o setor de treinamento.

"Além disso, o regime permite a suspensão de IPI, PIS/Pasep e Cofins nas aquisições feitas no mercado interno. Hoje, o benefício permite uma redução do custo de importação de um equipamento da ordem de 40%", calcula o especialista, que exemplificou o impacto do Reporto a pedido de A Tribuna.

"Se considerarmos, para fins de ilustração, que os equipamentos correspondem, de modo geral, a 40% dos investimentos portuários, estamos falando de um impacto de pelo menos 16% nos investimentos portuários totais programados. E o pior, isso recai sobre os primeiros anos do fluxo de caixa dos investimentos, justamente os períodos de maior significância para a determinação das taxas de retorno e avaliação dos investimentos".

Vendramini afirmou ainda que o próprio Governo Federal adotou o uso do Reporto na modelagem econômica dos leilões. "(A não prorrogação) parece como um tiro no pé. Entendo que, caso o regime não seja prorrogado, pode ocorrer uma enorme demanda por reequilíbrios econômico-financeiro de contratos de concessão e outros que previram o uso de tal benefício e a postergação de investimentos na cadeia portuária e ferroviária".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2023

APÓS RECEBER SUGESTÕES, MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS ELABORA REGULAMENTAÇÃO DO BR DO MAR

Lei de estímulo à cabotagem foi sancionada há um ano e meio, mas setor portuário cobra aprimoramento

Por: Bárbara Farias



O desenvolvimento do transporte marítimo de cabotagem está entre as prioridades do Governo Federal Foto: Sílvio Luiz/A Tribuna

Sancionada há um ano e seis meses, a Lei Federal 14.301/2022, que institui o Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem, conhecido como BR do Mar, ainda não foi regulamentada pelo Governo Federal. Aguardada pelo setor portuário, a medida é necessária para tornar efetivos os benefícios do texto sancionado em 7 de janeiro do ano passado. A proposta de regulamentação

tramita no Ministério de Portos e Aeroportos e, assim que ficar pronta, será enviada à Casa Civil da Presidência da República. Contudo, ainda não há uma data para isso.



Em nota para A Tribuna, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que, no primeiro semestre do ano, foram realizadas consultas "junto aos principais atores e usuários do transporte marítimo de carga", com o objetivo de identificar pontos a serem aprimorados. "A área técnica da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários já concluiu a análise das contribuições e o texto da regulamentação tramita agora no âmbito do Ministério, para ser encaminhado à Casa Civil".

A pasta destacou, na mesma nota, que "o aperfeiçoamento das políticas públicas, com o objetivo de potencializar o desenvolvimento do transporte marítimo de cabotagem, está entre as prioridades". Entre especialistas do setor e lideranças de entidades que conversaram com A Tribuna nos últimos dias, uma certeza: a navegação entre portos nacionais precisa ser estimulada, em benefício da cadeia logística nacional.

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a demora na regulamentação da cabotagem é preocupante. "O Sindamar enxerga com muita preocupação a demora na aprovação do BR do Mar, que se arrasta desde o governo passado, com várias interferências políticas, com sugestões diversas, porém, sem resultado prático até o momento".

Roque observou que o volume na cabotagem tem aumentado consideravelmente e isso pode ser notado pelo crescimento de escalas em Santos, destacando ainda que é um modal mais seguro, com chance mínima de a carga ser avariada e furtada. O diretor-executivo explicou também que os armadores que atuam na cabotagem já se reuniram com o Governo Federal e apresentaram sugestões para o BR do Mar deslançar.

"A cabotagem deveria usufruir de mais incentivos fiscais para redução dos custos, fortalecendo Santos como um grande hub port, além de baratear as tarifas portuárias. Volume de carga para que isso se consolide existe. Os estaleiros poderão receber novas encomendas dos armadores nacionais e gerar milhares de empregos com a aprovação do BR do Mar. Infelizmente, há muita morosidade na tomada de decisão por parte do Governo Federal".

O consultor portuário Frederico Bussinger comentou que, dependendo da regulamentação, o BR do Mar pode ser solução a alguns dos gargalos que dificultam um crescimento ainda mais expressivo da cabotagem.

"Falar da importância da cabotagem em um país com 8 mil km de costa é chover no molhado. A cabotagem vem se expandindo vigorosamente desde o final dos anos 1990: cresceu a taxas chinesas em vários anos desse período; 6% em média só nos últimos cinco anos, inclusive e particularmente em contêineres. Em 2022, já foram 203 milhões de toneladas, o equivalente a um sexto da movimentação dos portos brasileiros", comentou.

Mestre em Direito Marítimo, o advogado Larry Carvalho também comentou que "o mercado todo aguarda a regulamentação do BR do Mar", explicando que o texto não tem aplicação própria sem a regulação.

"É necessário que a lei seja regulamentada para que armadores brasileiros possam se utilizar dos benefícios concedidos no BR do Mar. A cabotagem brasileira foi um mercado restrito por anos. A flexibilização e a entrada de novos players são essenciais para seu desenvolvimento".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/07/2023

REPORTO DEVE SER CANDIDATO PARA O REGIME DE TRANSIÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Medida é importante instrumento para a manutenção da competitividade das operações portuárias no País

Por: Gesner Oliveira



O Reporto isenta empresas portuárias (sejam arrendatárias de terminais em portos organizados ou operadoras privadas em Terminais de Uso Privativo, os TUPs) de diversos impostos para importação de equipamentos, máquinas, peças e outros bens que sirvam à modernização e expansão das atividades portuárias no Brasil Foto: Alexander Ferraz/AT

Na semana passada, a Câmara dos Deputados aprovou o texto da reforma tributária, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019. Dessa forma, o projeto foi encaminhado para o Senado, onde deverá ser votado

nos próximos meses. A ideia é refinar o texto atual, reduzindo incertezas e eliminando exceções desnecessárias.

Conforme destacado pelo secretário extraordinário da reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, quanto mais exceções, maior será a alíquota de referência, de modo a gerar distorções na carga tributária. A simplicidade do texto também contribuirá para maior clareza sobre as regras do jogo e menor quantidade de contenciosos tributários no futuro. Nesse sentido, menos é mais.

Levando-se em conta tais aspectos, um dos desafios será decidir que tipo de regime especial deve permanecer válido durante o regime de transição até 2033. A avaliação deve ser criteriosa em relação ao custo-benefício dos regimes vigentes, bem como sua importância econômica. Nesse sentido, e dado o enorme déficit de infraestrutura no Brasil, o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) surge como um bom candidato a ser avaliado, embora não tenha sido tratado no texto aprovado na Câmara.

O Reporto, originalmente instituído pela Medida Provisória 206/2004, convertida na Lei Federal 11.033/2004, é um regime tributário que isenta empresas portuárias (sejam arrendatárias de terminais em portos organizados ou operadoras privadas em Terminais de Uso Privativo, os TUPs) de diversos impostos para importação de equipamentos, máquinas, peças e outros bens que sirvam à modernização e expansão das atividades portuárias no Brasil. O regime também beneficia concessionárias ferroviárias. No ano passado, o Congresso Nacional decidiu pela prorrogação do benefício até o final de 2023.

Considerando que grande parte da tecnologia e da produção de equipamentos para as operações portuárias são estrangeiras, o Reporto é um importante instrumento para a manutenção da competitividade das operações portuárias no País. Seus benefícios, vale lembrar, não são restritos aos terminais, mas à toda cadeia logística brasileira – isto é, desde o embarcador, que paga menos para o transporte de sua carga, até o caminhoneiro, que perde menos tempo em filas nas zonas portuárias. Seu custo em termos de renúncia fiscal, por outro lado, é relativamente baixo.

Portanto, há justificativas econômicas claras para a manutenção do Reporto durante o período de transição da reforma tributária. A manutenção até 2033 acabaria, por tabela, com as incertezas e os custos associados aos processos morosos e periódicos de revisão e prorrogação do regime. Por fim, tal medida estaria em linha com o discurso do atual governo de estimular a infraestrutura, em particular, os portos e ferrovias, setores que tanto necessitam de investimentos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 17/07/2023



NFRAESTRUTURA - PERNAMBUCO UNIDO NO PEDIDO DE RETOMADA DAS OBRAS SALGUEIRO-SUAPE DA TRANSNORDESTINA

As obras da Ferrovia Transnordestina começaram em 2006 e estão inacabadas até hoje.
Da Redação ME - Por Angela Fernanda Belfort e Patrícia Raposo



A classe política e empresarial de Pernambuco se uniu para pedir ao governo federal a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina. Foto: Jonatha Guedes/Divulgação Fiepe

Pernambuco se une num grande ato a favor da Ferrovia Transnordestina, que deixou de lado os interesses políticos – falando no aspecto mais partidário -, colocando num mesmo palco a governadora Raquel Lyra (PSDB), a ministra Luciana Santos (PCdoB), o deputado federal Sílvio Costa Filho (Republicanos), e o superintendente da Sudene, Danilo Cabral, historicamente ligado ao PSB. No meio empresarial, 31 entidades represando indústria, comércio e serviços aderiram ao manifesto que pede a retomada das obras do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina. Eles querem também a inclusão deste empreendimento no Plano Plurianual (PPA) do governo federal de 2024 a 2027.

Na manhã desta segunda-feira (17), o manifesto foi lançado, num evento na sede da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe). O documento foi assinado por 31 entidades empresariais, indo desde a tradicional Fiepe, o Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaçúcar-PE) e até a Associação das Empresas de Tecnologia da Informação de Pernambuco e Paraíba Movimentos Atitude Pernambuco, Movimento Pró-Pernambuco, Amcha e Softex, Porto Digital, Fecomércio-PE e CDL-Recife.

“Não é a questão de ser contra o ramal de Pecém, mas é que temos que ser a favor do Ramal Salgueiro- Suape. A Fiepe sempre procura as pautas que provocam o desenvolvimento e o progresso de Pernambuco. É importante olhar o mapa ferroviário brasileiro, porque se não houver esse trecho de Pernambuco, será um grande vazio no Nordeste, prejudicando muito o desenvolvimento da região”, diz o presidente da Fiepe, Ricardo Essinger.

Presente ao evento, a governadora Raquel Lyra (PSDB) defendeu que a conclusão da obra não beneficia só Pernambuco, mas os Estados vizinhos que podem construir os seus ramais no futuro. Ela disse também que o Porto de Suape oferece a melhor infraestrutura (comparando com o Porto de Pecém) e pode se tornar um portão para o mundo com a integração à ferrovia. O empreendimento pode viabilizar novas exportações por Suape, como por exemplo, o minério de ferro.

A governadora também contou que será feito um estudo de viabilidade de cargas para mostrar o quanto é viável o trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina.

Raquel tem planos de atrair R\$ 9 bilhões em investimentos para Pernambuco durante seu governo, contando com a ferrovia e obras em ao menos quatro rodovias, além da implantação do Arco Metropolitano. A governadora quer tirar do papel obras como a triplicação da BR 232 de São Caetano a Arcoverde, e depois até Sertânia. Também quer requalificar a BR-232 no trecho de Moreno, que sofre com alagamentos.

O Superintendente da Sudene, Danilo Cabral, informou que a Transnordestina como um todo é estratégica para o Brasil e foi incluída no o Plano de Desenvolvimento Regional do Nordeste (PDRN) que também deve ser incluído no PPA do governo federal.

Em prol da Transnordestina

Os organizadores do movimento a favor da Transnordestina foram a Fiepe, a Amcham e o Grupo Atitude Pernambuco. “A classe empresarial mostrou unidade em prol da Transnordestina”, comentou o diretor executivo do Atitude, Roberto Abreu e Lima.

Presidente do Conselho Regional da Amcham Recife, Paulo Sales, disse que a conclusão da Transnordestina pode viabilizar um dos equipamentos muito importantes para o desenvolvimento local, uma siderúrgica.

Com a conclusão da Transnordestina, seria instalado um terminal para receber o minério de ferro que pode ser extraído de minas no Sul do Piauí e também do Rio Grande do Norte.

Além das organizadoras, as entidades que assinaram o manifesto foram: Fecomércio-PE, Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Pernambuco (Faepe), Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Associação Comercial e Empresarial de Caruaru (ACIC), Associação Comercial de Pernambuco, Associação Pernambucana de Direito Aduaneiro e Fomento ao Comércio Exterior, Associação Pernambucana de Shopping Centers (Apesce), Assespro-PE/PB, Assesuape, Avipe, CDL Recife, Ciepe, Crea-PE, FCDL, Movimento Pró-Pernambuco, Porto Digital, Sindicato das Empresas de Asseio e Conservação de Pernambuco, Seprope, Sindicato das empresas de Segurança e Transportes de Valores de Pernambuco, Simmepe, Sindaçúcar-PE, Sinduscon-PE, Sindusgesso, Softex, Valexport e Instituto do Vinho do Vale do São Francisco.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 17/07/2023

INFRAESTRUTURA - SETOR PRODUTIVO FAZ EVENTO PARA PRESSIONAR PELA CONCLUSÃO DA TRANSNORDESTINA

Grupo Atitude, Amcham e Fiepe se unem para criar um manifesto a favor do término da ferrovia Transnordestina.

Por Ângela Fernanda Belfort



Entidades argumentam que a conclusão do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina deixaria mais competitiva a economia de Pernambuco e estados vizinhos. Foto: Divulgação/Fiepe

A Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe) junto com a Amcham e o grupo Atitude Pernambuco estão à frente de um movimento que representa o setor produtivo de Pernambuco para pedir a conclusão do trecho pernambucano da Ferrovia Transnordestina e a inclusão da obra no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC III) e no Plano Plurianual (PPA) do governo federal. Este trecho liga a cidade de Salgueiro, no Sertão Central de Pernambuco, ao Porto de Suape. As entidades vão fazer um evento na próxima segunda-feira (17), às 9 horas, na sede da Casa da Indústria.

Mais de 20 entidades de representação da indústria, comércio, agricultura, tecnologia, serviços, autoridades governamentais e representantes da sociedade civil assinam o manifesto que pede a inclusão da conclusão do trecho Salgueiro-Suape no PAC III e no PPA. O documento deve ser entregue a deputados federais, senadores e aos ministros pernambucanos que estarão presentes no encontro.

“A conexão direta entre o interior do estado e o Porto de Suape permitirá um fluxo mais rápido e eficiente de mercadorias, com menor dependência do transporte rodoviário. Isso resultará em uma maior capacidade de escoamento da produção, com redução dos custos logísticos, aumentando a



competitividade das empresas e facilitando a comercialização dos produtos tanto no mercado interno quanto no mercado externo. Dessa forma, irá proporcionar a geração de emprego e renda para o desenvolvimento que Pernambuco precisa”, afirma o presidente da Fiepe, Ricardo Essinger.

Se sair do papel, o projeto vai impactar toda a economia de Pernambuco e dos Estados vizinhos. A expectativa é de que surjam novos negócios ao longo da ferrovia e os já existentes fiquem mais competitivos, como por exemplo a avicultura de Pernambuco que se concentra em algumas cidades do Agreste do Estado. A estimativa é de que o frete ferroviário fique, em média, 30% mais barato do que o rodoviário, o único modal que vai para o interior de Pernambuco atualmente.

Transnordestina no PPA

Uma parte do trecho Salgueiro-Suape está construído, mas foi abandonado desde 2016. “Com a inclusão no PAC III, seria possível assegurar o aporte necessário para a retomada das obras e para a implementação de medidas que trouxessem a sua finalização no menor prazo possível. Além disso, a inclusão da Ferrovia Transnordestina no Plano Plurianual traria um caráter de continuidade e planejamento de longo prazo. O PPA é um instrumento essencial para direcionar as políticas públicas e investimentos de forma constante, garantindo a continuidade das ações ao longo dos anos”, argumentou o diretor executivo do Movimento Atitude Pernambuco, Roberto Abreu e Lima.

Para todo o setor produtivo pernambucano, a expectativa é de que a conclusão da obra acelera a melhoria do ambiente de negócios em Pernambuco e estados vizinhos. “A presença de uma infraestrutura de transporte eficiente e integrada é um fator-chave para atrair investimentos para uma região. Com o trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina em pleno funcionamento, Pernambuco se tornará um polo muito mais atrativo para investimentos. Empresas nacionais e internacionais poderão aproveitar os benefícios do transporte ferroviário para estabelecer suas operações no Estado”, ressalta o presidente do Conselho Regional da Amcham Recife, Paulo Sales.

A conclusão da Ferrovia Transnordestina vai deixar mais competitiva a economia de Pernambuco e estados vizinhos

Uma parte do trecho da Transnordestina entre Salgueiro e Suape está construído. Foto: Ministério da Infraestrutura.

Décadas de imbróglio

A Ferrovia Transnordestina foi iniciada em 2006, começando na cidade de Eliseu Martins, no Sul do Piauí, seguindo até a cidade de Salgueiro. De lá, se dividiria em dois trechos, um que seguiria até Suape e o outro que iria para Pecém, em São Gonçalo do Amarante, no Ceará. O trecho pernambucano está paralisado desde 2016 e o trecho cearense deve ser concluído pela empresa que tem a concessão para explorar os trens no Nordeste, a Transnordestina Logística S. A. (TLSA), empresa do grupo do empresário Benjamin Steinbruck.

Como a TLSA informou que não concluiria o trecho pernambucano, o governo de Pernambuco encontrou uma empresa interessada em finalizar o empreendimento, mas a dona da concessão está pedindo ressarcimento pelo que foi investido, entre outras burocracias que estão dificultando a retomada desta parte da ferrovia. A concessão da ferrovia foi dada pelo governo federal.

Tanto o setor produtivo como o governo de Pernambuco estão acompanhando como a questão pode ser resolvida porque isso poderia deixar o Estado muito mais competitivo e os bens que circulam por aqui mais baratos, o que é importante para todas as cadeias produtivas.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 17/07/2023

INFRAESTRUTURA E EDUCAÇÃO PASSARÃO A SER ATRATIVOS NA DECISÃO DE INVESTIMENTOS

O fim da guerra fiscal vai desenhar um novo cenário econômico no qual o Nordeste pode sair em desvantagem na atração de investimentos

Por Ângela Fernanda Belfort



O economista Jorge Jatobá defende que o Brasil tem que ter uma política nacional de desenvolvimento regional para enfrentar o fim da guerra fiscal. Foto: Arthur Cunha/ME

O Nordeste terá que fazer em nove anos o que não fez nos últimos 40 anos. Caso não faça, vai estar condenado a ser o primo pobre do Brasil, principalmente na atração de investimentos. É unanimidade entre economistas e executivos que os investimentos em infraestrutura e a qualificação/educação dos seus trabalhadores terão que ser prioridades para a região com o fim da guerra fiscal – prevista para acabar em 2032 – e também com a reforma tributária, aprovada há duas semanas pela Câmara dos Deputados. “Com essas mudanças, o que vai atrair as empresas vai ser a qualidade da infraestrutura e dos recursos humanos”, resume o economista e sócio da Ceplan Consultoria, Jorge Jatobá, durante o evento Implicações da Reforma Tributária sobre o Setor Produtivo, que reuniu empresários e economistas na semana passada na sede da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe).

Os incentivos fiscais – com descontos do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) – foram o grande estímulo para os Estados atraírem empreendimentos privados desde a década de 80, principalmente no Nordeste, que tem uma infraestrutura precária. Esse movimento de cada estado tentar oferecer mais incentivos fiscais, principalmente via ICMS, ficou conhecido como guerra fiscal e já estava previsto para acabar em 2032 por causa da Lei Complementar 160, promulgada antes da aprovação da reforma tributária.

Mas as mudanças não param por aí. A reforma tributária vai extinguir o ICMS como se conhece hoje e retirar a gestão do tributo do âmbito estadual. O ICMS será substituído por um Imposto sobre Valor Agregado (IVA), que vai unificar a cobrança do atual tributo estadual com a do Imposto sobre Serviços (ISS), arrecadado pelas prefeituras. Para compensar a perda dos Estados, a reforma tributária instituiu um Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional (FNDR) que ainda não tem valor definido, nem como será feita a divisão dos recursos e nem o seu gerenciamento. “O fundo deveria ser voltado para melhorar a infraestrutura e os recursos humanos”, defende Jatobá, que também foi secretário estadual da Fazenda na gestão Jarbas Vasconcelos (1999-2006).

Investimentos em infraestrutura – como ferrovias, estradas, portos, entre outros – e educação deixam a economia como um todo mais eficiente, aumentando a produtividade. “Não vai ser uma tarefa fácil atrair investimentos sem os incentivos fiscais. As duas únicas saídas são melhorar a infraestrutura e a educação/qualificação da mão de obra. Também vão surgir aí dois desafios: atrair os empreendimentos novos e manter os que já estão aqui”, argumenta o diretor executivo do Atitude Pernambuco, Roberto Abreu e Lima, ex-presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD-Diper) na gestão do ex-governador Paulo Câmara (2015-2022).

Na atração dos investimentos, Roberto argumenta também que o Estado poderia oferecer alguma microinfraestrutura para as empresas, como por exemplo, entregar um terreno com a terraplenagem já feita ou construir parte dos galpões que o futuro empreendimento vá precisar. Para ele, as empresas que correm o risco de deixar o Estado com o fim dos incentivos fiscais são as que produzem para o mercado do Sudeste, que terão uma tendência a fazer as suas ampliações em regiões que tenham melhor infraestrutura. Sai mais caro para as empresas produzirem em locais que a infraestrutura é precária.

“A maioria das empresas instaladas em Pernambuco fornecem para o Nordeste. E estas são as mais prováveis de continuarem aqui mesmo sem os incentivos fiscais”, comenta Roberto. E acrescenta: “O dinheiro do FNDR não será suficiente. Vai precisar de uma política nacional de desenvolvimento regional”.

A mesma opinião é compartilhada por Jatobá. “É preciso ter uma política nacional de desenvolvimento regional, definindo como cada região vai contribuir. É pobre limitar o desenvolvimento da região a uma parte da reforma tributária. Isso é uma luta política”, conclui o economista. Ele também argumenta que neste novo cenário os Estados também devem estar com as contas arrumadas porque vão precisar fazer investimentos.

Capital humano será fator decisivo

Presidente do Movimento Pró Pernambuco, o empresário Avelar Loureiro Filho, defende que são necessários quatro pilares para fazer o desenvolvimento. “O mais decisivo deles é o capital humano (educação). Israel está num deserto e é desenvolvido. O Canadá é congelado e é desenvolvido. Tem que investir em creches para conseguir transformar em uma geração, como fizeram os asiáticos”, afirma, acrescentando que os outros pilares são qualidade de vida, que incluem planos metropolitanos para as pessoas terem transporte público, lazer etc; investimentos em infraestrutura – portos, estradas, abastecimento de água, espaço urbano – dando um tratamento metropolitano a questões como o lixo e transporte – e desenvolver bons projetos para mostrar “o mapa da mina as empresas”.

Avelar argumenta que um bom projeto pode até substituir um incentivo fiscal que compensaria alguma ineficiência e contribuiria para a atração de investimentos privados. Ele acredita que os Estados deveriam fazer esses projetos e “colocá-los na prateleira” para as empresas do setor privado que atuam no mercado. “Bons projetos são sustentáveis em qualquer lugar. E indicam o quanto a empresa vai gastar. É a base do planejamento”, diz. A própria Confederação Nacional da Indústria já disse que um dos elementos que aumentam os custos das empresas são projetos mal feitos.

“Talvez a reforma tributária seja uma forma de acordar e mudar o destino do Nordeste. Caso isso não seja feito agora, vai ficar mais distante o desenvolvimento da região”, conta. Ele cita como exemplo cidades como Caruaru, Petrolina e Campina Grande que “melhoraram a qualidade de vida, estão virando polos de desenvolvimento – atingindo as cidades mais próximas – e, como consequência disso, registraram aumento de população”. E complementa: “é necessário qualificar o espaço público, melhorar qualidade de vida para reter as pessoas. Não adianta qualificar quem vai embora. As pessoas ficarem resultam num mercado pujante e isso vai resultar em mais impostos, que gera mais receitas e mais movimentação econômica, saindo da dependência dos incentivos fiscais”, conclui.



O ex-deputado federal Danilo Cabral assumindo a Sudene ao lado do ministro do Desenvolvimento Regional, Waldez Góes. Foto: Douglas Fagner/Sudene

Um plano de Nordeste como um todo

Depois de muitos anos sem um projeto de desenvolvimento, foi aprovado o Plano de Desenvolvimento Regional do Nordeste pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) na semana passada. O documento será encaminhado junto com o Plano Plurianual para ser enviado ao Congresso Nacional. O plano estabelece

sete eixos de estratégicos a serem implantados entre 2024 e 2027 que vão deixar a região mais competitiva, incluindo ações em educação, infraestrutura urbana, energia, logística, entre outros.

O atual superintendente da autarquia, o ex-deputado federal, Danilo Cabral, também aponta que, para enfrentar o fim da guerra fiscal, a região terá dois desafios: melhorar a educação e a infraestrutura. “O Nordeste vem melhorando nos índices de educação e de infraestrutura, mas vai precisar dar uma celeridade”, afirma. Ele foi secretário de Educação na gestão do ex-governador Eduardo Campos (2007-2014), quando os índices educacionais do Estado avançaram. Ele cita várias iniciativas da atual gestão federal que pode contribuir para melhorar a educação como os R\$ 6 bilhões de investimentos já anunciados pelo ministro da Educação, Camilo Santana, que vai



destravar 4 mil obras do MEC que estavam paralisadas e serão implantados novos institutos federais.

O dirigente também cita que o Programa de Aceleração do Crescimento III que deve ser anunciado pelo presidente Lula, em agosto, vai contemplar obras na área de infraestrutura. “É preciso concluir a Ferrovia Transnordestina para integrar a região com os portos de Suape e Pecém”, comenta. O de Pecém está localizado na Região Metropolitana de Fortaleza.

Outro projeto da Sudene é dar uma atenção especial às 52 regiões policêntricas, que crescem num padrão que “transbordam” para outras cidades nos 11 Estados de atuação da Sudene. Em Pernambuco, são quatro: Recife, Caruaru, Serra Talhada e Petrolina. “Vamos priorizar políticas públicas que fortaleçam essas cidades que estão puxando o desenvolvimento econômico da região. Elas têm 34% da população do Nordeste e detém 46% do PIB da região”, comenta Danilo.

Já com relação à distribuição dos recursos do FNDR, Danilo defende que seja “usado o critério do Produto Interno Bruto (PIB) invertido. Ou seja, os Estados que têm o menor PIB devem acessar mais para diminuir as desigualdades regionais”. Ele argumenta que vai estar atento a este debate que deve ocorrer no Senado Federal. Depois de ser aprovada na Câmara, a reforma terá que passar na Casa Alta, o que está previsto para ocorrer em agosto.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 17/07/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

CEO DE LOGTECH INCLUI CUIDADOS SOCIAIS NA PRÁTICA ESG

Redação Portogente

PIB dos transportes cresce 5,1% e, com isso, a demanda por energia, entre outros impactos na sociedade e ecossistema. Por isso, não basta ser verde, é preciso ser "full" ESG.

Os impactos ambientais, sociais e econômicos da cadeia de atividades de logística são visíveis. Da emissão de gases na atmosfera, passando pelo consumo de combustíveis fósseis, e incluindo volumes movimentados, custos e geração de emprego e renda, são variados os indicadores que podem ilustrar essa relação.

ESG LogitechCrédito: Divulgação | Freepik.

Não à toa entre as empresas do setor, tanto players como seus fornecedores e clientes, aumenta a preocupação por mitigar tais efeitos – a agenda ESG (sigla para “environment, social and governance”) já faz parte do discurso de boa parte delas. Contudo, é preciso entender o conceito para além da perspectiva estritamente ambiental.

“Não basta ser verde, é preciso ser ‘full’ ESG”, afirma o fundador e CEO da CargOn, Denny Mews. Com sede em Curitiba e atendimento em todas as regiões do Brasil, a CargOn é um operador logístico digital (logtech), e é da integração com diversos elos da cadeia que o executivo da empresa constata a necessidade de que o conceito ESG seja incorporado em sua plenitude.

Em sua avaliação, as organizações estão se focando essencialmente no “E” da sigla, isto é, no “environment” (meio ambiente), e deixando de lado o “S” (do social) e olhando quando necessário para o G (Governança). “O ESG quer dizer que, para uma empresa ser sustentável, ser perene, deve observar um tripé: meio ambiente, social e governança. Ou seja, para ser de fato sustentável, esses três pilares precisam ser atendidos”.

Indicadores

Ainda mais porque a cadeia logística se encontra em expansão, ampliando, portanto, os impactos das atividades. O Produto Interno Bruto (PIB) do setor que abrange Transporte, Armazenagem e

Correios cresceu 5,1% no primeiro trimestre de 2023, em comparação a igual período de 2022, mais que os 4% de incremento do PIB geral, de acordo com a Confederação Nacional dos Transportes (CNT). O volume de serviços só do segmento de transporte de cargas aumentou 23,7% entre janeiro e março deste ano.

Levantamento do Ministério de Minas e Energia aponta que o setor de transportes deve registrar, em dez anos (2021 a 2031), crescimento anual de demanda energética da ordem de 2,5%. Ainda segundo o mesmo estudo, a atividade geral do transporte de cargas no Brasil se elevará 3,5% ao ano até 2031. Em 2030, o volume será o triplo do registrado 20 anos antes (2010).

Seguro para caminhoneiros

Diante desse cenário, a CargOn incorporou o lema “It’s enough to be green. Be full ESG” à sua marca, expressando-o em sua identidade visual. O objetivo é manter incutida a visão mais ampla sobre o que é, de fato, ESG. Para além do slogan, medidas de ordem prática vêm sendo adotadas nos últimos anos.

Por exemplo, a oferta, em parceria com a BB Seguros, de uma modalidade de seguro de vida diário para caminhoneiros. Trata-se de uma iniciativa focada na preocupação com o social. O seguro contempla motoristas que realizam o transporte de cargas com operação intermediada pela CargOn. “A cobertura do seguro é de R\$ 50 mil, pelo período da viagem, oferecendo cobertura por todo esse período, para o caso de morte e/ou invalidez por acidente”, explica Denny Mews.

Política de equidade

No que tange à governança, a logtech estabeleceu uma política de equidade na definição de critérios para contratação de fornecedores e elos com parceiros. Dessa forma, busca-se contemplar não só empresas já estruturadas, de maior porte, como também aquelas com menor poder de investimento e estruturação. “Há casos em que, para cumprir critérios de ESG, empresas exigem tanto de seus fornecedores, que tiram a possibilidade de que todos tenham oportunidade”, analisa o CEO da CargOn.

O que, assinala, torna-se um erro: prioriza-se meio ambiente e governança, em detrimento da preocupação com os impactos sociais. “A falta de equidade elimina os menores, gera concorrência desleal no mercado. Então, criamos processos que se enquadram nas condições de atendimento de empreendimentos menores. A equidade é um princípio cooperativista”, afirma Denny Mews.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/07/2023

ULTRACARGO OFERECE VAGAS GRATUITAS PARA MULHERES EM CURSO DE OPERADORES

Redação Portogente

Podem se inscrever mulheres (cis e trans) que moram nas comunidades próximas aos portos do Itaqui (MA), Suape (PE) e Santos (SP)



A Ultracargo, maior empresa independente de armazenagem de grãos líquidos do Brasil, está com inscrições abertas para o Curso de Formação de Operadores. As vagas são destinadas a mulheres (cis e trans) que moram em comunidades próximas aos portos do Itaqui (MA), Suape (PE) e Santos (SP). A formação é gratuita e terá a duração de três meses.

Mulheres na operação da Ultracargo. Crédito: Ultracargo / Divulgação.

O objetivo do curso é promover a qualificação profissional e preparar mulheres das comunidades locais para futuras vagas de trabalho, tanto na



Ultracargo quanto em outras empresas que operam nos portos do Maranhão, Pernambuco e São Paulo.

O curso será realizado na modalidade EAD e terá início em setembro, com conclusão prevista para novembro de 2023. As aulas ocorrerão de segunda a sexta-feira, das 18h30 às 22h.

Para participar é necessário ter mais de 18 anos, Ensino Médio completo, desejável nível técnico, e residir nos municípios próximos aos Terminais de Itaqui (MA), Suape (PE) e Santos (SP). O curso é gratuito e 100% das vagas são reservadas ao público feminino. As inscrições estarão abertas de 11 a 23 de julho. Para se inscrever, basta mandar o currículo para o e-mail referente à unidade de interesse da candidata: projetos.suape@atratarh.com.br (Pernambuco), projetos.santos@atratarh.com.br (Santos, SP) ou projetos.itaqui@atratarh.com.br (Maranhão).

Duas edições do curso já foram realizadas no Pará e na Bahia, onde a Ultracargo opera os terminais de Vila do Conde e Aratu, respectivamente. A formação contribuiu para aumentar o percentual de mulheres em cargos de operação nestas unidades.

"O incentivo à participação de mulheres em atividades operacionais faz parte da estratégia da Ultracargo, que vê a diversidade como um diferencial competitivo. Essa formação tem o potencial de gerar reflexos positivos na empregabilidade destas mulheres, já que elas terão mais preparo para ocupar vagas tanto na Ultracargo quanto em outras empresas do setor, o que está conectado à nossa visão de responsabilidade social, que é embasada na educação", diz Patrícia Gomes, Diretora de Recursos Humanos, Comunicação e Sustentabilidade da empresa.

Sobre a formação:

Período de inscrição: 11 a 23 de julho.

Início do curso: setembro – conclusão prevista para novembro.

Local e horário do curso: EAD, segunda a sexta-feira, das 18h30 às 22h.

Requisitos: ter mais de 18 anos, Ensino Médio completo (Nível técnico, desejável), residir no entorno dos terminais de Itaqui (MA), Suape (PE) ou Santos (SP).

Número de vagas: 10 por localidade

Caminho para se inscrever: Enviar o currículo para o e-mail projetos.suape@atratarh.com.br (Pernambuco), projetos.santos@atratarh.com.br (Santos, SP) ou projetos.itaqui@atratarh.com.br (Maranhão).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/07/2023

GOVERNADOR PODERÁ IMPLANTAR HIDROVIAS DO PORTO DE SANTOS

Editor Portogente

"Retro áreas integradas por meio do sistema hidroviário, visando otimizar a movimentação de cargas, especialmente de importação e exportação, pelo Porto de Santos" (relatório da FDTE)



Transporte hidroviário sob ponte com calado aéreo.

A reforma da ponte dos Barreiros, sobre o rio Casqueiro, ligando São Vicente com a sua área continental, onde residem mais de 150 mil pessoas, vai instalar também linhas do veículo leve sobre trilhos -VLT. Entretanto, não foi explicado até agora, se terá calado aéreo: altura da ponte que permite cruzamentos por barcos. As propostas para realização das obras serão



recebidas no próximo dia 25. Assim, irá agregar mobilidade avançada àquela região, ao promover uma ligação multimodal e travessia atrativa.

Veja mais * Porto de Santos além do tempo atual

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115495-porto-de-santos-alem-do-tempo-atual>

Indubitavelmente, uma obra que irá construir uma pujante liderança política de Tarcísio de Freitas na Baixada Santista. Portogente contatou o gabinete do governador de São Paulo para tratar do projeto das hidrovias do Porto de Santos, que será afetado por essa travessia. Visto que, elas poderão ser construídas como infraestrutura do projeto porto-indústria, anunciado recentemente pelo governador. Estruturado em aglomerados (clusters), potencializa a produção cooperativa e logísticas ágeis junto ao transporte marítimo. Desta forma, fomenta o empreendedorismo.

Veja ainda * Casos de sucesso: projeto Porto-Indústria de Suape

<https://portogente.com.br/cases/97716-planejamento-portuario-projeto-porto-industria-de-suape>

Entretanto, o projeto porto-indústria precisa ser um debate mais comprometido com a sua implantação. Com raízes familiares em São José dos Campos, Tarcísio conhece bem o maior aglomerado tecnológico da aviação, da América do Sul, uma experiência de anos e muito exitosa de produção industrial e tecnológica. E pode ser útil, como exemplo, na implantação do porto-indústria, uma ideia perseguida desde a década de 90 e que, mesmo tão falada, não chegou, ainda, no principal porto do Brasil. Um modelo de produção regional aglomerada junto ao porto e atrelada à exportação isenta parcialmente de impostos, bem como conectada às redes globais.

Veja também * Rumo ao Porto de Santos 2060

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115494-rumo-ao-porto-de-santos-2060>

Os novos arranjos anunciados para o Porto de Santos integrando o porto-indústria e a rede hidroviária, são incontestáveis. Entretanto, na conjuntura atual, trata-se de um limite determinado por um programa com cronogramas de obras e de volume de empreendimentos, que não se conhece, no plano da autoridade portuária de Santos até 2030. E nisto está o futuro incerto de um porto organizado, que recebeu o primeiro navio em 2-2-1892, não parou de crescer por mais de 100 anos e, hoje, tem parâmetros competitivos superados.

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

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

Expor uma proposta de porto-indústria de Santos, sem levar em conta os limites geográficos da região, é um discurso sem veracidade suficiente. Pois, ultrapassá-los, implica desafios de engenharia, tecnologia, transportes complexos e sustentabilidade, exigidos e compondo um projeto integrado. Daí a relação dos anúncios do governo do estado de São Paulo, da nova travessia pela ponte dos Barreiros e do porto-Indústria, implicar no compromisso com a rede hidroviária da Baixada Santista. Ou, tudo isso, será pedra no caminho para o futuro da região.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 17/07/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – NOVA INFRAESTRUTURA EM ITAJAÍ

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A implantação do Terminal de Granéis Líquidos Itajaí (TGL) no Estaleiro Itajaí representa um marco para o estado de Santa Catarina, trazendo benefícios significativos para a distribuição de combustíveis e fortalecendo a infraestrutura portuária da região. Com um investimento expressivo de mais de R\$ 300 milhões, o projeto visa ser o maior terminal de graneis líquidos do estado, proporcionando uma estrutura moderna e segura.

A construção do TGL, dotado de sistemas de automação avançados e focado na segurança ambiental e prevenção de acidentes, irá impulsionar a economia local e regional. Durante a fase de construção, estima-se a criação de mais de 200 empregos diretos, gerando oportunidades de trabalho e movimentando a mão de obra local.

Ao entrar em plena operação, o terminal promete trazer benefícios econômicos significativos para Santa Catarina. Com uma arrecadação adicional prevista de mais de R\$ 300 milhões por ano em Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e ao menos R\$ 5 milhões por ano em Imposto sobre Serviços (ISS), o projeto contribuirá para o fortalecimento das finanças públicas e para o desenvolvimento do estado.

O TGL irá aproveitar parte da estrutura física já existente no estaleiro, o que otimizará os recursos e agilizará o processo de implantação. Ao longo de quatro fases, serão construídos até 17 tanques de armazenamento e distribuição de combustíveis, com uma capacidade estática de armazenagem de 117.924 metros cúbicos. Isso permitirá uma maior autonomia para Santa Catarina no fornecimento de combustíveis, reduzindo a dependência dos estados vizinhos, Paraná e Rio Grande do Sul.

Além disso, o novo terminal terá capacidade para receber navios com grande volume de graneis líquidos, variando de 60 mil a 100 mil metros cúbicos.

A implantação do Terminal de Granéis Líquidos Itajaí é uma oportunidade única para Santa Catarina fortalecer sua infraestrutura portuária, melhorar a distribuição de combustíveis, reduzir custos e impulsionar as operações do complexo marítimo. Esse investimento estratégico irá fomentar o desenvolvimento econômico da região, atrair novos negócios e cargas, além de gerar empregos e promover a prosperidade para o estado. É um passo importante para o crescimento sustentável do setor de graneis líquidos e para a consolidação de Santa Catarina como um importante polo logístico do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

IMBITUBA 1

O Porto de Imbituba (SC) voltará a ter uma linha de navegação internacional para o transporte de contêineres depois de quatro anos. O serviço, que terá início no próximo mês, será realizado pelo armador panamenho Corporación de Transportes Marinos (CTM), representado pela agência marítima Poseidon Container Shipping. O acordo para a exploração da linha foi negociado com a operadora portuária e logística Santos Brasil, que opera um terminal de contêineres no complexo marítimo.

IMBITUBA 2

O novo serviço começará com o navio X-Press Moy, que fará escalas em Imbituba a cada três semanas. Havendo uma maior demanda, a CTM planeja incluir mais um cargueiro, o MVTheodor. Essas duas embarcações realizaram três viagens ao Brasil durante o primeiro semestre, tendo como destinos Cartagena (Colômbia), Rio Haina (República Dominicana) e Mariel (Cuba), utilizados como hub ports para as regiões do Caribe e da América Central.

IMBITUBA 3

A vinda da linha internacional foi comemorada pelo governador de Santa Catarina, Jorginho Mello - o Porto de Imbituba é administrado pelo governo estadual. "Para nós é muito importante receber essa nova linha em Imbituba, que desde 2019 não tinha novas operações internacionais no transporte de contêineres. Esse interesse por Santa Catarina reforça o nosso acerto em dar protagonismo ao setor de portos", disse.

NAVEGAÇÃO

O estaleiro Samsung Heavy Industries anunciou a realização de um teste de navegação autônoma de um navio de 15 mil TEU, percorrendo um percurso de 1.500 quilômetros, da Coreia do Sul até o Mar do Sul da China. Segundo a empresa, a viagem ocorre entre os dias 26 de junho até o dia 1º deste mês e foi o primeiro teste desse tipo realizado pela indústria de navegação.

ASFALTO

A produção brasileira de asfalto cresceu 20% nos primeiros cinco meses do ano, em comparação com o mesmo período de 2022, chegando a 977 toneladas, segundo levantamento da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Para o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), esse aumento é um reflexo da recomposição do orçamento de investimentos em infraestrutura. Devido à PEC da Transição, o orçamento da pasta triplicou. Apenas no primeiro semestre, foram autorizados pagamentos de serviços de R\$ 10,5 bilhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2023

REGIÃO NORDESTE - CS PORTOS PLANEJA INVESTIR R\$ 700 MILHÕES

Investimentos em infraestrutura devem ser feitos nos próximos três anos

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



A expectativa da CS Portos é que, com as melhorias no Porto de Aratu, a capacidade de movimentação passe de 2 milhões para 12,5 milhões de toneladas por ano Crédito: Divulgação/CS Portos

A CS Portos, empresa controlada pela CS Infra, do Grupo Simpar, planeja investir nos próximos três anos R\$ 700 milhões em melhorias e infraestrutura no Porto de Aratu (BA).

A companhia completou, em junho, um ano de operação à frente dos terminais ATU-12 (granéis sólidos/fertilizantes) e ATU-18 (granéis sólidos vegetais). Neste período, investiu R\$ 70 milhões em

obras de modernização.

A expectativa é que, com as melhorias, a capacidade de movimentação passe de 2 milhões para 12,5 milhões de toneladas por ano. Já a produtividade dos terminais deve sair de 300 para 2 mil toneladas/hora por berço.

Para a empresa, os investimentos resultam em mais oportunidades de negócios para as companhias que operam no porto, além de impactar positivamente na economia da Bahia e gerar empregos para a região.

A CS Portos informou que desde o início das obras, em junho de 2022, mais de 700 empregos diretos e indiretos foram gerados e a expectativa é criar mais de 200 vagas na operação direta dos terminais até 2025.



“Nesse primeiro ano, realizamos avanços significativos na modernização dos terminais. Após a conclusão dos trabalhos, o Porto de Aratu deve se equiparar aos principais portos do mundo em relação à movimentação de cargas e produtividade”, declarou Marcos Tourinho, diretor presidente da CS Portos.

O contrato para o ATU-12 é de 25 anos e do ATU-18 é de 15 anos.

Etapas

A primeira fase das obras envolveu reforma e modernização dos dois terminais e já foi finalizada. Entre os trabalhos realizados, a companhia deu início a um processo de desmobilização de equipamentos antigos e adquiriu novos e mais modernos, como pás carregadeiras, moegas ecológicas e grabs para descarregamento de granéis sólidos minerais.

Após a conclusão da segunda fase das obras, a capacidade de recebimento de embarcações nos terminais administrados pela CS Portos vai dobrar de 60 mil dwt para 120 mil dwt e a produtividade média deverá ser seis vezes maior do que quando a CS Portos recebeu os terminais.

Até 2025, o cronograma de obras prevê a construção de um novo armazém exclusivo para fertilizantes e de um pátio para armazenamento de enxofre; reforma estrutural do TGS I no ATU-12; implementação de um novo sistema de correias para importação e exportação; aquisição de equipamentos; construção de balanças, tombadores e de três silos com capacidade de até 90 mil toneladas para movimentação de grãos.

Despoeiramento

Para redução da emissão de partículas durante operações de carregamento e descarregamento de produtos, a CS Portos investiu na aquisição de moegas ecológicas, que promovem o controle de particulados, principalmente durante a movimentação de grãos. O sistema de despoeiramento deve começar a operar ainda no segundo semestre de 2023.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

REGIÃO NORDESTE - AEROPORTO DE SERRA TALHADA RECEBE R\$ 14,2 BI PARA OBRAS

Objetivo é impulsionar aviação regional e desenvolvimento do sertão pernambucano

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

O Ministério de Portos e Aeroportos anunciou na quarta-feira, dia 12, o incentivo de obras de R\$ 14,2 bilhões para obras de ampliação do Aeroporto de Serra Talhada, em Pernambuco. De acordo com o ministro Márcio França o objetivo é impulsionar a aviação regional e o desenvolvimento do sertão pernambucano.

“Vai ser um dos 100 novos aeroportos adaptados para receber a aviação regional com bastante frequência” destacou França. O ministro se reuniu com a prefeita de Serra Talhada, Marcia Conrado, e parlamentares da bancada de Pernambuco.

Com as melhorias, o aeroporto estará apto a receber aviões maiores, como o Embraer E195-E2, com capacidade de 132 lugares. Atualmente, apenas aeronaves de pequeno porte, como o Cessna Gran Caravan, que transporta até nove passageiros, operam no terminal.

Segundo o secretário nacional de Aviação Civil, Juliano Noman, as obras devem durar cerca de 14 meses. “Vai haver um aumento do nível de segurança, o que estimula a aviação comercial no semiárido nordestino”, declarou.

Na opinião da prefeita de Serra Talhada, a obra vai fomentar o turismo da região. “A chamada Rota do Cangaço vai ser beneficiada, intensificando o desenvolvimento da nossa cidade, grande polo do sertão pernambucano”, declarou Marcia Conrado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

REGIÃO NORDESTE - SUAPE TEM TECNOLOGIA PARA VEÍCULOS

Rede de 5G e câmeras inteligentes foram instaladas no hub do complexo pernambucano

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Com as câmeras conectadas com 5G é possível fazer o registro automático do número do chassi, horários de chegada e saída do pátio e a vaga em que o carro foi estacionado Crédito: Divulgação/Suape

A rede 5G privativa instalada pelo Porto de Suape (PE) para automatizar as operações realizadas em seu hub de veículos neste ano foi apresentada na quarta-feira, dia 12, em um evento em São Paulo, que reuniu autoridades do segmento de tecnologia e inovação de diversos setores da economia.

A tecnologia permite a identificação em tempo real da entrada e saída de automóveis no Pátio Público

de Veículos por meio de utilização da inteligência artificial (IA).

A apresentação do projeto no MPN Fórum, primeiro seminário nacional dedicado ao mercado de redes privadas móveis, foi feita pelo diretor de Desenvolvimento e Gestão Portuária de Suape, Nilson Monteiro, e pela diretora-executiva da Embratel, Maria Teresa Lima.

O encontro, realizado na quarta-feira, no Centro de Convenções de São Paulo, trouxe uma série de soluções apresentadas pelas redes privadas móveis em operação no Brasil.

Em Suape, a iniciativa conta com a parceria da Embratel e da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, e tem como objetivo proporcionar inovação ao setor portuário.

No caso do porto pernambucano, foi instalada a rede 5G Standalone (SA) privativa, na faixa 3,5GHz. Utilizando a quinta geração de internet móvel da Claro e câmeras inteligentes integradas com uma solução de Video Analytics, foi possível automatizar e otimizar os processos logísticos de identificação e monitoramento de entrada e saída de veículos armazenados nos pátios do porto.

Para Nilson Monteiro, Suape saiu na frente em relação à inovação portuária.

“A ideia é trabalhar com rede privativa para garantir segurança e celeridade às ações de quem trabalha no dia a dia das operações. O atracadouro pernambucano vem ganhando cada vez mais destaque na movimentação de veículos e a implementação do projeto é um diferencial que pode impactar no crescimento dessas operações”, enfatizou o gestor, que acompanhou todas as etapas do projeto-piloto desenvolvido em março deste ano.

As câmeras conectadas com 5G executam leitura simultânea da tag presente em cada um dos carros, coletando o número do chassi. Essa ação possibilita o registro automático do dado em uma plataforma, que também armazena o horário de chegada no pátio, a vaga na qual o automóvel foi estacionado e quando foi retirado do local, com acompanhamento em tempo real.

A partir disso, os operadores passam a ter uma visão completa das atividades logísticas mais efetivas, conseguindo saber exatamente onde se encontrava cada carro em determinado momento.

Hub

O Hub de Veículos do Complexo Industrial Portuário de Suape tem se destacado pelo volume de embarque e desembarque de automóveis utilitários e de passeio. O crescimento da movimentação deste tipo de carga teve aumento de 59% em relação ao mesmo período de 2022. No primeiro semestre deste ano, passaram pelo Porto de Suape 42.123 automóveis, tanto para exportação, importação e transbordo.

Suape é a porta de saída para as unidades automotivas produzidas no Polo Automotivo Stellantis de Goiana (PE), e da Fiat, em Betim (MG), tendo como destino países como Argentina, Panamá, México, Colômbia e Estados Unidos.

O porto ainda importa veículos de marcas como Toyota, General Motors (GM) e Volks, além de realizar operação de transbordo de carros fabricados no Uruguai e na Argentina e distribuídos para vários países do continente a partir de Suape.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

REGIÃO SUDESTE - OPERAÇÃO NO PORTO DE SANTOS RESULTA NA APREENSÃO DE 120 KG DE COCAÍNA E QUATRO PRISÕES

Traficantes tentavam enviar a droga para a Europa em contêiner com bagagem desacompanhada
BE NEWS Redação redacao@portalbenews.com.br



Os traficantes tentaram inserir os tabletas de cocaína em um contêiner com duas toneladas de bagagem desacompanhada que seguiria para Gênova, na Itália Crédito: Divulgação/RFB

Equipes da Receita Federal, Polícia Federal e Guarda Portuária de Santos realizaram uma operação conjunta no complexo portuário que resultou na apreensão de aproximadamente 120 kg de cocaína e na prisão de quatro traficantes. A ação aconteceu na madrugada de sexta-feira, dia 14.

De acordo com informações fornecidas pela Receita, um contêiner contendo cerca de duas toneladas de bagagem desacompanhada com destino ao porto de Gênova, na Itália, foi o escolhido pelos traficantes para tentar enviar a droga para a Europa.

As equipes governamentais conseguiram, no entanto, frustrar a tentativa de contaminação da carga e quatro traficantes acabaram presos. Com eles foram encontradas quatro bolsas contendo tabletas de cocaína. Todo esse material foi apreendido.

Segundo a Receita, essa técnica criminoso empregada é denominada “Rip-Off modality”, na qual a droga é inserida em uma carga regular, sem o conhecimento dos exportadores e dos importadores.

O uso dessa técnica dificulta a gestão de risco aduaneiro, requerendo servidores especializados na análise de imagens e conhecimento no controle da movimentação de contêineres de exportação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

REGIÃO SUL - NOVO TERMINAL DE GRANÉIS LÍQUIDOS EM ITAJAÍ PROJETA SER O MAIOR DE SC

Obra poderá levar até 36 meses para ser concluída e deverá criar mais de 200 empregos diretos
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Com a instalação do TGL em Itajaí, Santa Catarina deixará de depender unicamente do fornecimento de combustíveis a partir do Paraná e Rio Grande do Sul
Crédito: Divulgação

Com um investimento de mais de R\$ 300 milhões, o Terminal de Granéis Líquidos Itajaí (TGL), no Estaleiro Itajaí, tem projeção de ser o maior terminal de granéis líquidos no estado de Santa Catarina. Será a instalação mais moderna do país, dotado com rigorosos sistemas de automação visando a segurança ambiental e a prevenção de acidentes. A obra do empreendimento poderá levar até 36 meses para ser concluída e deverá criar mais de 200 empregos diretos.

A previsão é que, quando em plena operação, proporcione uma arrecadação adicional de mais de R\$ 300 milhões por ano na geração de Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) e ao menos R\$ 5 milhões por ano de Imposto Sobre Serviços (ISS).

O terminal aproveitará parte da estrutura física que já existe no estaleiro. Ao todo serão quatro fases de implantação, com previsão de serem construídos até 17 tanques para armazenamento e distribuição de combustíveis, como gasolina, diesel, biodiesel, etanol anidro e etanol hidratado, com uma capacidade estática de armazenagem de 117.924 metros cúbicos.

Segundo o projeto, o novo terminal vai receber navios com capacidade para transportar de 60 mil a 100 mil metros cúbicos de granéis líquidos. O TGL ocupará pouco mais de 100 mil metros quadrados de sua área, cerca de 60% da área total do terreno.

A estrutura do berço será construída sobre estacas, sendo composta por dolphins de amarração e atracação e uma plataforma de operação, não proporcionando alterações nas condições atuais do rio.

O projeto da obra será apresentado à comunidade de Itajaí no próximo dia 20, em audiência pública a ser realizada na sede social da Sociedade Cultural e Assistencial Tiradentes. A ideia é que a proposta seja exibida com mais detalhes, com o propósito de que a população possa tirar suas dúvidas e questionamentos sobre o empreendimento.

Com a instalação do TGL, Santa Catarina deixará de depender unicamente do fornecimento de combustíveis a partir do Paraná e Rio Grande do Sul. Atualmente, o combustível utilizado no Estado é transportado a partir das refinarias dos dois estados vizinhos e parte, via importação através do Porto de Paranaguá, em navios tanques.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

REGIÃO SUL - TCP REGISTRA AUMENTO DE 52% NA EXPORTAÇÃO DE CARNE BOVINA EM 2023

Previsão é de aumento no volume de exportações do produto, principalmente para a China

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

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



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 Crédito: Divulgação/TCP

Dados do sistema de estatísticas Comex Stat apontam que 50% da carne bovina exportada pelo TCP tem 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 a China. 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 refer, local onde são energizados os contêineres com controle de temperatura.

“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”, explicou Giovanni Guidolim, gerente comercial, de Logística e de Atendimento ao Cliente do TCP.

Exportação de proteína animal

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: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

NACIONAL - SAMMARCO ADVOGADOS ANUNCIA UNIÃO COM ESTEVES SÁ

Referência no setor portuário, escritório se expande e passa oferecer atendimento voltado à esfera trabalhista

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



O escritório conta com uma equipe de mais de 40 profissionais, duas sedes em Santos e segue com a filial em Brasília e atuação nacional Crédito: Divulgação

A equipe do escritório de advocacia Esteves Sá se uniu aos profissionais do Sammarco Advogados, referência no setor de infraestrutura. Com a sociedade, o Sammarco, que há mais de 50 anos trabalha com Direito Marítimo, Portuário e Regulatório, expande sua área de atuação e passa a contar com a expertise da Esteves Sá na esfera

trabalhista.



O anúncio da expansão das atividades aconteceu no último mês de maio. Agora, o escritório conta com uma equipe de mais de 40 profissionais, duas sedes em Santos, no Litoral de São Paulo, e segue com a filial em Brasília e atuação nacional.

O sócio Marcelo Sammarco explica que, antes do anúncio da integração, as duas empresas já trabalhavam juntas, em parcerias pontuais, há mais de um ano. Durante esse tempo, ele e agora sócia Bruna Esteves Sá, notaram que a forma de atuar de ambos era muito parecida, o que trazia agilidade ao andamento dos trabalhos e simbiose às estratégias utilizadas por eles, cada um na sua área.

ATUAMOS DE FORMA MUITO SEMELHANTE NA ADVOCACIA, NO RELACIONAMENTO COM O MERCADO E COM OS CLIENTES”

MARCELO SAMMARCO
sócio do escritório Sammarco Advogados

“Atuamos de forma muito semelhante na advocacia, no relacionamento com o mercado e com os clientes”, ressalta Sammarco. “Compartilhamos uma mesma filosofia profissional e, em vários casos, os mesmos clientes. Isso facilitou muito essa união”, destacou Bruna.

Além disso, Marcelo Sammarco destaca que a história da fundação dos dois escritórios tem muitos pontos em comum e décadas de tradição. O Sammarco Advogados foi fundado em 1969 por Osvaldo Sammarco, pai de Marcelo, e desde então atua nas áreas do Direito relacionadas aos transportes marítimos, aéreo, rodoviário e ferroviário, além de Direito Portuário, Aduaneiro, Contencioso Estratégico, Regulatório, Mediação e Arbitragem. O escritório Esteves Sá foi fundado em 1977 por Ademir Esteves Sá, pai de Bruna, com foco em atendimento para as áreas consultiva e contenciosa trabalhista.

NÃO QUEREMOS ALGUÉM PRONTO, MAS ALGUÉM QUE TENHA POTENCIAL, RACIOCÍNIO LÓGICO JURÍDICO E VONTADE DE APRENDER”

BRUNA ESTEVES SÁ
sócia do escritório Esteves Sá

“De tempos em tempos, recebíamos solicitações de alguns clientes para atendimento na área trabalhista (dentro do segmento de infraestrutura), mas não era uma área que nos sentíamos confortáveis. Então acionávamos a Bruna e essa parceria fluiu tão bem que decidimos pela sociedade”, avalia Marcelo.

Desta forma, um escritório complementa o outro e o Sammarco, nesta nova fase, passa a atender o setor de infraestrutura de forma mais ampla, agora com um “braço” para as causas trabalhistas dentro dos segmentos, que têm legislações específicas. “Passamos a oferecer um serviço ainda mais completo a nossos clientes e ao mercado. Agora, cobrimos uma área do Direito ainda maior”, comentou Bruna Esteves Sá.

No portuário, por exemplo, as regras de contratação de trabalhadores operacionais são diferentes quando se trata de arrendamento ou TUP (Terminal de Uso Privado). Há, ainda, questões referentes à regulação, à legislação aduaneira. “Tudo isso impacta diretamente a viabilidade do negócio”, diz Marcelo.

Para o setor ferroviário, a legislação trabalhista é ainda mais peculiar, porém é uma área que Bruna Esteves Sá domina. “Isso reforça o quanto essa união acaba fortalecendo os dois escritórios. Integrados, oferecemos um serviço mais amplo a nossos clientes”, explicou Bruna. “Quando um cliente demanda de serviço jurídico no âmbito regulatório e também trabalhista, ele pode optar por



duas bancas, mas a velocidade da resposta não é a mesma quando os dois prestadores não estão atuando de forma totalmente integrada”, analisa Marcelo ao falar sobre as vantagens da sociedade.

Ampliação da equipe

Em nova configuração, o escritório passa agora por um momento de integração das equipes. A sede original da Esteves Sá segue ativa no Centro de Santos, mas há planos de que todos os profissionais se concentrem no escritório Sammarco Advogados, no Praiamar Corporate, no bairro da Aparecida.

Marcelo e Bruna também estão em busca de novos advogados para aumentar o time, mas os dois apontam que, por ser um nicho muito específico, estão com dificuldades para contratar.

“Especialização é importante, mas falta um tipo de profissional que atenda às expectativas do cliente e as nossas, de forma adequada. Não queremos alguém pronto, mas alguém que tenha potencial, raciocínio lógico jurídico e vontade de aprender”, avalia Bruna.

Marcelo Sammarco ressalta que os clientes do segmento são exigentes e essa postura acaba sendo transferida para os prestadores de serviço. Além disso, ele diz que o advogado ou advogada que optar por atender o setor de infraestrutura precisa ser proativo, já que ele é dinâmico e existe necessidade de se atualizar frequentemente, mas é uma área promissora e com boas oportunidades para a carreira em Direito.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - AS MUDANÇAS SÃO MUITAS. NEGOCIAR NUNCA FOI TÃO IMPORTANTE



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br



“Negociar não é você contra o outro. São os dois juntos contra um problema”

Jay Shetty, autor, coach, influenciador, com mais de 38 milhões de seguidores nas redes sociais.

Vivas! As mudanças estão mais vivas do que nunca: Inteligência Artificial, automação, diversidade, governança, sustentabilidade, carbono zero, hidrogênio verde, projetos ESG...

Esqueci algo? Polêmicas ou não, bem vindas as mudanças! E sua irmã gêmea, a negociação. Se quisermos produzir resultados positivos, uma não pode andar sem a outra.

Como essa dupla afeta o mundo do trabalho portuário em que vivemos? Sim, pois esse cenário não permite que os Portos, Brasil afora, fiquem escondidos atrás de muros, apartados do que acontece a seu redor. Gigantes em tamanho e importância, mas escondidos, conhecidos apenas pelos “doqueiros” que lá trabalham.

TRABALHO! Curiosamente essa palavra, apesar de afetada, não aparece explicitamente na lista acima.

Logo ela, tão importante, para tantas e tantas famílias de portuários, é pouco explorada, no cenário de profundas mudanças pelas quais estamos passando.

Poderíamos estar discutindo a completa revisão nos instrumentos que regulam as Relações Trabalhistas, os temas que ligam quem contrata a quem fornece atividade profissional.



Falar sobre eles envolve rever o próprio significado dos termos TRABALHO e EMPREGO.

Continua havendo mais e mais trabalho? Sim! E cada vez menos empregos formais? Também, pelo menos da forma como o conhecemos.

A contratação com “carteira assinada”, regida pela C.L.T., uma senhora de quase 80 anos, não é mais a única alternativa. A crescente “pejotização”, contratação de profissionais que atuam como se fossem pequenas Pessoas Jurídicas, através de MEIs, etc é uma realidade. Contratos de Trabalho Temporário, Trabalho Intermitente ou a pura e simples informalidade são igualmente alternativas.

Em qualquer um desses formatos a relação é a mesma: profissionais executam determinada atividade, com a frequência combinada com o contratante do serviço, são pagos por isso e só voltam a se encontrar quando e se houver nova necessidade de prestação de serviço.

Essa realidade não deveria assustar os Profissionais e os Operadores Portuários. Há décadas temos regimes de contratação específicos para as chamadas Categorias Profissionais Diferenciadas: estivadores, capatazia, vigilantes de embarcações, trabalhadores de bloco e consertadores de carga. Os T.P.A.s – Trabalhadores Portuários Avulsos – trabalham sob demanda. Quando há trabalho, são requisitados, quando não há, não são. Nada muito diferente da “pejotização” pura e simples, com exceção da intervenção do Ogmo – Órgão Gestor de Mão de Obra –, que atua em todos os portos organizados, este uma exigência da Lei 12.815/2013.

Porém, há muito mais a ser tratado.

O conjunto de temas a serem seriamente conversados vai muito além da remuneração por “faina” (como é chamado cada trabalho realizado por essas categorias) ou o tamanho dos “ternos” (grupos de trabalho que executam trabalhos de estiva e capatazia). É pouco.

Quem está discutindo produtividade, reduções de custo e tempo, melhor ambiente de trabalho, a tecnologia que cria novos postos de trabalho enquanto dizima antigos?

É aí que entram as negociações. A discussão de qualidade que defendo produz resultados através de negociação, muita negociação. Clara e direta, sobre cada um desses pontos, incluindo-os na celebração de Convenções ou Acordos Coletivos, afinal o “negociado” prevalece sobre o “legislado”, certo?

Na minha visão, as negociações efetivas são as que trazem à mesa fatos e dados que permitem falar abertamente, com coragem, sem agenda própria sobre trazer eficiência e eficácia aos processos de trabalho e proporcionar aos profissionais e empresas mecanismos que tornam o trabalho portuário atrativo.

Na prática, sinto falta de duas linhas de ação. O maior envolvimento dos reais interessados, os trabalhadores que podem perder seus postos de trabalho, e a atuação integrada entre Poder Público e entidades e empresas do setor portuário – sindicatos incluídos. Há iniciativas importantes ocorrendo, concordo, mas parece faltar um “catalisador” que acelere, complete e melhore esse processo.

Se quisermos trabalhar bem a relação ganha-ganha, Porto COM Cidade, temos que começar rapidamente a negociar ações que gerem melhores relações e ambiente para o trabalho portuário. Assim, aproveitaremos bem o melhor que esse momento tão rico pode nos proporcionar: criar para as gerações futuras um contexto de trabalho, tão ou mais atraente do que qualquer outro em nossa economia.

POLÊMICAS OU NÃO, BEM VINDAS AS MUDANÇAS! E SUA IRMÃ GÊMEA, A NEGOCIAÇÃO. SE QUISERMOS PRODUZIR RESULTADOS POSITIVOS, UMA NÃO PODE ANDAR SEM A OUTRA

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

ELETROBRAS APOSTA EM PESQUISAS E PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Brasil pode se tornar líder no processo de substituição de combustíveis fósseis nas indústrias
Por Eletrobras



A Eletrobras realiza testes na Planta de Hidrogênio instalada na usina hidrelétrica de Itumbiara (MG/GO) — Foto: Arquivo Eletrobras Furnas

A transição energética é um movimento que pode ser acelerado por diversos elementos e possibilidades, um deles é o hidrogênio verde, produzido pelas energias renováveis em um processo de eletrólise, ou seja, com baixa emissão de carbono. Esse tipo de hidrogênio pode substituir combustíveis fósseis na geração de energia, especialmente em processos de difícil

descarbonização, uma vez que também não emite CO₂ na sua combustão. A E-combustível, área da Eletrobras dedicada ao hidrogênio verde, desenvolve projetos voltados à transição energética e um dos projetos já está em operação.

Em Itumbiara (MG/GO), são realizados testes na Planta de Hidrogênio instalada na usina hidrelétrica do local. Esta planta fornece subsídios para a estratégia de armazenamento de energia e descarbonização, potencializando futuros negócios relacionados ao fornecimento desse produto para os setores industriais, transporte e agronegócio.

- Colocamos um eletrolisador de grande porte movido a energia solar. É o eletrolisado que está há mais tempo em funcionamento no Brasil. A Eletrobras traz uma competitividade tremenda para o hidrogênio. Pode ser um dos grandes players do mundo – destaca Ítalo Freitas Filho, vice-presidente executivo de Engenharia de Expansão da Eletrobras.



Na usina localizada em Itumbiara, a empresa também avalia a tecnologia de produção do gás hidrogênio por eletrólise, os custos de produção, operação e manutenção do empreendimento, a eficiência e durabilidade dos equipamentos, a qualidade do hidrogênio produzido, além de aspectos relacionados à reconversão do hidrogênio em energia elétrica.

A empresa avalia a tecnologia de produção do gás hidrogênio por eletrólise — Foto: Luiz Crosara para Eletrobras Furnas

A Eletrobras estuda, ainda, a cadeia do hidrogênio com geração, armazenamento, transporte e uso energético e não energético. Essas informações são essenciais para o desenvolvimento de projetos de grande porte, que poderão resultar em futuros negócios para Eletrobras na Cadeia de Hidrogênio.

País tem o diferencial de contar com produção energética estável

O hidrogênio verde tem subprodutos importantes, como a amônia, o metanol e o SAF (combustíveis sustentáveis para aviação), que podem substituí-lo nos mesmos processos. Ítalo explica que o grande desafio do hidrogênio verde é que a economia mundial é baseada em petróleo.

– Temos que transformá-la para o hidrogênio. O que existe hoje é todo um processo de indústria, carros, veículos, tudo baseado em petróleo. Essa vai ser a quarta transição energética da história, na verdade. Já tivemos o advento do carvão, do petróleo, agora vem a próxima. O grande desafio é que a indústria precisa se adaptar para usar o hidrogênio – aposta Freitas.

O executivo explica que, a utilização de bateria para descarbonizar transportes de grandes cargas e longa distâncias, como navio e trem, pode adicionar um alto custo, pelo peso e tempo de carregamento. O hidrogênio pode ser uma alternativa as baterias. Outras aplicações são na aviação comercial, ocupando o lugar dos combustíveis, e na siderurgia.

Ítalo destaca que o Brasil é uma potência mundial quando o assunto é transição energética e produção de hidrogênio verde. A companhia é majoritariamente renovável, pois produz energia a partir de usinas hidrelétricas, solares e eólicas. O diferencial do Brasil, segundo o especialista, é que as hidrelétricas garantem a produção de energia 24/7 renovável com competitividade. Dessa forma, a produção de hidrogênio verde também ganha mais segurança e uma alta taxa de utilização dos eletrolizadores fator fundamental para a competitividade do H2V.

- As energias renováveis, como solar e eólica, têm um problema: são intermitentes. Esse é o grande desafio da transição energética no mundo. Só que no Brasil, 85% da geração da matriz energética é hidrelétrica, que é estável. Ela sustenta o sistema. Essa condição é a melhor que se tem para produzir hidrogênio verde. Ele fica mais barato quando você tem uma energia estável e renovável como fonte – detalha o especialista.



País tem 85% da geração da matriz energética por hidrelétricas, que torna o sistema mais estável — Foto: Sérgio Luiz Gato, para Eletrobras Furnas.

Ter uma companhia que funciona gerando energia renovável 24/7 com uma grande malha de transmissão em todas as regiões, coloca a Eletrobras, segundo Ítalo, em uma posição privilegiada para a produção de hidrogênio verde economicamente viável no Brasil e no mundo.

- As condições do Brasil em conseguir produzir energia renovável com um sistema totalmente interligado é fundamental para que o Brasil se prepare para estar entre os países mais competitivos do mundo na produção de hidrogênio verde – alerta ele.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2023

HADDAD PROMETE PROJETO EXCLUSIVO PARA MUDANÇAS NA FOLHA DE PAGAMENTO; FAZENDA DESCARTA CRÉDITO PRA IVA

Ministro da Fazenda disse a relatores da Reforma Tributária que tema será tratado separadamente. Aliados descartam utilizar folha para geração de crédito no IVA

Por Victoria Abel — Brasília



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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, prometeu em reunião com os relatores da Reforma Tributária na Câmara, Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), e no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), na semana passada, que mudanças na folha de pagamento das empresas serão abordadas em um projeto separado. Ou seja, não entrará na Proposta de Emenda à Constituição (PEC) dos tributos sobre consumo, agora em análise no Senado. As alterações para a folha já estão em estudo

na pasta. O texto deve tratar da desoneração dos impostos previdenciários.

— O governo está estudando tratar desse tema em um projeto apartado — disse o deputado Aguinaldo Ribeiro.

A ideia, de acordo com o deputado, é que a proposta abarque incentivos para a geração de empregos. Dessa forma, o governo diminuiria impostos, mas ganharia uma base maior de contribuição das empresas.

Outro pedido do setor de serviços é que o pagamento de tributos da folha de funcionários passe a servir como crédito para desconto no pagamento do futuro IVA (Imposto sobre Valor Agregado). Isso poderia diminuir o impacto de um possível aumento da carga tributária com a reforma dos impostos sobre consumo.

Mas aliados do ministro negam a possibilidade e argumentam que não é possível misturar contribuição previdenciária com tributos de consumo.

No mês passado, o Senado aprovou na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) a prorrogação por quatro anos da desoneração da folha de pagamento para 17 setores. Na ocasião, o governo prometeu tratar da redução da carga tributária sobre empregados no escopo da reforma tributária.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2023

SAÍDA DE CENA DO AGRO POR RAZÕES SAZONAIS E VAREJO EM QUEDA FAZEM "PRÉVIA DO PIB" TOMBAR 2%

IBC-Br de maio, que tenta antecipar comportamento mensal da economia, foi divulgado nesta segunda pelo Banco Central, e surpreendeu economistas

Por Maeli Prado



Agronegócio será o principal impulsionador do PIB de 2023 – Foto : Marcos Vergueiro/Governo do Mato Grosso

A saída de cena sazonal da contribuição do agronegócio para o PIB e o tombo do varejo fizeram o IBC-Br, indicador mensal do Banco Central que tenta antecipar o desempenho do PIB, tombar 2% em maio na comparação com abril. O dado surpreendeu economistas, que esperam uma leve queda, de 0,1%, no indicador de atividade.

Para o economista-chefe do PicPay, Marco Caruso, o resultado foi uma devolução do resultado de abril e reflete a redução do peso positivo do agro com o fim da safra de soja. Além disso, apontou o especialista, as vendas do varejo tiveram o pior resultado para o mês em cinco anos.

O comércio brasileiro caiu 1% na passagem de abril para maio. O resultado das vendas do varejo restrito - que exclui veículos e materiais de construção - foi puxado pela queda do setor supermercados, atividade de maior peso na pesquisa.

- Apesar do resultado negativo, alguns setores da atividade econômica escaparam desse movimento contracionista - lembrou Caruso. - O volume de serviços e a produção industrial subiram acima do esperado, com expansão de 0,9% e 0,3%, respectivamente.

Na avaliação do economista, o PIB crescerá mais 0,3% no segundo trimestre, mas perderá fôlego e desacelerará no segundo semestre, fechando o ano em alta de 1,9%.

Gabriel Couto, economista do Santander, também acredita que a queda do IBC-Br está relacionada ao fim da contribuição da safra recorde de grãos.

- Mantemos nossa projeção de alta de 1,9% do PIB em 2023 - apontou. - Continuamos a ver sinais de desaceleração na atividade como um todo à frente, com mais segmentos cíclicos [os mais afetados por juros] indicando uma tendência de desaleração devido às condições financeiras restritivas. Esperamos que o impacto positivo da safra recorde de grãos fique limitado ao primeiro trimestre e ao início do segundo trimestre.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/07/2023

ALÍQUOTA DE 28% PARA O IVA? A RESPOSTA DE HADDAD A UM ESTUDO DO IPEA

Ministro negou que o percentual do novo tributo unificador terá um patamar tão elevado

Por Maeli Prado



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

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negou há pouco que a alíquota do IVA, imposto sobre valor agregado instituído pela reforma tributária, possa chegar a 28%, o maior do mundo, como mostrou estudo do Ipea publicado hoje pela Folha de S. Paulo.

Questionado por jornalistas em Brasília, ele afirmou que o cálculo não leva em consideração fatores como a redução de subsídios e queda da sonegação.

- O estudo não leva em consideração uma série de fatores. Vamos ter uma reunião nesta semana para alinhar - afirmou. - Por exemplo, não tem análise do impacto do IVA sobre a sonegação e evasão fiscal e nem do corte de gastos tributários (ou seja, subsídios a determinados setores).

Haddad disse ainda que a alíquota será calibrada dentro da transição da reforma, que começa como um teste em 2026.

- Começa com uma alíquota baixinha em 2026 e vamos calibrando de acordo com a transição, de acordo com o impacto.

De acordo com o ministro, o estudo do Ipea é positivo como um alerta para que um número excessivo de exceções não entre na reforma.

- Não estou criticando. O alerta que o estudo do Ipea faz é bom, porque mostra que quanto mais exceções houver, menos a reforma vai funcionar. As exceções devem ser de fato justificadas, para que tenham um impacto positivo para o bem-estar da sociedade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

INDÍGENAS COBRAM DO GOVERNO LULA QUE SEJAM CONSULTADOS SOBRE FERROGRÃO, ROTA PARA ESCOAR SOJA

Projeto de ferrovia de 933 quilômetros está paralisado desde 2021; ministro Alexandre de Moraes, do STF, abriu câmara de mediação
Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA – Representantes indígenas dos 16 territórios que serão afetados pela construção da Ferrogrão cobraram do governo Lula o direito de serem consultados antes da continuidade do processo de concessão da ferrovia – um dos maiores projetos de infraestrutura de transportes do País.

A Ferrogrão começa em Sinop, no Mato Grosso – maior produtor de grãos do País – e termina no porto de Miritituba, em Itaituba, no Pará. Com 933 quilômetros previstos, ela segue o traçado da BR-163 para aumentar o escoamento de grão pela região Norte. De lá, a carga seria transportada por uma hidrovia que acessa o Rio Amazonas com destino para qualquer lugar do mundo.

A mobilização, promovida pela Rede Xingu+, aliança que reúne as principais organizações indígenas da bacia do Rio Xingu, responde à última decisão do ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), sobre o caso.

No último dia de maio, Moraes decidiu remeter para o centro de mediação de litígios da Corte a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) que envolve a Ferrogrão.

Onde fica

A Ferrogrão promete reorganizar o mapa nacional do transporte de cargas



*O Ministério dos Transportes está fazendo uma ação para atualizar os valores do projeto

ESTADÃO #6

O magistrado autorizou a retomada dos estudos relacionados à ferrovia, mas manteve suspensa a lei que abriu espaço para a execução da obra. A ação questiona a lei 13.452, de 2017, que excluiu

cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamanxim e os destinou aos leitos e às faixas da Ferrogrão (EF-170) e da BR-163 – rodovia que liga as cidades de Tenente Portela, no Rio Grande do Sul, a Santarém, no Pará.

Para Moraes, “há risco de que a norma produza efeitos irreversíveis”. Isso porque a ADI, da qual ele é relator, trata sobre procedimento legal de desafetação (ato que retira ou altera a finalidade) das áreas protegidas.

A execução do projeto está condicionada à autorização do STF. O ministro deu prazo de 60 dias para a mediação apresentar uma proposta de acordo.

Paralisado

O projeto da Ferrogrão, com custo estimado de R\$ 21 bilhões, foi interrompido em 2021, por decisão de Moraes. Segundo a Rede Xingu+, há consenso entre o Ministério dos Transportes e a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) quanto à necessidade de revisar os estudos técnicos da Ferrogrão.

No documento, os indígenas apontaram maneiras de alinhar os estudos às diretrizes atuais de políticas públicas do governo Lula e do cumprimento do compromisso do Brasil em reduzir a perda de vegetação nativa da Amazônia com desmatamento zero até 2030.

A Rede preparou um parecer com as condicionantes socioambientais para serem consideradas no projeto. Entre elas está a realização de consulta livre, prévia e informada aos povos e comunidades potencialmente afetados pelas obras. No parecer, os indígenas mostram que a consulta é uma obrigação assumida pelo Estado brasileiro por meio da Convenção 169 da Organização Internacional do Trabalho (OIT) e um direito dos povos e comunidades indígenas e tradicionais.



Ferrogrão tem colocado governo e tribos indígenas em lados opostos desde o começo de sua construção. Foto: Minfra

“Não façam projetos sem consultar nós, indígenas. Não desrespeitem nosso direito que está dentro do protocolo. Qualquer tipo de projeto que não é consultado é nulo”, disse ao Estadão Mydjere Kayapó, relações públicas do Instituto Kabu. Os Protocolos de Consulta e Consentimento são documentos elaborados por cada povo indígena sobre a forma e processo em que querem ser consultados, de modo que respeite

suas culturas, tradições e organização social.

“Cada vez mais os garimpeiros, fazendeiros e plantadores de soja vão colando na nossa reserva”, acrescenta o representante do Instituto Kabu. As lideranças indígenas querem também o reconhecimento dos direitos territoriais dos povos na área de influência da região e a regularização fundiária na área de influência da Ferrovia, com a destinação de terras públicas e a criação de unidades de conservação, para evitar uma corrida pela grilagem de áreas não destinadas ao redor da ferrovia. Entre os povos, estão os Munduruku, Mebêngôkre, Kayapó, Isolados do Iriri Novo, Panará e Apiaká.

Estação

Um dos pontos de maior preocupação no parecer da Rede Xingu+ é a previsão de uma estação intermediária em Matupá, no Mato Grosso. Segundo a Rede, a construção da estação está prevista nos estudos de demanda, inclusive com projeções tarifárias considerando carregamentos de soja, milho e farelo de soja animal e descarga de fertilizantes.

Mas foi “esquecida” nos estudos. Essa é uma inconsistência técnica que precisa ser resolvida, de acordo com o parecer. “A Ferrogrão vai causar muito desmatamento no nosso território. A



preocupação é com o fluxo de transporte de carga que vai aumentar que vai ter impacto social e ambiental”, ressaltou Ewésh Waurá, advogado e diretor executivo da Associação Terra Indígena do Xingu (ATIX).

A assessora técnica do Programa Xingu do Instituto Socioambiental (ISA), Mariel Nakane, destacou que a estação intermediária ligará a Ferrogrão a uma rodovia que corta o Território Indígena do Xingu: a MT 322, ainda não está pavimentada nesse trecho.

Para Nakane, é preciso dimensionar o impacto cumulativo do aumento do fluxo na região. “A hora de avaliação dos riscos é agora quando está sendo avaliado o projeto”, ponderou. O momento ainda é delicado porque, segundo a assessora, há um entendimento que a decisão de Moraes pode facilitar o trâmite do projeto.

Ao Estadão, o STF informou que não houve ainda nenhuma reunião do caso no Centro de Soluções Alternativas de Litígios (Cesal) para onde o ministro Moraes, relator do processo, remeteu a ação para mediar a decisão.

Segundo a assessoria do ministro, a decisão tomada por ele levou em conta manifestação da Advocacia-Geral da União (AGU), embasada em informações técnicas prestadas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio), que apontam a possibilidade de acordo.

Na decisão, embora tenha manifestado preocupação com a redução de áreas protegidas, Moraes destacou a importância da construção da ferrovia para o escoamento da produção de milho, soja, farelo e óleo de soja, fertilizantes, açúcar, etanol e derivados de petróleo.

Alexandre de Moraes frisou ainda que a obra pode reduzir a emissão de gases poluentes e os acidentes nas rodovias, além de gerar 373 mil empregos diretos e indiretos; Segundo Moraes, a ferrovia deve reduzir R\$ 19,2 bilhões no custo do frete em relação à rodovia e aumentar a arrecadação tributária em R\$ 6 bilhões.

O Ministério dos Transportes, por outro lado, sustenta que tenta buscar conciliação com as partes envolvidas. Mas afirmou que não é possível entrar em detalhes porque as discussões, alegando que o processo é sigiloso. Segundo o ministério, comandado pelo ministro Renan Calheiros Filho, a pasta vai discutir as questões ambientais necessárias, que precisam ser enfrentadas. Representantes.

Procurada pela reportagem, a ANTT informou que segue dialogando com os órgãos competentes e aguarda diretrizes do Ministério dos Transportes para então dar o devido prosseguimento ao projeto. Mas evitou comentar sobre a consulta dos povos indígenas.

Entenda o caso

- 2020: A ANTT submete ao TCU todos os processos relacionados ao Projeto Ferrogrão
- 2021: Os processos foram suspensos pelo ministro Alexandre de Moraes, do STF, atendendo Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) proposta pelo PSOL. A ação questiona a Lei 13.452/2017, que excluiu cerca de 862 hectares do Parque Nacional do Jamaxim e destinou-os aos leitos e às faixas de domínio da Ferrogrão (EF-170) e da BR-163. Na ação, o PSOL também aponta que a lei afeta os povos indígenas que habitam a região.
- 2023: Moraes permite a retomada dos estudos, mas abre uma câmara de mediação com prazo de 60 dias. Nesse prazo, as partes envolvidas poderão apresentar as sugestões. O Centro é um núcleo ligado à presidência do STF, que faz o trabalho de conciliação. Devido ao recesso do Judiciário, a contagem do prazo foi interrompida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2023

TAIWAN RELATA PASSAGEM DE NAVIOS DE GUERRA DA CHINA EM NÚMERO RECORDE NO FIM DE SEMANA

Ministério da Defesa da ilha relatou 16 navios de guerra além de 15 aeronaves; atividade superou todos os exercícios militares de grande escala do exército chinês promovidos recentemente

Por Redação



Navio de guerra chinês navega durante exercício militar perto de Fuzhou, próximo às Ilhas Matsu controladas por Taiwan, em abril deste ano. Foto: REUTERS/Thomas Peter

O Ministério da Defesa de Taiwan registrou um número recorde de navios chineses nas águas ao redor de seu território em um período recorde. Os navios de guerra do Exército Popular de Libertação (PLA) fizeram 16 viagens perto de Taiwan, além de 15 aeronaves, nas 24 horas antes das 6h de sábado, disse a pasta em uma publicação no Twitter.

“15 aeronaves PLA e 16 embarcações PLAN em torno de Taiwan foram detectadas às 6h (UTC+8) de hoje. As Forças Armadas ROC monitoraram a situação e designaram aeronaves CAP, embarcações da Marinha e sistemas de mísseis terrestres para responder a essas atividades”, disse o ministério.

A atividade superou exercícios militares de grande escala do PLA promovidos recentemente. Em agosto do ano passado e em abril deste ano, de acordo com a mídia local, esse número não passou de 14.

O exército chinês tem aumentado sua escala de exercícios e patrulhas na região da ilha de Taiwan recentemente, com atividades que envolvem caças, bombardeios e drones. O aumento da pressão militar também ocorre à medida que Taiwan se prepara para as eleições presidenciais em janeiro.

Segundo a CNN, durante pouco mais de 72 horas na semana passada, 73 aeronaves do PLA cruzaram a linha mediana do Estreito de Taiwan. No mesmo período, nove embarcações PLA foram relatadas em águas ao redor de Taiwan em três dias consecutivos. O local é um ponto de demarcação informal, que Pequim não reconhece.

Nesta segunda-feira, 17, a China criticou uma escala do vice-presidente de Taiwan e favorito à presidência, William Lai próximo aos Estados Unidos, alegando que era um desafio à sua integridade territorial, enquanto Taiwan diz que é apenas uma parada de trânsito. A China considera Taiwan uma província separatista a ser retomada à força, se necessário, e proíbe seus parceiros diplomáticos, incluindo os EUA, de terem laços formais com Taipei.

Embora não reconheça Taiwan como um país, Washington mantém laços não oficiais robustos e prometeu ajudar a ilha a se defender em caso de invasão. Uma porta-voz do Ministério das Relações Exteriores da China disse que a China apresentou protestos formais aos EUA sobre a visita de Lai no próximo mês. “A China se opõe firmemente a qualquer forma de intercâmbio oficial entre os Estados Unidos e Taiwan”, disse a porta-voz Mao Ning.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/07/2023

ENERGIA SOLAR SOMA 32 GIGAWATTS E JÁ REPRESENTA 14,7% DA MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA

Desde 2012, fonte trouxe ao Brasil R\$ 155,2 bilhões de investimentos, segundo a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar); projetos evitaram a emissão de 40,6 milhões de toneladas de CO2 na geração de eletricidade

Por Denise Luna

O Brasil acaba de ultrapassar a marca de 32 gigawatts (GW) de potência instalada da fonte solar fotovoltaica, somando as usinas de grande porte e os sistemas de geração própria de energia em telhados, fachadas e pequenos terrenos, o equivalente a 14,7% da capacidade instalada da matriz elétrica do País, informou a Associação Brasileira de Energia Solar Fotovoltaica (Absolar).

De acordo com a entidade, desde 2012 a fonte solar já trouxe ao Brasil aproximadamente R\$ 155,2 bilhões em novos investimentos, mais de R\$ 45,1 bilhões em arrecadação aos cofres públicos, e gerou mais de 960 mil empregos acumulados. Com isso, também evitou a emissão de 40,6 milhões de toneladas de CO₂ na geração de eletricidade.



Energia solar já evitou a emissão de 40,6 milhões de toneladas de CO₂ na geração de eletricidade. Foto: Pxfuel.com

Segundo o presidente da Absolar, Rodrigo Sauer, a fonte solar é uma alavanca para o desenvolvimento social, econômico e ambiental do País, em especial com a oportunidade de uso da tecnologia na habitação de interesse social, como casas populares do programa Minha Casa Minha Vida, assim como em escolas, hospitais, postos de saúde, delegacias, bibliotecas, museus, parques, entre

outros.

“O crescimento da fonte solar pode acelerar ainda mais a atração de investimentos, a geração de empregos e renda e a liderança internacional do Brasil na transição energética”, comenta Sauer.

Estudo divulgado nesta segunda-feira, 17, pelo Portal Solar, mostra que serão necessários investimentos de R\$ 2,2 trilhões, até 2050, para descarbonizar a economia com energia solar até 2050, com a instalação de 540 GW renováveis para atender a mobilidade elétrica e a produção de hidrogênio verde.

No segmento de geração distribuída de energia, o País já tem 22,4 GW de potência instalada da fonte solar. Isso equivale a cerca de R\$ 113 bilhões em investimentos, R\$ 29,9 bilhões em arrecadação e mais de 672 mil empregos acumulados desde 2012, espalhados pelas cinco regiões do Brasil. A tecnologia solar é utilizada atualmente em 98,9% de todas as conexões de geração distribuída no País.

O Brasil tem cerca de 9,6 GW de potência instalada em usinas solares de grande porte. Desde 2012, as grandes usinas solares já trouxeram ao País cerca de R\$ 42,2 bilhões em novos investimentos e mais de 288 mil empregos acumulados, além de proporcionarem uma arrecadação aos cofres públicos que supera R\$ 15,2 bilhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/07/2023

Valor
ECONÔMICO
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

MAIOR PORTO AFRICANO SERÁ PARCIALMENTE PRIVATIZADO

ICTSI será parceira na administração e expansão do Durban Container Terminal Pier 2, responsável por três quartos do volume de carga movimentado pelo Porto de Durban

Por Bloomberg



Porto de Durban, na África do Sul — Foto: Ojas Narappanawar/Pexels

O maior porto da África, o Porto de Durban, será parcialmente de propriedade e operado pela International Container Terminal Services Inc. (ICTSI), das Filipinas, uma novidade para a administração portuária nacional da África do Sul.

A ICTSI foi selecionada como parceira para administrar e expandir o Durban Container Terminal Pier 2. Quase três quartos do volume de carga movimentado pelo porto oriental passam

pelo terminal e representa 46% do total de tráfego portuário da África do Sul, de acordo com a empresa estatal de logística Transnet.

Este acordo “é um catalisador chave para reposicionar o Porto de Durban como um porto central de contêineres”, informou a Transnet, por meio de comunicado na segunda-feira (17).

A África do Sul está buscando aumentar a participação privada em seus portos, cujo fraco desempenho é um empecilho para a economia.

Em um índice do Banco Mundial de 2021 sobre o desempenho dos portos de contêineres, Durban ficou em 364º lugar entre 370 e dois outros portos da Transnet ficaram entre os 10 últimos.

A Transnet terá pouco mais de 50% de participação em uma nova empresa que administrará o terminal por 25 anos e buscará aumentar sua capacidade anual para 2,8 milhões de unidades equivalentes a vinte pés, disse. Esta medida é usado para medir volumes de comércio em portos de contêineres.

A Transnet pretende aumentar a capacidade total de contêineres de Durban de 3,3 milhões para 11,4 milhões de TEUs.

A ICTSI, que opera terminais em seis continentes, foi uma das seis licitantes do contrato, disse a Transnet, que não especificou se a ICTSI pagará por sua participação ou se terá que financiar a expansão

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2023

ICMS ECOLÓGICO VIRA ALTERNATIVA PARA ARRECADAÇÃO

Município do Paraná vai pagar a proprietários de terras pela manutenção de florestas

Por Vinicius Konchinski — Para o Valor, de Curitiba



Antonina, no litoral do Paraná; município vai pagar a proprietários de terras pela preservação em áreas privadas — Foto: José Fernando Ogura/AEN

A histórica Antonina, no litoral do Paraná, tem 18 mil habitantes e um porto que movimentou 515 mil toneladas de mercadorias no primeiro semestre. Ele é, de longe, o empreendimento econômico mais importante da cidade. Cerca de 10% dos seus moradores trabalham direta ou indiretamente para ele. O porto, porém, já não é mais a principal fonte de arrecadação da prefeitura. São, na verdade, as matas existentes no território do município, que

garantem repasses do governo paranaense via ICMS Ecológico - fatia do imposto distribuída para remunerar serviços ambientais prestados por municípios.



Em 2022, Antonina recebeu R\$ 7,8 milhões de repasses por conta de suas florestas, o equivalente a cerca de 8% de sua arrecadação. Já o porto lhe rendeu R\$ 5,6 milhões em Imposto Sobre Serviços (ISS). O repasse de ICMS Ecológico à cidade cresce anualmente; em 2018, eram R\$ 4,9 milhões. Tornou-se, por isso, importante financiador de políticas públicas no município. “Quase 30% da nossa arrecadação vai direto para saúde. Daí você vê a importância do ICMS Ecológico. Paga o tratamento de muita gente”, afirma o prefeito José Paulo Vieira Azim (PSD).

Segundo ele, para além da arrecadação extra, a mata também estimula o turismo e garante o abastecimento da cidade. Sai de uma reserva particular da Sociedade de Pesquisa em Vida Selvagem e Educação Ambiental (SVPS) a água para o município, que até a década de 1990 sofria com racionamentos. “A água era cortada às 22h e só voltava às 7h”, lembra Azim. “Não sou ativista. É como gestor que digo que a mata beneficia o município.”

O ICMS Ecológico surgiu no Paraná em 1991. Naquela época, cidades da região metropolitana de Curitiba reclamavam de restrições a atividades econômicas impostas a elas, já que em seus territórios ficam os mananciais que abastecem a capital. O engenheiro agrônomo Wilson Loureiro, professor da Universidade Federal do Paraná (UFPR), trabalhava no Instituto Água e Terra estadual (IAT-PR) e recebia esse tipo de queixa. Ele e seus colegas resolveram rascunhar um projeto de lei para tentar compensar as reclamações com recursos. O projeto virou lei.

Um quarto de toda a arrecadação com o ICMS dos Estados é destinado aos municípios. A lei do ICMS Ecológico do Paraná estabelece que, dessa parcela, 5% sejam distribuídos com base em critérios ambientais. Metade disso vai para municípios que têm áreas de mananciais. A outra metade fica com aqueles que têm áreas de mata. “Não adianta só ter reserva. Tem que cuidar, receber visitantes. Isso é levado em conta na divisão dos recursos”, ressalta Loureiro.

Guaraqueçaba (PR), pequeno município de 7.430 habitantes vizinho de Antonina e que também abriga reservas privadas no litoral do Paraná, recebeu mais de R\$ 7,7 milhões em ICMS em 2022. Curitiba, com 1,7 milhão de moradores, recebeu R\$ 3,9 milhões. Parte disso vem dos parques que a prefeitura da capital do Estado administra. “Muita cidade resolveu criar um parque pensando no ICMS Ecológico”, conta Loureiro. O professor chegou a contabilizar um crescimento de quase 160% das áreas protegidas no Paraná de 1991 a 2001, primeira década do ICMS Ecológico.

Pelo menos outros 14 Estados têm leis semelhantes à do Paraná. Em ao menos parte deles, também houve crescimento das áreas de preservação ligado à busca de arrecadação, conforme captado num estudo de um grupo de pesquisadores das universidades de São Paulo (USP) e Duke, nos Estados Unidos, publicado em 2022. Eles analisaram o crescimento de áreas protegidas em 1.467 municípios de seis Estados de 1987 a 2016. Em quatro deles - Minas Gerais, Paraná, Rio de Janeiro e São Paulo -, existe o ICMS Ecológico. Nos outros dois, Santa Catarina e Espírito Santo, não.

Segundo o estudo, municípios em Estados com ICMS Ecológico criaram mais áreas de preservação - especialmente Áreas de Proteção Ambiental (APAs), pois não necessitam desapropriações e, ainda assim, contam para eventuais aumentos de arrecadação. No caso de Antonina, porém, são reservas privadas, não APAs, que fornecem à cidade cerca de 65% do que ela arrecada com o tributo ecológico. O prefeito Azim quer aumentar isso, e a partir deste ano, vai remunerar a preservação de propriedades.

“Se nós arrecadamos mais porque eles [os proprietários de áreas] preservam, temos que incentivá-los”, afirma ele, sobre a chamada Lei de Pagamento por Serviços Ambientais Municipal (PSAM), aprovada em 2020. Em 2023, serão repassados R\$ 210 mil a donos de reservas privadas. Em 2026, isso deve dobrar e atingir cerca de 5% do ganho com ICMS Ecológico.

Em Curitiba, proprietários de terrenos com mata preservada podem obter descontos no Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) ou potencial construtivo para uso em outros terrenos ou mesmo venda a construtoras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2023

PT E PSB DEVEM PERDER ESPAÇO PARA O CENTRÃO EM REFORMA MINISTERIAL

Segundo auxiliares, Lula resiste a entregar Caixa e Bolsa Família para o grupo de Lira

Por Fabio Murakawa, Marcelo Ribeiro, Julia Lindner e Caetano Tonet — De Brasília



Lira e Lula reúnem-se nos próximos dias: expectativa é que o presidente apresente esboço das mudanças na Esplanada — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados - 7/7/2023

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva prepara uma reforma ministerial para agosto que deve reduzir a participação do PT e do PSB na Esplanada a fim de contemplar partidos do Centrão. Mas Lula já sinalizou que não está disposto a ceder a todos os desejos do grupo político do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), o que tem criado desconforto entre parlamentares que dizem esperar “uma oferta generosa” do

governo.

Segundo apurou o Valor, a meta no Palácio do Planalto com as mudanças é angariar 50 votos do União Brasil, 30 do PP, 30 do PL e 30 do Republicanos - 140 ao todo. Somado aos deputados da federação PT, PCdoB, PV (81), além de PSD (43), MDB (43), Avante (7), Podemos (12) e SD (4), esse grupo teria mais de 330 deputado. Consegue-se, assim, o quórum constitucional de 308 votos para aprovar medidas de interesse do governo.

Lula, porém, está ciente de que PP, União e Republicanos não se declararão oficialmente base do governo nem estarão 100% fechados com o Planalto em todas as matérias. Nas palavras de um auxiliar, “a ideia é criar uma base que aguarde estresse e que não fabrique estresse”. Ou seja, o governo sabe que não conseguirá aprovar temas polêmicos, como pautas de costume e a revisão da reforma trabalhista. Mas pode garantir estabilidade para votações que estão por vir ou ainda estão pendentes, como medidas de ampliação de crédito, transição ecológica e a conclusão da reforma tributária.

Lula deve se encontrar com Lira e líderes do Centrão nos próximos dias para fechar um acordo. Já está praticamente definido que os deputados Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) e André Fufuca (PP-MA) se tornarão ministros em agosto. Entretanto, as pastas que eles ocuparão ainda estão sob análise.

As possíveis mudanças envolvem vários ministérios estão sendo discutidas internamente entre Lula, seus auxiliares mais próximos, como Rui Costa (Casa Civil) e Alexandre Padilha (Relações Institucionais), e ministros ligados a partidos políticos. Além de demissões pontuais, pode haver uma dança das cadeiras para abrir espaço na Esplanada.

Também há conversas em andamento com lideranças do Congresso. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), jantou na quarta-feira (12) com Sílvio Costa Filho e Hugo Motta (Republicanos-PB) e deve participar cada vez mais das articulações.

Uma ideia aventada no Planalto é a saída do vice-presidente Geraldo Alckmin (PSB) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), cedendo lugar ao correligionário Márcio França, hoje titular do Ministério de Portos e Aeroportos. Assim, essa pasta ficaria vaga para a entrada de um representante do Centrão. Mas isso dependerá de uma conversa de Lula com Alckmin e da disposição do vice de deixar de acumular as funções. Uma alternativa seria Alckmin ir para a Secretaria-Geral no lugar do petista Márcio Macedo.



Outra possibilidade em estudo é a mudança de Luciana Santos (PCdoB) do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI) para o Ministério das Mulheres, hoje ocupado por Cida Gonçalves, que não tem filiação política.

Interlocutores afirmam que Lula tem resistido a demitir Ana Moser do Ministério dos Esportes, cobiçado pelo Centrão. Assim como ocorreu com Nísia Trindade (Saúde), o presidente considera a ex-jogadora de vôlei uma ministra “não trocável”, de sua cota pessoal.

Segundo uma fonte do primeiro escalão do governo, além disso, Lula tampouco pretende entregar ao Centrão a presidência da Caixa e o comando do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS), responsável pelo Bolsa Família. Mas o atual titular do MDS, o senador e ex-governador do Piauí Wellington Dias (PT), pode ser realocado em outro ministério. Quanto à presidente da Caixa, Rita Serrano, a tendência é que ela seja substituída devido à insatisfação de Lula com seu desempenho no cargo.

Na quinta-feira (13), Lula oficializou a nomeação do deputado Celso Sabino (União-PA) como ministro do Turismo no lugar de Daniela Carneiro. Além dele, o partido já tem o Ministério das Comunicações, com o deputado Juscelino Filho (MA). Entretanto, a legenda ainda quer a presidência da Embratur e dos Correios, que estão dentro das pastas que comanda. E as negociações devem prosseguir.

Com as conversas em andamento, expoentes do Centrão já fizeram chegar ao Planalto que a eventual resistência do presidente em acomodar nomes do bloco em cargos de maior relevância pode colocar em risco, ou mesmo travar, o avanço de propostas do interesse do governo. O bloco mira postos estratégicos que tenham orçamentos robustos.

Esse recado deve ser reforçado no encontro entre Lula e Lira. Parlamentares afirmaram ao Valor que Lira deve receber do presidente Lula um esboço das mudanças e o apresentará em uma reunião com líderes partidários.

“O que Lula vai fazer é mostrar um esboço do mapa e construir coletivamente, sem atropelos”, disse um interlocutor de Lira.

Pouco antes de fazer a primeira concessão ao grupo e formalizar o convite para que Celso Sabino assumisse o Turismo no lugar de Daniela Carneiro, o presidente deixou claro que não abriria mão da pasta responsável pelo Bolsa Família.

“Esse ministério [Desenvolvimento Social] é meu. Esse não sai, a Saúde não sai. Não é o partido que quer vir para o governo que vai pedir ministério, é o governo que oferece o ministério”, pontuou Lula na semana passada em entrevista à TV Record.

Por manter alguns auxiliares como Nísia Trindade e Ana Moser fora da mira do Centrão, outros ministérios tornaram-se alternativa para acomodar os aliados de Lira.

Governistas no Congresso avaliam que outros espaços podem ser abertos no governo. Alvo de reclamações de congressistas e também do governo por conta da gestão de emendas parlamentares, o ministro da Agricultura, Carlos Fávaro (PSD), poderia ser substituído por um nome do Centrão. Nesse caso, o PSD seria compensado com outra vaga na equipe ministerial.

Apesar de já terem recebido o aval dos deputados, a reforma tributária e o PL do Carf ainda precisam ser apreciados pelos senadores. A possibilidade de alterações pode devolver os textos para uma nova análise na Câmara. O caminho dessas matérias deve refletir o desfecho das negociações entre o Planalto e o Centrão.

E, mesmo com todas as possíveis mexidas, o governo sabe que o controle sobre o Orçamento continuará a ser um ponto de atrito com o Congresso.

Há muita expectativa e apreensão no Palácio do Planalto com as votações da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e da Lei Orçamentária Anual (LOA) no segundo semestre.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - MULTIMODALIDADE: O CAMINHO PARA UMA LOGÍSTICA INTELIGENTE E SUSTENTÁVEL NO BRASIL

Por Igor Telles OPINIÃO 17/07/2023 - 20:09



A logística é uma das atividades econômicas mais importantes do Brasil e tem uma contribuição significativa de 12% no PIB, segundo dados do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos). Neste sentido, quando se trata de contar com uma logística inteligente para a otimização do processo de transporte industrial, um mecanismo hoje é o estado da arte: a multimodalidade, que combina dois ou mais modais para a movimentação de cargas com um único operador logístico, responsável por toda a cadeia de transporte.

Com o recurso, é possível realizar uma operação de transporte integrada, que inclui os modais rodoviário, ferroviário, fluvial e marítimo. Nesse processo, a cabotagem, que corresponde à navegação marítima entre portos do mesmo país, se estabelece como o modal mais preparado para longas distâncias, trazendo à cadeia logística diversos benefícios como: sustentabilidade, com diminuição das emissões de CO₂; redução de avarias e roubos de carga; e maior capacidade com operações de grande escala, o que possibilita um melhor planejamento logístico.

Para se ter uma ideia, 61% de toda a produção industrial brasileira, em 2019, foi escoada pelo sistema rodoviário e 21% pelas ferrovias, enquanto a cabotagem representou somente 12% desse volume, segundo dados da Ilos. Deste percentual, uma pequena parte refere-se ao transporte de contêiner, enquanto os graneis líquidos (combustíveis) e sólido (minério de ferro) são predominantes neste modelo de transporte.

Desde 2018, quando houve a greve nacional de caminhoneiros, paralisando muitas estradas e comprometendo seriamente a distribuição de produtos no Brasil, tem havido um importante avanço por parte das empresas brasileiras no uso da multimodalidade, com maior consciência sobre a importância da melhor distribuição da malha logística, embora essa divisão ainda seja desproporcional. E esse é o grande desafio do Brasil atualmente: equilibrar a matriz de transporte, melhorando a cadeia logística com o aumento do uso da navegação de cabotagem para longas distâncias e interiorizando o conceito da multimodalidade.

Mas como é possível criar mecanismos de transformação e desenvolver uma logística inteligente, integrando os setores e aliviando o estresse da cadeia logística, principalmente rodoviária?

A resposta está justamente na cabotagem e na multimodalidade por meio do transporte de cargas do ponto de coleta ao ponto de entrega de maneira integrada e com apenas um único operador logístico responsável.

Ainda que, para alguns setores, o tempo de trânsito da cabotagem seja um pouco mais elevado, o serviço reduz os custos de armazenagem na planta, deixando de ser uma desvantagem para tornar-se um benefício – o que é o centro de uma logística inteligente.



Outro diferencial que agrega valor às indústrias é que a cabotagem é um modal mais sustentável. Prova disso é a economia na emissão de CO₂ se comparado rodoviário. Quando uma carga é transportada exclusivamente por meio de caminhões entre as cidades de Campinas (SP) e Camaragibe (PE), por exemplo – o que equivale a uma distância de aproximadamente 2.700 km - ocorre uma emissão em torno de 10,8 tCO₂e (toneladas de CO₂ equivalente), enquanto esse mesmo trajeto realizado utilizando a cabotagem observa-se uma emissão de aproximadamente 2,8tCO₂e. Isto é, uma redução em torno de 74% na emissão de dióxido de carbono, segundo dados obtidos através da calculadora de emissões da Log-In Logística Intermodal.

Esse cenário vai ao encontro de uma importante agenda das indústrias atualmente, que é o compromisso com as práticas ESG. Assim, ao usar a logística inteligente promovendo a migração de cargas do caminhão para a cabotagem ganha-se mais sustentabilidade e, conseqüentemente, competitividade.

Outro importante ponto de destaque da cabotagem é a redução de sinistros, roubos e avarias da carga. Atualmente, o modal marítimo traz o índice de roubos e avarias da carga para praticamente zero quando comparado ao modal rodoviário, o que representa maior redução de custos para as indústrias. Considerando, ainda, a diminuição de gastos, estima-se que a cabotagem reduza os custos de frete em até 30%, aumentando a margem de lucro do negócio.

Ao investir na multimodalidade, grandes empresas também conseguem ter um leque de soluções mais amplo e serem atendidas na gestão de armazenagem e transporte de cargas fracionadas, o que permite expandir sua atuação no mercado, evitando gargalos logísticos. Trata-se de uma logística customizada e aderente à finalidade de cada empresa: é possível estar no rodoviário, na cabotagem, ou nos dois juntos, aproveitando as vantagens geradas a partir de cada modal.

O mesmo se dá nas cargas de retorno. A multimodalidade é capaz de aumentar a competitividade econômica das empresas ao evitar os transportes vazios. Isso porque o foco de uma logística inteligente é a precisão, ou seja, tornar as operações mais bem distribuídas, o que inclui viabilizar o uso da carga de retorno.

Um panorama referente ao setor logístico brasileiro

Embora o mercado logístico brasileiro ainda enfrente desafios e desequilíbrio, a cabotagem vem crescendo nos últimos dez anos graças a suas diversas vantagens. Nesse período, foram adquiridas cerca de 20 embarcações registradas com bandeira brasileira, um investimento total da ordem de R\$3,5 bilhões, segundo dados da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (ABAC).

Outra importante conquista para o setor também foi a sanção, no ano passado, do projeto que institui o BR do Mar: Programa de Estímulo ao Transporte por Cabotagem. A lei reúne uma série de medidas que visam aumentar de 11% para 30% a participação desse meio de transporte na matriz logística nacional, ampliando o volume de contêineres transportados para 2 milhões de TEUs, além de alavancar em 40% a capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem para os próximos três anos.

Esse cenário também vem sendo impulsionado por um avanço dos armadores, com a modernização dos navios, maiores frequências marítimas e escalas semanais nos principais portos brasileiros e da América Latina. E, na sequência, pela melhor estruturação dos portos com maquinário de altíssima qualidade, além do maior investimento em tecnologia, com navios mais eficientes e plataformas de acesso ao processo e rastreamento de cargas.

Assim, quando uma indústria conta com um modelo de ponta a ponta, ganha não apenas no transporte, mas também com uma operação integrada da coleta a entrega, o que inclui gerenciamento, rastreamento, segurança operacional e pós-venda, agregando mais valor a toda cadeia.

Igor Telles Igor Telles é gerente geral de Vendas na Log-In Logística Intermodal

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/07/2023

MAIOR PORTA-CONTÊINERES DO MUNDO É NOMEADO NO PORTO DE BREMEN

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/07/2023 - 19:27



Foto - Divulgação Porto de Bremen

O novo maior porta-contêineres do mundo, MSC "Michel Cappellini", foi nomeado em no terminal de contêineres de Bremerhaven nesta segunda-feira (17), informou a MSC Mediterranean Shipping Company.

Com 400 metros de comprimento e capacidade para transportar até 24.346 contêineres, o navio integra a novíssima classe Celestino Maresca, superando a anterior classe Gülsün.

O porta-contêineres com bandeira da Libéria foi classificado pela DNV e recebeu a notação de classe Route Specific Container Stowage (RSCS) da DNV.

A embarcação é compatível com IMO TIER III, o que significa que seus motores atendem ou excedem os rigorosos limites de emissão de óxido de nitrogênio estabelecidos pela Organização Marítima Internacional, empregando tecnologias como Redução Catalítica Seletiva (SCR) para reduzir significativamente as emissões e promover operações marítimas mais limpas em Áreas de Controle de Emissões (ECAs).

O navio colossal foi equipado com tecnologia de lubrificação a ar, energia RSD Shore e um depurador híbrido fornecido pela Wärtsilä.

O navio foi construído pela chinesa Jiangsu Yangzi Xinfu para o Bank of Communications Financial Leasing e a MSC é a operadora comercial do navio.

A cidade de Bremen e a MSC assinaram um acordo para facilitar o fornecimento de energia em terra para os navios da MSC que fazem escala no porto regional.

O fornecimento de energia onshore permite que as embarcações desliguem seus motores a diesel enquanto estão atracadas no porto.

Espera-se que os sistemas de energia em terra estejam prontos para operação em janeiro de 2025. A MSC planeja usar essas instalações quando suas embarcações equipadas com recursos de energia marítima alternativa (AMP) fizerem escala no terminal de contêineres de Bremerhaven.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/07/2023

SNPTA PREVÊ CONCESSÃO DE DRAGAGEM PARA, AO MENOS, 5 PORTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 17/07/2023 - 19:21

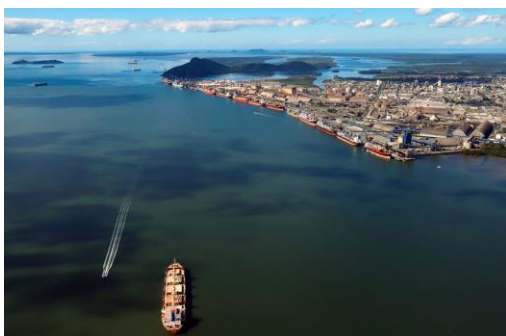


Foto: Rodrigo Felix Leal (Divulgação Portos Paraná)

Ministério de Portos ressalta que meta é conservadora porque existem novos estudos em andamento na secretaria. Paranaguá e Itajaí estão com processos mais avançados

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) trabalha com a expectativa de realizar a concessão do serviço de dragagem de, ao menos, cinco portos à iniciativa privada. De acordo com a pasta, essa é uma meta conservadora prevista



pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, já que existem novos estudos em andamento. Atualmente, estão em estágio mais avançado os projetos de concessão do canal de acesso do Porto de Paranaguá (PR) e a concessão do Porto do Itajaí (SC).

A previsão do MPor é que essas duas consultas públicas sejam abertas em breve. No caso do porto catarinense, o processo envolverá a gestão e operação do canal de acesso. Também estão em execução os estudos para projetos do Porto de Rio Grande (RS) e dos portos administrados pela Codeba (Salvador, Aratu e Ilhéus), na Bahia. “Essa relação poderá sofrer acréscimos, já que novos estudos estão em andamento na SNPTA”, salientou o ministério, por meio de nota, em resposta à Portos e Navios.

A Infra S.A. trabalha nas modelagens das concessões da dragagem em Paranaguá e Itajaí. O próximo projeto de concessão do serviço, que está em fase de levantamento de dados pela Infra S.A., é do canal de acesso ao Porto de Rio Grande (RS). Durante o fórum Sul Export, na última semana, o superintendente de projetos aquaviários da Infra S.A., Thilo Martin Zindel, contou que também está em discussão se este escopo vai incluir os portos de Pelotas e Porto Alegre.

A modelagem de concessão da dragagem do canal de acesso do Porto de Paranaguá deve entrar em consulta pública até agosto. O processo, em análise na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), posteriormente será submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU) — após o período de contribuições e antes de ser publicado o edital de licitação. A Portos do Paraná estima que, por se tratar do primeiro processo do tipo no Brasil, as regras definitivas sejam conhecidas efetivamente em 2024.

O processo de Paranaguá foi entregue pela SNPTA à Antaq em maio e contempla R\$ 1 bilhão de investimentos nos quatro anos iniciais do contrato, além de aportes correspondentes ao restante de manutenção, que será demandada ao longo do tempo. A execução do serviço deverá ampliar gradativamente o calado de acesso aos portos paranaenses dos atuais 12,5 metros para 15,5 metros a partir do 5º ano.

Zindel, da Infra S.A., acrescentou que, como será a primeira experiência desse modelo de concessão no setor portuário brasileiro, será necessário monitorar os índices para evitar que eles produzam flutuações muito grandes. A modelagem a ser anunciada para os portos do Paraná terá índices para correção dos valores a serem cobrados pelo concessionário, com objetivo de compensar fatores como: variação cambial, preço do bunker e inflação.

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.

A Infra S.A também está envolvida no projeto da hidrovia Lagoa Mirim, que está em fase inicial. O grupo de trabalho que definirá o escopo deste projeto é formado pela Antaq, pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e pela Infra S.A. A previsão é que o DNIT assuma a dragagem, porém ainda não está dimensionado o volume a ser dragado e o sentido que o serviço será executado, se do Rio Grande do Sul em direção ao Uruguai, ou o contrário.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2023

SOJA BATE RECORDE EM JUNHO NO PORTO DO ITAQUI

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/07/2023 - 18:53

Com mais de 2 milhões de toneladas movimentadas, a soja alavancou o volume total de cargas operadas no último mês, chegando a 8,1 milhões de toneladas no ano



Mais de 2 milhões de toneladas de soja foram movimentadas no Porto do Itaqui no último mês e o volume total do período chegou a 3,4 milhões de toneladas de cargas, um junho histórico para o porto público do Maranhão. O volume total de carga movimentada no primeiro semestre chegou a quase 17 milhões de toneladas, com destaque, além da soja, para os fertilizantes, milho e cobre. O crescimento é de 7% em relação ao primeiro semestre de 2022.

“Esses resultados de junho e do primeiro semestre são o reflexo de um trabalho conjunto da nossa equipe e de todos os parceiros, operadores, clientes, arrendatários e trabalhadores portuários. Também são fruto de investimentos públicos e privados em expansão de infraestrutura e inovação voltados à melhoria das operações e produtividade”, afirma o presidente da EMAP – Empresa Maranhense de Administração Portuária, Gilberto Lins.

A movimentação de grânéis sólidos (incluindo a soja e mais farelo de soja, fertilizantes, cobre, carvão e clínquer) cresceu 9% no semestre, com 11,8 milhões de toneladas. Só em junho foram movimentadas 2,5 milhões de toneladas desses grânéis.

O volume de fertilizantes cresceu 12% no semestre, com 1,5 milhão de toneladas de carga e só em junho entraram pelo Itaqui 345,6 mil toneladas de fertilizantes para abastecer toda a área de influência do Itaqui.

Com 802 mil toneladas movimentadas, as operações de combustíveis tiveram aumento de 7% em relação ao total operado em junho de 2022. E nos primeiros seis meses do ano o volume de grânéis líquidos importados pelo Itaqui chegou a 4,2 milhões de toneladas. Em breve esses números serão ainda maiores em razão do início das operações navio a navio, manobra que permite a transferência de carga de um navio para outro, ocupando um único berço.

Todo o combustível descarregado no Itaqui chega por navios e uma parte vai para as distribuidoras abastecerem, por ferrovias e rodovias, os postos de gasolina dos estados do Maranhão, Piauí, Tocantins, Goiás, Mato Grosso e Pará. Outra parte é transferida de um navio de grande porte para outro menor, para distribuição dessa carga para outros portos do litoral brasileiro, como Fortaleza, Belém e Itacoatiara. É essa transferência que será impactada pelas operações ship to ship.

O primeiro teste foi realizado na semana passada e a expectativa é de que o Porto do Itaqui comece a operar com o ship to ship até setembro, após a liberação da ANP – Agência Nacional do Petróleo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2023

PORTOS DO PARANÁ MOVIMENTAO 30,8 MILHÕES DE TONELADAS NO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/07/2023 - 18:50



Os portos do Paraná fecharam o primeiro semestre com movimentação de 30.898.006 toneladas embarcadas e desembarcadas, o que representa aumento de 6% em relação ao mesmo período de 2022 (com 29.013.459 toneladas).

Especificamente em junho, entre importações e exportações, 5.677.557 toneladas de cargas passaram pelos terminais de Paranaguá e Antonina nos 30 dias. Comparado a junho do ano passado, que registrou 3.181.077 toneladas, o aumento foi de 12%.



O desempenho nos seis primeiros meses ajudou o Paraná a alcançar o recorde de exportações num primeiro semestre e reforça a expectativa positiva para o segundo semestre, conforme avaliam dirigentes da empresa pública Portos do Paraná. Junho registrou a quarta alta mensal consecutiva – março abril e maio também tiveram elevação nos volumes.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, afirma que a alta neste primeiro período do ano é influenciada diretamente pelo aumento nas exportações. “Fechamos o primeiro semestre com alta nas exportações, em todos os segmentos. Porém, os aumentos mais significativos foram registrados entre os graneis sólidos, principalmente soja e açúcar”, comenta.

Os graneis sólidos representam quase 63,4% da movimentação total. De janeiro a junho, neste ano, foram 19.580.048 toneladas movimentadas no segmento, 7% a mais que as 18.254.915 toneladas registradas no ano passado.

Somente no último mês, ainda de graneis sólidos, foram 3.748.971 toneladas embarcadas e desembarcadas. O volume é 14,7% maior que as 3.268.248 toneladas de 2023. “Apesar de seguirmos com queda nas importações do segmento, os volumes exportados superam e puxam os dados para cima”, comenta o diretor-presidente.

PRODUTOS – De soja, foram exportadas 1.578.472 toneladas no mês de junho, 60% a mais que as 984.878 toneladas embarcadas no mesmo período do ano passado. No primeiro semestre, 7.321.508 toneladas da oleaginosa foram carregadas pelo porto de Paranaguá, 24% a mais que as 5.913.564 toneladas registradas nos seis meses de 2023.

Os embarques de açúcar a granel somaram 582.084 toneladas em junho, 55% a mais que as 374.965 toneladas carregadas nos mesmos 30 dias, no ano passado, e 1.668.102 toneladas no acumulado do ano, 39% a mais que as 1.202.092 toneladas registradas em 2023.

O volume exportado de farelo de soja alcançou 685.154 toneladas no mês de junho (25% a mais que as 548.384 toneladas de 2022), e 3.311.599 toneladas no acumulado (12% a mais que as 2.949.431 toneladas carregadas de janeiro a junho do ano passado).

Além desses, um pequeno volume de trigo foi exportado neste ano: 45.644 toneladas, 39% a mais que as 32.895 toneladas embarcadas nos seis primeiros meses de 2023.

Neste ano, as exportações somam 3.994.905 toneladas no mês de junho e 20.142.131 no acumulado do ano. Comparado aos embarques registrados no ano passado são altas de 26% em 30 dias (3.181.077 toneladas) e de 16% no semestre (com 17.396.697 toneladas).

Em geral, nos demais segmentos, as altas também foram significativas. “Entre os produtos de carga geral, por exemplo, é destaque o aumento na movimentação das cargas em contêineres e dos veículos”, afirma o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira.

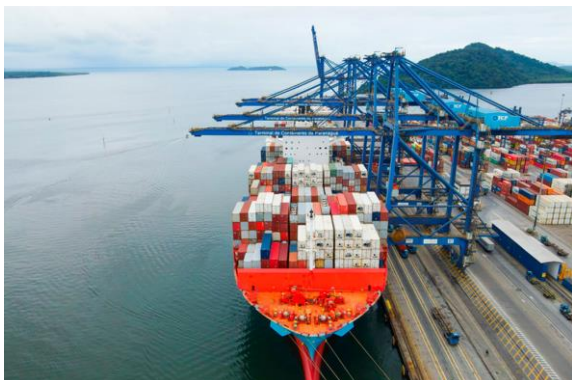
Entre os líquidos, ainda segundo Vieira, os aumentos estão nas exportações de óleo de soja e derivados de petróleo e nas importações de metanol, óleos vegetais e, também neste sentido, os derivados de petróleo.

“Estamos começando o segundo semestre com altas expectativas. Houve um aumento de 6% na movimentação acumulada no primeiro semestre, que é significativa e nos dá ainda mais certeza de que podemos fechar o ano com mais de 60 milhões de toneladas”, conclui.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 17/07/2023

TCP EXPORTA 46 MIL CONTÊINERES DE FRANGO CONGELADO NO SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 17/07/2023 - 18:38



O Paraná também registrou recorde histórico de produção: de acordo com o Iparde, mais de um milhão de toneladas desta proteína foram vendidas para o exterior no período

No primeiro semestre de 2023, a TCP, empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá, registrou volume de 57.849 contêineres de carne congelada, valor 23% maior que no mesmo período do ano passado. O frango congelado é líder na categoria, representando 68% do total de exportação de carne no terminal.

Ao todo, 46.006 contêineres com frango congelado foram exportados pelo Terminal de Contêineres de Paranaguá no primeiro semestre. O aumento na exportação desencadeou dois recordes ao terminal no mês de junho: um de volume reefer e outro de movimentos de contêiner por hora no cais.

O Paraná é o estado que mais produz carne de frango para exportação pela TCP. Além do crescimento no terminal, o estado também alcançou recorde histórico de produção. De acordo com dados do Iparde (Instituto Paranaense de Desenvolvimento Econômico e Social), 1.073 milhão de toneladas desta proteína animal foram produzidas no Paraná e vendidas para o exterior no primeiro semestre de 2023.

Este foi o melhor desempenho apresentado pelo estado desde o início da série histórica divulgada pelo órgão nacional, em 1997. O número representa 41% das transações nacionais do produto no mercado internacional. O resultado dessas negociações alcançou US\$ 1.937.444.604.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 17/07/2023

COMPLEXO PORTUÁRIO DE ITAJAÍ MOVIMENTA 1,4 MILHÃO DE TONELADAS EM JUNHO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 16/07/2023 - 16:00



Importação tem crescimento de 8% na movimentação total de cargas

O Complexo Portuário do Rio Itajaí-Açu movimentou 1.418.432 toneladas em junho. Deste montante, 729.609 foram de exportação e 688.823 toneladas de importação. No mesmo período do ano passado, a importação somara 536.939 toneladas, um crescimento de 8% no período em 2023. No acumulado do ano, foram 7.833.913 toneladas de janeiro a junho.

Os portos da região movimentaram 123.949 TEUs, representando um crescimento de 9% em contêineres em relação ao mesmo período do ano passado, quando foram movimentados 113.285 TEUs. No acumulado de 2023 no primeiro semestre, a soma foi de 684.876 TEUs.

Em junho, 73 navios foram operados no complexo por critério de desatracação, sendo 62 na Portonave, seis na APM Terminals e Cais Público, dois no TUP Teporti, dois no TUP Barra do Rio e um no TUP Braskarne.

No Porto de Itajaí (Cais público/APM Terminals), foram contabilizadas 29.963 toneladas total de cargas, e o acumulo do ano teve a soma de 186.087 toneladas. Em contêineres, foram movimentados 52 TEUs, com acumulo de 334 TEUs.

A Portonave movimentou 1.364.814 toneladas e 123.897 TEUs em junho. De janeiro a junho, foram movimentadas 7.539.568 toneladas e 684.500 TEUs.

A Braskarne registrou em junho movimentação total de 7.660 em junho de 2023 contra 3.478 toneladas em junho de 2022, um crescimento de 120%. No terminal Teporti, com crescimento de 8%, a movimentação somou 13.661 toneladas contra 12.612 toneladas em junho do ano passado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/07/2023

PRÊMIO DE GESTÃO TERÁ RANKING COM MOVIMENTAÇÕES DE PORTOS PÚBLICOS E TUPS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 15/07/2023 - 11:46



Arquivo/Divulgação

Pierdomenico disse que foco é verificar, com base no IGAP, quais gestores conseguiram melhorar eficiência, governança e resultados. ABTP sugere comparação com dados específicos sobre arrendamentos

O secretário nacional de portos e transportes aquaviários (SNPTA), Fabrizio Pierdomenico, disse que apresentará, em agosto, o ranking de portos públicos e de terminais de uso privados (TUPs) que movimentaram mais em cada um dos principais tipos de carga. A lista será conhecida durante a premiação anual que avalia e destaca os melhores gestores de portos do país, com base no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP), criado em 2018.

"A ideia é que essa disputa seja real e ocorra, mesmo em condições muitas vezes reconhecidas de que o porto organizado tem condição inferior ou menos ágil que o TUP. Se ainda assim conseguir ser premiado, mostra que a gestão, apesar de pública, é eficiente", justificou Pierdomenico, esta semana, durante o fórum Sul Export, em Curitiba (PR). Ele acrescentou que, nesta edição, haverá um indicador de desempate para que somente uma instalação portuária ocupe o primeiro lugar do ponto de vista de gestão e governança. Ao todo, serão 9 prêmios — mesma quantidade do ano passado.

A premiação anual dos melhores gestores tem 15 indicadores e busca incentivar os gestores portuários a aumentar a eficiência. Os indicadores são divididos em três grupos: Financeiro (IGAP 1 a 4); Gestão (5 a 8); e Transparência (9 a 15) que apurados ajudam a avaliar e chegar a uma nota que vai compor o IGAP. Os portos com nota acima de 8,5 no IGAP, como Paranaguá, têm a possibilidade de alcançar delegação de competência plena. O secretário citou o Porto de São Francisco do Sul (SC), como outro que está nesse processo de conquistar maior autonomia.

A Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) sugeriu à SNPTA e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a criação de indicadores que enxerguem e avaliem os arrendamentos separadamente. "Quando se fala de exploração portuária, se olha o porto como um todo, mas é um conjunto da movimentação dos arrendamentos. Se comparar um terminal arrendado com um TUP, é o mais próximo que pode ser. O desempenho da autoridade portuária não necessariamente significa o desempenho do arrendamento — para majorar ou para minorar. Acho que caberia uma análise de ter indicadores específicos para avaliar arrendamentos", ponderou o diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, durante o evento.

Pierdomenico disse que é possível pensar em premiar arrendamentos, porém o objetivo principal é apontar a melhor gestão portuária do Brasil, a fim de incentivar a eficiência de todo o sistema. "A princípio, queremos muito a disputa pela gestão, enxergar é como cada gestor conseguiu fazer seu porto evoluir", salientou Pierdomenico. Ele acrescentou que, sem os arrendamentos, não seria possível medir os 15 indicadores de gestão dos portos organizados.

O secretário disse que, para esta edição do prêmio, permanecem 15 indicadores, mas algumas categorias de premiação mudaram, a fim de privilegiar o IGAP e comparar tipo de carga e quem movimentou mais esse tipo de carga. Ele explicou que a medição é do índice de crescimento de cada um, não de volume movimentado. “Na movimentação, olhamos os TUPs para saber quanto estão concorrendo e o impacto deles ao serem comparados com portos públicos”, frisou.

O ranking IGAP permite ao poder concedente (MPor/SNPTA) visualizar a posição relativa dos portos organizados e acompanhar a evolução ano a ano. Os dados são levantados desde 2019, compondo uma base de dados para gestão e avaliação dos portos organizados. As informações para composição do IGAP são solicitadas no primeiro semestre de cada ano, aos portos organizados, à Marinha do Brasil e à Antaq.

Na parte financeira, o IGAP olha para itens como retorno de capital, Ebitda e execução orçamentária de investimentos. Pierdomenico disse que o descumprimento de orçamento refletirá na nota e será decisório na avaliação. Ele acrescentou que o critério operacional será monitorado de perto pela secretaria-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que considera este o ponto mais importante na gestão dos portos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/07/2023

PILOTO DE CONCESSÃO DA DRAGAGEM NÃO PREVÊ APLICABILIDADE EM DÓLAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 14/07/2023 - 23:13



Arquivo/Divulgação

No processo de Paranaguá, que entrará em consulta, governo optou por mecanismo de compensação para variações cambiais e flutuações da inflação e do preço do bunker

O projeto piloto da concessão da dragagem de um canal de acesso no setor portuário brasileiro para a iniciativa privada não será baseado em dólar, conforme defendem grandes empresas que prestam o serviço. Apesar da proposta ter sido levantada nas discussões do processo de Paranaguá (PR), que entrará em consulta pública, a modelagem prevê mecanismos de compensação das flutuações cambiais e de outros fatores relevantes para dar mais segurança jurídica ao negócio, como o preço do bunker e os índices de inflação.

O superintendente de projetos aquaviários da Infra S.A., Thilo Martin Zindel, contou que uma das principais indagações durante a agenda de uma comitiva com autoridades brasileiras recentemente na Europa foi se o primeiro projeto de concessão de dragagem do país seria estruturado em dólar. “Infelizmente, não será dessa vez. Há discussões sobre a aplicabilidade desse modelo em dólar. Talvez no futuro, para outro projeto já seja possível. Mas, nesse caso, não vai ser”, disse Zindel, esta semana, durante o fórum Sul Export, em Curitiba (PR).

Em junho, a delegação, formada com representantes da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), da Infra S.A e da Portos do Paraná visitou, na Bélgica e na Holanda, instalações de três dos maiores grupos do segmento de dragagem no mundo: Deme Group, Jan De Nul e Van Oord. A agenda teve como objetivo conhecer experiências que possam ajudar na preparação e no aprimoramento de projetos de concessões de canais de acesso no Brasil.

Paranaguá, cujo processo foi entregue pela SNPTA à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em maio, está mais adiantado. “Fizemos um road show com empresas nacionais e internacionais de dragagem sobre as maiores preocupações das empresas e conseguimos englobar nesse projeto todas essas preocupações. Ele agrada tanto o governo quanto os interessados investidores”, garantiu Zindel.

O diretor comercial da Jan De Nul do Brasil, Ricardo Delfim, afirmou que a adaptação dos portos brasileiros para navios de maior porte que vão frequentar a costa nos próximos anos necessita de uma solução rápida. Ele considera que as concessões são saudáveis para o setor portuário e podem otimizar e até baratear a operação, fomentando a vinda e a maior disponibilidade de equipamentos de porte no Brasil.

“Havendo um contrato de concessão rodando em qualquer porto do Brasil permitirá aos players flexibilidade de alocar os ativos dele. Via de regra, sempre vai ter algum equipamento com segurança contratual na costa brasileira”, projetou. Delfim considera importante que as regras do edital exijam que as empresas interessadas em prestar o serviço consigam comprovar capacidade de investimento contínuo.

O superintendente de projetos aquaviários da Infra S.A. destacou que o carro-chefe desse modelo é o reajuste contratual, com destaque para o índice que reajusta os equipamentos de dragagem anualmente, para o preço do bunker e para a inflação (IPCA). O modelo a ser divulgado também deverá ter fatores de desempenho e de produtividade. Será exigida a manutenção do calado em 15,5 metros a partir do 5º ano, ante os 12,5m atuais. Zindel contou que também foi levantada a possibilidade de a tarifa cair em casos em que a performance não for satisfatória.

Ele ressaltou que a Antaq não acatou essa medida, num primeiro momento, mas acredita que a proposta pode ser melhor desenvolvida ao longo do processo de contribuições. “A última palavra vai ser definida pela Antaq. Ajustaremos anualmente o fator de conversão entre toneladas ou TEUs. Temos certeza que, com esses fatores de ajuste do contrato, vamos conseguir diminuir bastante o risco. Vimos no passado um maior problema do descumprimento de contratos, fora o risco de câmbio (...). Essa nova modelagem trará mais segurança ao investidor”, analisou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2023

ARTIGO - TREINAMENTO DE FUTUROS COMANDANTES DE REBOCADOR

Da Redação ESTUDO E PESQUISA 14/07/2023 - 19:24



Divulgação

Os rebocadores são extremamente importantes para um porto no que diz respeito a um fluxo eficiente, segurança dos navios e infraestrutura portuária, e de igual importância para as empresas de navegação cujos navios fazem escala nos portos. No entanto, isso só é verdade se rebocadores construídos especificamente para esta finalidade forem utilizados, e os Comandantes e tripulantes dos rebocadores forem bem treinados e experientes. Portanto, conhecendo a importância dos rebocadores, seria de se esperar que o treinamento de Comandantes de rebocador fosse internacionalmente bem regulamentado e organizado. Infelizmente, porém, este não é o caso. Já passou da hora de mudar essa situação.

Resta claro que a profissionalização do treinamento de Comandantes de rebocador é necessária, com a adoção de um sistema uniforme que permita aos usuários adicionar itens de treinamento específicos do terminal portuário ou da empresa de rebocadores conforme for preciso. Também são necessários requisitos específicos para treinadores e avaliadores dos futuros Comandantes.



Este artigo foi publicado originalmente na edição de janeiro da revista 'Seaways'. O texto em inglês foi assinado pelo capitão Henk Hensen (foto à esquerda), autor do livro 'Tug Use in Ports' (2003). A tradução para o português é de Porthos Lima (foto à direita), vice-presidente da Praticagem do Rio de

Janeiro.

Acesso à versão integral do artigo em PDF - clique aqui

<https://cdn-pen.nuneshost.com/images/artigo-treinamento-de-futuros-comandantes-de-rebocador.docx.pdf>

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2023

ARTIGO - POR QUE ITAJAÍ COMETEU UM ERRO ESTRATÉGICO NA LICITAÇÃO DO PORTO, CONDENANDO A CIDADE AO DESEMPREGO E QUEDA DE ARRECADAÇÃO?

Por Rafael Dantas OPINIÃO 14/07/2023 - 18:42



Divulgação

Os moradores da região que passam em frente ao Porto de Itajaí se perguntam o que aconteceu com os contêineres e navios que chegavam na cidade. Infelizmente, a APM Terminais, empresa do grupo Maersk - um dos maiores armadores do mundo-, que detinha a concessão do porto, não renovou a mesma com a cidade por inúmeros motivos, mas, principalmente, por saber que Itajaí já estava condenada à estagnação por ter uma restrição de área física para crescimento e por saber que no futuro

teremos navios cada vez maiores e que não poderão atracar em Itajaí, devido às limitações operacionais.

Outro ponto decisivo foi que o grupo Maersk adquiriu a Hamburg Sud em 2017 e, conseqüentemente, assumiu a participação acionária no Porto de Itapoá. Por muitos anos, o que também segurou o interesse dos armadores na cidade é que na região de Itajaí existe um complexo muito grande para carga refrigerada, podendo suportar muita carga de contêiner reefer (carga refrigerada), crucial para os armadores na exportação.

Vamos aos fatos: a cidade movimentou 1.600.000 TEUs em 2020 (equivalente a 1.600.000 contêineres de 20 pés) que, ao chegarem ao porto, eram desembarcados, transportados, desovados, armazenados e devolvidos para inúmeros terminais de contêineres vazios. Isso gerava milhares de empregos e uma grande arrecadação para o município de Itajaí. Infelizmente, os importadores e exportadores já estão direcionando suas cargas para o porto vizinho, o de Navegantes, mas grande parte da carga deverá migrar naturalmente para o porto de Itapoá, que, possivelmente, será o grande beneficiado com essas mudanças.

Isso pode impactar a região de Itajaí em qual aspecto? O primeiro ponto é que existe na região do Vale muitos armazéns para receber as cargas importadas ou exportadas por meio do porto. Em um primeiro momento esses armazéns ainda continuarão lá, pois nenhuma grande empresa muda sua logística e rompe seus contratos de locação da noite para o dia. E acreditem, essas mudanças são minuciosamente estudadas e quando essas empresas tomam uma decisão dificilmente elas costumam voltar atrás.

Porém, agora, com grande parte da carga descarregando no porto de Itapoá, que por sua vez tem sua venda direcionada para a região sudeste do País, dificilmente os importadores e exportadores irão continuar investindo na região do Vale de Itajaí, pois se trata de uma região que possui uma das BRs mais congestionadas do Brasil. Infelizmente, o congestionamento na logística significa custo adicional. Imagine que um caminhão leve 8 horas para ir e voltar durante o verão para a região do Vale do Itajaí, enquanto a carga descarregada em Itapoá, ou em seu entorno, não levaria nem um terço desse tempo no mesmo processo.

Possivelmente, o entorno do Porto de Itapoá, juntamente com as áreas próximas da BR- 101 mais ao norte, deverá se tornar o destino natural dos novos investimentos em logística e armazéns.

Não quero ser o cavaleiro do apocalipse, mas não vejo empresas estratégicas ou armadores (empresas proprietárias da frota global de navios) interessados na região de Itajaí e, mesmo que alguma companhia se interesse, o porto dificilmente movimentará 30% do que já chegou a movimentar no seu ápice.



É importante a cidade pensar rapidamente em um plano B para buscar substituir todos esses empregos e receitas de impostos que migrarão da região do Vale de Itajaí decorrente da saída da carga do porto. Como morador, espero que uma das cidades mais pujantes de Santa Catarina possa encontrar uma alternativa. Se eu fosse dar uma ideia aos governantes, pensaria em transformar a área, quem sabe, em uma versão brasileira de Puerto Madero na Argentina, incentivando a construção civil, pois será muito difícil o Porto de Itajaí se recuperar dessa grande falha cometida por seus gestores.

Rafael Dantas é diretor de vendas da Asia Shipping

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/07/2023

PORTO DE SINES E CSN ESTABELECEM PARCERIA PARA O GLOBAL GATEWAY DA COMISSÃO EUROPEIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/07/2023 - 18:12



O porto português de Sines e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) assinaram um Memorando de Entendimento (MoU) como parte da iniciativa Global Gateway da Comissão Europeia.

O Global Gateway visa criar conexões mais inteligentes, limpas e seguras em todo o mundo. Essa estratégia se concentra na melhoria dos setores digital, de energia e transporte, bem como no fortalecimento dos sistemas de saúde, educação e pesquisa.

O acordo visa estabelecer o escopo, as regras e os princípios orientadores da ação conjunta para desenvolver corredores logísticos sustentáveis, verdes e digitais para apoiar uma estratégia focada em três pilares fundamentais: 'resiliência logística', 'resiliência energética' e 'resiliência física e conectividade digital'.

A dupla também aposta na atração de investimentos e oportunidades para segmentos como agronegócio, matérias-primas críticas e hidrogênio verde.

O ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, destacou a importância do acordo para a promoção do desenvolvimento das infraestruturas portuárias, dos transportes e da concretização de corredores logísticos sustentáveis, verdes e digitais, com o objetivo de aumentar a conectividade à escala global.

Ao abrigo do MoU, a Porto de Sines e a CSN irão colaborar em várias frentes, incluindo a troca de conhecimentos técnicos, informações de mercado e melhores práticas. A parceria pretende promover projetos conjuntos de pesquisa e desenvolvimento, bem como identificar áreas potenciais de colaboração na otimização da cadeia de suprimentos, logística e desenvolvimento de infraestrutura.

O Global Gateway busca conexões sustentáveis, abordando importantes desafios globais como mudança climática, proteção ambiental, segurança da saúde e competitividade global. Tem como objetivo promover colaborações e inovação, garantindo a privacidade e proteção dos dados na esfera digital.



No setor de energia, o foco está na promoção de fontes renováveis e na redução da dependência de combustíveis fósseis. Nos transportes, o objetivo é estabelecer sistemas eficientes e sustentáveis, como veículos elétricos e aviação mais ecológica.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2023

CARTEIRA DE ENCOMENDAS CRESCE 68% EM ESTALEIROS CHINESES NO PRIMEIRO SEMESTRE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 14/07/2023 - 18:52



Construtores navais chineses receberam encomendas que somam 37,67 milhões dwt no primeiro semestre, um aumento de 67,7% em relação ao ano anterior

Estatísticas divulgadas pela Associação Chinesa da Indústria Nacional de Construção Naval (CANSI) revelam um aumento de 67,7% em novos contratos de construção de navios no primeiro semestre deste ano em comparação com o mesmo período de 2022. No total, os estaleiros da região somam agora 123,77 milhões dwt em encomendas até o final de junho.

Os contratos aumentaram acentuadamente este ano, principalmente para navios porta-contêineres e transportadores de GNL, seguido de petroleiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/07/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/07/2023