

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 120/2023
Data: 19/07/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENTIDADES REPUDIAM EVENTUAL TROCA DE COMANDO NO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS	4
PREÇO DO DIESEL CAI PELA 23ª SEMANA SEGUIDA, DIMINUI CUSTOS E FAVORECE SETOR LOGÍSTICO	5
EM GUARUJÁ, TÚNEL E AVENIDA PERIMETRAL ESTÃO NOS HOLOFOTES	6
CODEBA ABRE CONCURSO E PAGA ATÉ R\$ 10,1 MIL	7
O TÉCNICO QUE SOFRE DO SISTEMA IMUNOLÓGICO PSICOLÓGICO.	8
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	9
PAULO DANTAS ASSINA CONTRATO DE R\$ 1 BI COM BANCO DO BRASIL PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA	9
A CONCLUSÃO DA TRANSNORDESTINA PODERIA VIABILIZAR UMA SIDERÚRGICA EM SUAPE.....	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA REALIZAÇÃO DE CONCURSO PARA ANTAQ	12
GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF	13
MINISTRO RENAN FILHO EMPOSSA NOVA DIREÇÃO DO DNIT: “PRINCIPAL CASA DA ENGENHARIA NACIONAL”	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – CONCESSÕES E O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO DO SUL.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Acesso a Santos</i>	15
<i>Transnordestina 1</i>	15
<i>Transnordestina 2</i>	15
<i>Transnordestina 3</i>	15
<i>Matriz</i>	15
NACIONAL - RENAN FILHO: “ARCABOUÇO É MELHOR PARA O PAÍS, NÃO SÓ PARA OS TRANSPORTES”.....	15
REGIÃO NORDESTE - MARANHÃO LANÇA EDITAIS PARA EXECUÇÃO DE PROJETOS.....	16
REGIÃO SUDESTE - WORKSHOP VAI DEBATER IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA DE NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO DE SANTOS.....	17
INTERNACIONAL - RÚSSIA ATACA PORTOS DA UCRAÍNA UM DIA DEPOIS DE ABANDONAR ACORDO	19
ESPECIAL - SUL EXPORT - GESTÃO - “DINHEIRO PÚBLICO É SAGRADO. SE PROMETEU, TEM QUE ENTREGAR”, DIZ PIERDOMENICO	20
ESPECIAL - SUL EXPORT- NAVEGAÇÃO - PORTOS DA REGIÃO SUL SE PREPARAM PARA RECEBER NAVIOS MAIORES	21
ESPECIAL - SUL EXPORT – LOGÍSTICA - PARA SECRETÁRIO, SC DEMANDA MELHORES ACESSOS VIÁRIOS E INVESTIMENTO EM FERROVIAS	23
ESPECIAL - SUL EXPORT – ESTRATÉGIA - AUTORIDADES APOSTAM NA CONCESSÃO DE RODOVIAS PARA ALAVANCAR O PORTO DE PARANAGUÁ.....	24
ESPECIAL - SUL EXPORT – DEMANDA - PORTONAVE REIVINDICA MELHORIAS NOS ACESSOS TERRESTRES	25
ESPECIAL - SUL EXPORT – MÃO DE OBRA - PEEL LEVANTA DISCUSSÃO SOBRE EXCLUSIVIDADE NO TRABALHO PORTUÁRIO E SEUS REFLEXOS.....	26
ESPECIAL - SUL EXPORT – JUSTIÇA - SETOR PRIVADO PRECISA SER PROTAGONISTA NA BUSCA POR SOLUÇÕES CONSENSUAIS, DIZ ZYMLER.....	27
ESPECIAL - SUL EXPORT – BALANÇO - EXPORT DEFENDE CONCESSÕES E AMPLIAÇÃO DO REPORTO	28
OPINIÃO – ARTIGOS - A EXECUÇÃO DE EMPRESAS QUE NÃO PARTICIPARAM DA FASE DE CONHECIMENTO DO PROCESSO..	32
ESPECIAL - SUL EXPORT – VITRINE	34
JORNAL O GLOBO – RJ	36
GOVERNO REVISAR PROJECÇÃO DE PIB PARA ALTA DE 2,5% EM 2023; PREVISÃO DE INFLAÇÃO FOI REDUZIDA PARA 4,85%	36
APÓS ENCONTRO COM HADDAD, TEBET INDICA QUE ORÇAMENTO DE 2024 SERÁ APERTADO E MINISTÉRIOS TERÃO QUE 'SE ADAPTAR'	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	38
HADDAD: PACOTE QUE SERÁ ENVIADO AO CONGRESSO INCLUI PROPOSTA PARA TRIBUTAR ‘FUNDOS DOS SUPER-RICOS’	38
PETROLEIRAS VÃO INVESTIR R\$ 21 BILHÕES EM EXPLORAÇÃO NO PAÍS ATÉ 2027, DIZ ANP	39
PRIVATIZAÇÕES ESTADUAIS DEVEM MANTER MERCADO AQUECIDO NO SEGUNDO SEMESTRE	40
TARCÍSIO LANÇA PLANO HABITACIONAL PARA FAMÍLIAS NÃO BENEFICIADAS PELO MINHA CASA, MINHA VIDA	41
PORTAL PORTOS E NAVIOS	42
ANTAQ CONDUZIRÁ CHAMAMENTO PÚBLICO PARA OPERADOR PROVISÓRIO DE CONTÊINERES EM ITAJAÍ	42
ENTIDADES DEMONSTRAM PREOCUPAÇÃO COM RUMORES SOBRE SAÍDA DE FRANÇA DO MPOR.....	43
ARCO AMAZÔNICO MOVIMENTOU MAIS DE 31 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO DESTA ANO	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 120/2023
Página 3 de 46
Data: 19/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MARINHA RECEBERÁ PROPOSTAS PARA O SISGAAZ FASE RIO DE JANEIRO	45
CODEBA BATE RECORDE DE FATURAMENTO	45
INVESTIMENTOS NA FASE EXPLORAÇÃO PODEM CHEGAR A R\$ 21 BILHÕES ATÉ 2027	46
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	46
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	46



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENTIDADES REPUDIAM EVENTUAL TROCA DE COMANDO NO MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS

Para eles, atividade portuária é estratégica para o País e não pode ficar à mercê de composições políticas

Por: *Bárbara Farias*



A possibilidade de substituição de Márcio França foi divulgada inicialmente pelo jornal O Estado de S. Paulo e detalhada ontem por A Tribuna Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Os rumores sobre uma eventual saída de Márcio França do comando do Ministério de Portos e Aeroportos, medida que abriria as portas do Governo Lula para o Centrão, preocupam representantes do setor portuário. Para eles, a atividade portuária é estratégica para o Brasil e não pode ficar à mercê de composições políticas.

A possibilidade de substituição foi divulgada inicialmente pelo jornal O Estado de S. Paulo e detalhada ontem por A Tribuna. Oficialmente, o Ministério de Portos e Aeroportos não se manifesta sobre o tema. Contudo, A Tribuna apurou que a pasta não seria uma prioridade do Centrão, que mira o ingresso em ministérios em que é mais fácil a apresentação de emendas parlamentares, como Saúde, Educação, Turismo e Esportes.

Tratando a questão como rumor, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, disse na noite de ontem esperar que Márcio França permaneça no comando da pasta. “As políticas definidas na atual gestão demandam tempo para serem implementadas e uma mudança, agora, seria um retrocesso”.

Justamente para blindar os negócios e investimentos em infraestrutura do setor é que a Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop) formalizou uma proposta tanto para o Governo Bolsonaro quanto para o Governo Lula para que “as administrações portuárias dependam de um parecer prévio do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), garantindo efetivamente uma proteção às eventuais flutuações políticas”, como disse o presidente da Fenop, Sérgio Aquino.

Ele ressaltou que, embora os rumores não tenham confirmação no Palácio do Planalto, trata-se de algo preocupante “porque a infraestrutura e a atividade portuária são estratégicas para o Brasil, para o comércio exterior, para a competitividade do País e não deveriam ser tratadas como meras composições de governo. Infraestrutura é questão de Estado”.

O presidente da Fenop salientou que a equipe montada por França tem sido reconhecida pelo setor. “O secretário executivo Roberto Gusmão e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, são profissionais da área”. Além disso, para ele, a gestão Márcio França tem valorizado a relação do porto com a cidade, algo que só ocorreu há muitos anos, com o então ministro de Portos Pedro Brito. “A gente espera que isso seja apenas um boato”, finalizou.

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, também ressaltou que decisões políticas podem impactar diretamente um setor que afeta diretamente a economia nacional. “Possíveis mudanças provenientes de concessões

e acordos políticos podem prejudicar todo o trabalho desenvolvido até o momento e não acrescentam nada quanto ao desenvolvimento das atividades portuárias”.

Para ele, os portos brasileiros devem ser geridos por técnicos. "Tivemos, na última gestão, uma administração preocupada em sanear irregularidades e efetuar melhorias nos procedimentos administrativos e operacionais. Sempre que ocorrem mudanças no comando do Porto, voltamos à estaca zero, já que os novos gestores implantam sua visão de negócio e de administração ao assumirem. Porto não é para aventureiro, mas para profissionais que atuam e possuem profundo conhecimento da área”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/07/2023

PREÇO DO DIESEL CAI PELA 23ª SEMANA SEGUIDA, DIMINUI CUSTOS E FAVORECE SETOR LOGÍSTICO

Combustível representa, em média, 35% do custo do frete rodoviário praticado no Brasil

Por: Bárbara Farias



O diesel registra quedas há 23 semanas. Na última parcial, foi de R\$ 4,95 para R\$ 4,94 o litro, um recuo de 0,2% frente à semana anterior Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O transporte rodoviário de cargas está na linha de frente da movimentação de mercadorias no Brasil, seja com destino aos portos, para exportação e importação, ou aos mercados, para o consumidor final. E o diesel, que compõe em média 35% do preço do frete, acaba por balizar a economia nacional. A boa notícia é que o preço do litro do combustível está em queda há quase

meio ano nos balanços divulgados pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

De acordo com a agência, o diesel registra quedas há 23 semanas. Na última parcial, foi de R\$ 4,95 para R\$ 4,94 o litro, um recuo de 0,2% frente à semana anterior. O valor mais caro encontrado pela agência na semana foi de R\$ 7,19 e o mais barato, de R\$ 4,09. Em Santos, o preço médio do litro do diesel verificado na última semana foi de R\$ 5,06. Os dados da pesquisa são referentes ao período entre 9 e 15 de julho.

O diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), João Ataliba de Arruda Botelho Neto, afirma que o combustível pode representar de 35% a 50% do custo na composição do frete cobrado para o transporte desde a coleta do produto até a entrega - parte disso, no Brasil, passa pelo Porto de Santos. A variação ocorre devido a fatores como a distância a ser percorrida e a carga a ser transportada.

"É que alguns tipos de cargas têm um valor agregado alto. No caso do trecho percorrido, tem muita gente que vem dos rincões de Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, e passa por estradas que ainda não são pavimentadas, e tudo isso é computado. Em uma estrada pavimentada, boa, o gasto é menor", diz Ataliba.

Ele aponta ainda que outras contas se somam ao preço do frete, como o alto custo dos pedágios e da manutenção dos veículos. "Além disso, os preços de peças também subiram muito. Essas são as principais reclamações que eu ouço de empresários associados, donos de grandes transportadoras”.

Redução importante

Doutor em Relações Internacionais na Universidade de Lisboa, o economista e empresário Igor Lucena analisa que a redução no preço do diesel tem sido muito importante na composição dos preços de transportes e fretes. "A gente tem assistido a uma queda nos preços do barril de petróleo ao longo dos últimos meses, e, como grande parte do nosso diesel é importado, a Petrobras está repassando parte desses valores ao consumidor. E tem, ainda, a desoneração de impostos, que foi mantida para o diesel".

Lucena explica que "as quedas do diesel têm sido subsequentes e a tendência é de um barateamento ainda maior. E um outro efeito duplamente positivo é o fato de estarmos tendo uma queda no preço do dólar, abaixo de R\$ 5. Isso se reflete no preço de importação dos barris e, no final, isso acaba sendo repassado".

Contudo, Lucena faz uma ressalva quanto ao encarecimento do custo do transporte em razão do estado precário de grande parte das rodovias do País. "Não há dúvida de que o nível de conservação das estradas estaduais e municipais Brasil afora, com algumas exceções, como parte de São Paulo e Minas Gerais, é algo negativo, pois aumenta os custos de manutenção drasticamente, em uma ineficiência do setor de transportes".

Competitividade

O advogado e mestre em Direito Marítimo e especialista em Logística, Comércio Internacional e Agronegócio, Larry Carvalho, observa que o diesel é o principal fato de composição do custo logístico e a redução do preço do combustível representa menores custos para toda a cadeia produtiva, com ganhos para o Brasil. "Menor custo representa maior competitividade do produto brasileiro no exterior".

Por fim, o especialista em Comércio Exterior e diretor da AGL Cargo, Jackson Campos, comenta que o diesel representa em torno de 35% do custo do frete rodoviário, "mas é claro que esse custo vai depender da eficiência de cada veículo e se ele usa ou não biodiesel, que é um pouco menos eficiente, porém mais sustentável. O impacto é grande, pois incide diretamente nos preços do que é transportado, seja um produto acabado ou uma matéria-prima".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2023

EM GUARUJÁ, TÚNEL E AVENIDA PERIMETRAL ESTÃO NOS HOLOFOTES

Projetos ligados ao Porto de Santos são apresentados em evento

Por: Ted Sartori

Superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança da APS, Sidnei Aranha, comandou apresentação Foto: Ted Sartori/AT



Santos.

O túnel ligando as cidades de Santos e Guarujá e a Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos são vistos como vetores de desenvolvimento em Guarujá - em especial no Distrito de Vicente de Carvalho - e em todos os outros oito municípios da Baixada Santista.

Os temas foram tratados em apresentação realizada na noite de ontem pela Autoridade Portuária de Santos (APS), no auditório da sede da Associação dos Engenheiros e Arquitetos de Guarujá, no Centro da Cidade. O espaço ficou lotado e tinha pessoas até de

"Quando revisitamos todo o processo de licenciamento 2013-2014, nós percebemos que a população do Guarujá foi consultada, mas muito pouco se manifestou. Então, entendemos ser muito pertinente

trazer esse novo projeto para a população”, justifica o superintendente de Meio Ambiente, Saúde e Segurança da APS, Sidnei Aranha.

“O túnel é importante para a região, mas é o instrumento de libertação para o povo de Guarujá, que ainda vive em um regime de ilha. Acho que a população ficou muito descrente com tantas versões e projetos sendo contados ao longo do tempo. Mas asseguro que estamos trabalhando com afinco”, complementa Aranha.

Enquanto o túnel terá investimento de R\$ 5,7 bilhões, a Perimetral do lado esquerdo do Porto custará de R\$ 300 milhões a R\$ 400 milhões. “Está em processo de licenciamento e vamos agora começar as desapropriações que, na administração passada, foram negociadas via Caixa Econômica Federal”, afirma o superintendente, referindo-se à Perimetral.

Em Guarujá, não há desapropriação relativa ao túnel, enquanto em Santos apenas uma - e comercial. Para a Perimetral, sim. “Tem algumas pequenas. Por exemplo, há uma pista que sai na frente da Dow Química que é alugada. Vamos começar processo de desapropriação para ficar, definitivamente, com a Autoridade Portuária. Vamos fazer um tipo de rodoanel que vai pegar a Perimetral do lado esquerdo para ter melhor desembocadura do lado do Guarujá”, explica o superintendente.

Após a apresentação, as pessoas fizeram questionamentos e o saldo do encontro foi considerado muito positivo por Aranha. “Percebemos que existem muitos mitos e inverdades a serem debelados. As pessoas ainda estão muito confusas. Mas tivemos contribuições importantes que vamos levar ao presidente (da APS, Anderson Pomini) e aos nossos diretores. Há vontade em Guarujá para se discutir essas importantes obras de infraestrutura”.

Novos encontros

O próximo encontro para tratar do assunto está previsto para a segunda quinzena de agosto e terá como alvo os advogados, pois será realizado nas dependências da OAB em Guarujá. Há possibilidade de que uma universidade, a Unoeste, com campus no Município, seja outro local a receber a apresentação.

“A Associação dos Engenheiros e Arquitetos de São Vicente também entrou em contato e solicitou nossa presença, ainda sem data. Em Peruíbe, o prefeito Luiz Maurício também quer, provando esse interesse de toda a Baixada. Vamos percorrer todas as cidades. O Porto de Santos é importante para a Baixada Santista inteira”, finaliza Aranha.

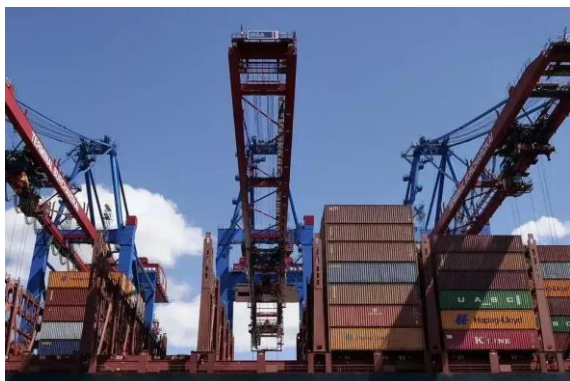
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2023

CODEBA ABRE CONCURSO E PAGA ATÉ R\$ 10,1 MIL

Estatual responsável pelos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus abriu 26 vagas imediatas e está formando cadastro reserva

Por: Bruno Rios



Os salários oferecidos chegam a R\$ 10,1 mil e há pagamento de benefícios Foto: Pixabay

Quem sonha em trilhar carreira no setor portuário pode se inscrever no concurso público anunciado pela Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba). A estatal responsável pelos portos de Salvador, Aratu e Ilhéus abriu 26 vagas imediatas e decidiu formar cadastro reserva para duas funções: técnico portuário e analista portuário. Os salários oferecidos chegam a R\$ 10,1 mil e há pagamento de benefícios.

Além disso, chama atenção o valor do auxílio-alimentação previsto no edital assinado pela diretora-presidente da Autoridade Portuária baiana, Ana Paula Calhau, e publicado ontem: R\$ 1.334,95. O regime de contratação dos aprovados é via CLT. As jornadas de trabalho variam de 30 horas a 42 horas semanais, dependendo da função a ser exercida.

Para técnicos, cuja exigência é o diploma de Ensino Médio, o salário-base está fixado em R\$ 2.133,89 e as chances são nas áreas de apoio administrativo, controle portuário, fiscalização de segurança do trabalho e das operações, manutenção de obras e meio ambiente. São duas vagas imediatas.

Já para analistas portuários, com 24 postos voltados a pessoas formadas no Ensino Superior, a remuneração varia de R\$ 5.403,71 a R\$ 10.140,01 nos cargos de analista portuário, administrador, advogado, analista de tecnologia da informação, contador, economista, engenheiro civil, engenheiro eletricista, engenheiro mecânico, gestão ambiental, sanitaria, serviço social e engenheiro de segurança do trabalho.

As inscrições podem ser feitas pelo site do Instituto AOCP (www.institutoaocp.org.br) até 21 de agosto. As taxas de participação vão de R\$ 70,00 a R\$ 90,00. As provas devem ocorrer em 19 de novembro, em Salvador.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2023

O TÉCNICO QUE SOFRE DO SISTEMA IMUNOLÓGICO PSICOLÓGICO.

Embora nos preparemos para sentir conforto em situações com as quais discordamos, uma parcela pode fazer a diferença.

Por: Maxwell Rodrigues



O técnico que sofre do sistema imunológico psicológico.
Foto: Divulgação

No futebol brasileiro, é comum os cartolas terem ideias absurdas. Já se pensou até em proibir a troca de técnicos nos clubes brasileiros por decreto. Alguns dizem que isso é autoritarismo, outros não. É evidente que o futebol brasileiro paga um preço alto pelos clubes mudarem de treinador como trocam de camisa. Traçando um paralelo com o mundo político, alterar o comando de ministérios importantes é bom ou ruim? Quem mantém o técnico geralmente tem mais chance

de ser campeão (veja o exemplo recente do Palmeiras com Abel Ferreira). Mas isso deve acontecer por filosofia e não por um decreto autoritário.

Nesta semana, ventilou-se a possível troca do ministro Márcio França, por interesses do Governo Federal em uma aproximação com o Centrão. Já iremos trocar o técnico com menos de sete meses de governo? O que deu errado? Além disso, a notícia será aceita pelo setor portuário? Muitos comemoraram a chegada de pessoas de nossa região aos postos do Ministério de Portos e Aeroportos e em tão pouco tempo já teremos mudanças? Qualquer gestor precisa de tempo para mostrar seu trabalho e a troca deve ser feita com base no resultado que foi entregue ou não.

Normalmente um clube que não tem resultado imediato acaba demitindo seu treinador. Mas essa é a melhor solução? A culpa é do técnico ou dos jogadores? O Porto de Santos bate recordes de movimentação e sempre continuará assim. Ocorre que, hoje, as maiores dificuldades estão nas suas vias de acesso e nos serviços necessários para melhoria do fluxo e escoamento das cargas.

A agenda da atual administração começou com o tão sonhado túnel, de forma acertada. E o próximo compromisso deverá acompanhar as demandas portuárias: melhoria da relação com o cidadão e



com as cidades, sinalização, melhoria dos acessos, aumento de capacidade e movimentação de cargas com maior valor agregado. Todos nessa ordem e com todo o setor convicto disso. Mas por que temos a facilidade em deixar nossas convicções de lado? O que hoje é convicção irá se transformar em rejeição?

Pesquisas indicam que temos apreço por nossas opiniões, mas isso não significa que nossas crenças sejam eternas. Somos mais inconstantes do que pensamos. A crença de que um ministro, um secretário e deputados federais e estaduais da nossa região resolveriam de vez os problemas portuários apontados mudou?

A pesquisadora Kristin Laurin, da Universidade da Colúmbia Britânica, no Canadá, investiga como os objetivos e as motivações das pessoas interagem com suas crenças e ideologias – na política, religião ou sobre a natureza do mundo. Laurin diz que racionalizamos tudo aquilo que nos faz sentir de mãos atadas. É como se liberássemos espaço do cérebro para continuar com nossas vidas, ponderando que, no fim das contas, não é tão ruim assim. Ela compara esse mecanismo a um "sistema imunológico psicológico". Mas o nosso viés cognitivo nos deixa mal ao prever como vamos nos sentir emocionalmente em relação a determinados eventos que podem acontecer no futuro.

Uma equipe da Universidade de Harvard, nos EUA, realizou dezenas de experimentos mostrando que, quando imaginamos acontecimentos futuros, esperamos o pior dos eventos ruins e o melhor dos bons. A dificuldade é que, quando simulamos na cabeça um acontecimento negativo, temos a tendência de considerar apenas as piores partes. E nada está tão ruim que não possa piorar. Com mudanças de rota, sabemos que projetos estruturantes, que no Brasil já demandam tempo demasiadamente, irão demorar mais a ocorrer.

Enquanto isso, apesar de nossas convicções, estamos retornando ao universo de especulações e ajustes políticos em meio à necessidade da tão conhecida "governabilidade". Enquanto especulamos se algo grave ou bom vai acontecer, não conseguiremos resolver absolutamente nada e nossas vidas não serão transformadas. Seremos as mesmas pessoas ou o porto que somos hoje. Vamos tentar encontrar o lado bom em todas as situações. Mas será que sempre as indicações políticas serão prioridade ao invés do que é necessário ao setor que movimenta um terço da balança comercial brasileira? Vamos novamente achar que está tudo bem? Embora estejamos preparados para nos sentirmos confortáveis com situações com as quais discordamos, uma pequena parcela pode fazer a diferença. Ela existe?

Podemos racionalizar aquilo que é difícil de mudar, mas uma vez que uma parcela crítica e apoia uma causa, pessoas param de racionalizar o status quo, sentem que pode fazer a diferença porque não estão sozinhas e começam a fazer campanhas por mudanças. Não sabemos definitivamente se o comando vai mudar ou não, sabemos que como está não dá para ficar! Mas, quando a gente não consegue mudar algo, fazer as pazes com o mundo pode ser uma parte importante para o nosso bem-estar. Deixa como está!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/07/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PAULO DANTAS ASSINA CONTRATO DE R\$ 1 BI COM BANCO DO BRASIL PARA OBRAS DE INFRAESTRUTURA

Paulo ressaltou ainda que esse financiamento vai melhorar a competitividade do estado e atrair investimentos privados. Foto: Márcio Ferreira/Agência Alagoas

Da Redação ME



Paulo ressaltou ainda que esse financiamento vai melhorar a competitividade do estado e atrair investimentos privados. Foto: Márcio Ferreira/Agência Alagoas

O governador Paulo Dantas (MDB) e a presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros, assinaram nesta terça-feira (18) um contrato na ordem de R\$ 1 bilhão para financiar obras de infraestrutura em Alagoas. Os recursos serão utilizados na duplicação e melhoramentos de rodovias estaduais, abastecimento de água no sertão e saneamento e fornecimento d'água

em municípios da região norte. Pelo contrato, Alagoas terá 10 anos para pagar o empréstimo, com um ano de carência.

“O trabalho que estamos realizando em Alagoas está nos dando a possibilidade de hoje assinarmos esse financiamento que vai ajudar de maneira expressiva o desenvolvimento de Alagoas. Alguns anos atrás nós tínhamos apenas 40km de estradas duplicadas em Alagoas, com esses investimentos nós vamos alcançar 400 km de estradas duplicadas”, disse o governador, acompanhado das secretárias Renata Santos (Fazenda) e Carol Balbino (Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços).

Paulo ressaltou ainda que esse financiamento vai melhorar a competitividade do estado e atrair investimentos privados. Ele ressaltou ainda que o empréstimo só foi obtido graças ao equilíbrio financeiro e fiscal em que Alagoas se encontra, fruto de um trabalho iniciado ainda na gestão do ex-governador e atual ministro dos Transportes, Renan Filho.

“Temos a condição de melhorar a vida das pessoas e essa é a agenda que nós queremos e vamos dar continuidade. Vamos juntos unir esforços para que Alagoas continue a dar bons exemplos e apresentar bons resultados e indicadores para toda a região e para o Brasil. Agradeço a presidente Tarciana por viabilizar esses recursos de maneira ágil, o que vai fazer com que o crescimento do nosso estado aconteça e a gente fique entusiasmado com os resultados que nós vamos apresentar ao longo dos próximos anos. Tenho certeza que o Banco do Brasil é um parceiro decisivo para que isso se realize”, afirmou.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, pontuou que esse é um momento muito significativo e simbólico para Alagoas. “Digo isso com muita tranquilidade porque fui governador e nos meus primeiros quatro anos não tive acesso a crédito e a política do governo federal era contrária a isso. O teto de gastos transformou o Brasil no país que menos investe no mundo entre todas as economias relevantes. Isso é muito significativo. Nós investimos, por exemplo, em transportes, no ano passado, igual ao Uruguai em valor nominal, quase 1 bilhão de dólares, só que o Uruguai tem 62 vezes menos habitantes que nós”, analisou.

“Então esse desafio conversando com o ministro Haddad (Fazenda) e com o presidente Lula vai ser um caminho significativo para potencialização dos investimentos. Investir significa dar oportunidade, acreditar. Alagoas é bom pagador, vem pagando os empréstimos anteriores em dia, o que dá a ele a condição de tomar novos empréstimos. Agradeço ao Banco do Brasil como senador por Alagoas e como ministro, ao mesmo tempo que parabeneizo muito o governador Paulo Dantas por levar esses projetos adiante. Certamente o alagoano está feliz com sua atuação”, acrescentou.

A presidente do Banco do Brasil, Tarciana Medeiros disse que para a instituição financeira, dar crédito é confiar em alguém. “E nós acreditamos no governo de Alagoas e no povo alagoano para promover a melhoria logística e de infraestrutura, levando desenvolvimento econômico e social para o Estado. Assim vamos melhorar a vida de todos”, disse.

INVESTIMENTOS

Estes recursos vão permitir a conclusão da duplicação da AL-220, entre Arapiraca e Delmiro Gouveia, e da AL-115, ligando Arapiraca a Palmeira dos Índios, duas obras aguardadas como muita expectativa pela população. Além disso, o empréstimo vai permitir as obras do Aeroporto Costa dos Corais, em Maragogi e a realização de melhorias no fornecimento d'água para 18 cidades do Médio Sertão e da Baía Leiteira, e o abastecimento e saneamento de cinco municípios da região Norte – Maragogi, Porto de Pedras, Passo de Camaragibe, Japaratinga e São Miguel dos Milagres -, beneficiando cerca de 90 mil alagoanos, além dos milhares de turistas que visitam a região.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 19/07/2023

A CONCLUSÃO DA TRANSNORDESTINA PODERIA VIABILIZAR UMA SIDERÚRGICA EM SUAPE

A conclusão das obras do trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina faria o porto ter duas matérias-primas usadas na produção do aço verde: o minério de ferro e o H2V.

Por Ângela Fernanda Belfort



A conclusão da Transnordestina pode atrair uma siderúrgica para fazer aço verde em Suape. Foto: divulgação

A transição energética vai mudar também a forma de se produzir aço. E a conclusão das obras do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina pode fazer com que o Porto de Suape consiga ter um empreendimento que, até constava no plano diretor da estatal, mas nunca avançou: uma siderúrgica, segundo o presidente do Conselho de Administração de Suape, Paulo Sales, que também é presidente do conselho

regional da Amcham.

Uma das cargas que devem ser transportada pelo trecho Salgueiro-Suape da Transnordestina é o minério de ferro, vindo do Sul do Piauí. “Com o processo de descarbonização, a siderúrgica terá que produzir aço verde, que praticamente não faz emissão de carbono”, explica Paulo. O subproduto intermediário deste processo chama-se DRI (Direct Reduction Iron) e servirá de matéria-prima para a produção de aço verde.

No processo químico de produção do aço, as empresas usam o carbono no processo industrial. Neste aço verde, esta reação química passaria a ser feita com o hidrogênio verde (H2V). O carbono é um dos gases que contribuem para o aquecimento global e um dos motivos pelos quais está ocorrendo o movimento de descarbonização é para freiar o aumento da temperatura da terra.

“A ferrovia vai demorar a ser concluída. E as fábricas de hidrogênio verde também não vão se instalar agora. Então, poderia ocorrer um planejamento, atraindo um investidor e Suape exportaria este aço verde em vez de exportar hidrogênio verde”, explica Sales. Em economia, existe uma coisa chamada valor agregado que faz o produto ficar mais caro, quando ele passa por mais beneficiamento.

Paulo argumenta que, com o tempo, as indústrias – que são as grandes compradoras do metal – vão passar a exigir o aço verde. “É um caminho sem volta. Suape tem todas as condições de avançar nesse sentido. E isso pode trazer grandes oportunidades”, comenta Paulo, que assumiu o conselho de administração de Suape há dois meses.

O presidente de Suape, Márcio Guiot afirma ser um entusiasta dessa abordagem. “Desse modo, não focamos apenas na exportação do H2V, mas conseguiria atrair indústrias, ter mais valor agregado na exportação. Caso contrário, vamos exportar H2V, exportar minério verde e importar aço verde”, comenta.

Ter uma siderúrgica em Suape era um antigo sonho dos pernambucanos, mas o porto não tinha a matéria-prima disponível que era o minério de ferro. Uma das cargas que vai viabilizar a implantação do trecho Salgueiro-Suape da Ferrovia Transnordestina é o minério de ferro.

Emissões zero da siderurgia

Um estudo divulgado em junho último pela consultoria alemã Think Tank informa que a siderurgia pode chegar a emissões zero de carbono na década de 2040. O Brasil é o segundo maior exportador de ferro do mundo, ficando atrás apenas da Austrália.

O mesmo levantamento diz que o Brasil é que o tem, entre os grandes produtores do minério, mais capacidade de produzir hidrogênio verde, por causa do percentual alto de energia renovável na sua matriz. O hidrogênio só é verde se for produzido a partir de energia limpa.

Ainda segundo o estudo, o País deveria se preparar para produzir o que eles chamam de “hidrogênio incorporado” que são os ferros e aços verdes que utilizam o H2V no seu processo industrial.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 19/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

GOVERNO FEDERAL AUTORIZA REALIZAÇÃO DE CONCURSO PARA ANTAQ

A previsão é de abertura de 30 vagas e a publicação do edital deverá acontecer em até seis meses



O último concurso da ANTAQ foi realizado em 2014 e ofertou 143 vagas

Brasília 19/07/2023 - O Ministério de Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) publicou, no Diário Oficial da União (DOU) desta quarta-feira (19), anúncio de concursos para 2.480 cargos efetivos no Governo Federal.

De acordo com a publicação, 30 vagas serão destinadas à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). Os cargos são de nível

superior para “Especialista em Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários”.

O prazo para publicação do edital é de seis meses. Já o prazo de antecedência mínima entre a publicação do edital a realização da primeira prova do certame será de dois meses.

A publicação de novo concurso público para cargos na autarquia foi comemorada pelo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que desde que assumiu o cargo defende a necessidade da agência em reforçar o número de quadro de servidores do órgão. Segundo ele, ao longo dos últimos anos a Autarquia ganhou novas atribuições e necessita de um quadro mais robusto para atender as demandas do setor.

“Estamos muito felizes com a liberação desses novos cargos. As atribuições da Agência aumentaram significativamente desde a sua criação em 2002. Com a edição da Nova Lei dos Portos (Lei 12.815/2013) passamos a autorizar e regular Terminais de Uso Privado que movimentam cargas diversas, estações de transbordo e Instalações de Turismo que atualmente somam mais de 260 Instalações portuárias. Além dos portos, a Agência está dedicando esforços para o desenvolvimento

das hidrovias, uma nova frente que está sendo atacada. Por tudo isso, esse aumento no quadro, ainda que não supra todas da ANTAQ nesse momento, vem em boa hora para nós”, declarou.

Para se ter uma ideia, o último concurso da ANTAQ foi realizado em 2014 e ofertou 143 vagas para os cargos de Analista Administrativo, Técnico Administrativo, Especialista em regulação e Técnico em regulação.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/07/2023

MINISTRO RENAN FILHO EMPOSSA NOVA DIREÇÃO DO DNIT: “PRINCIPAL CASA DA ENGENHARIA NACIONAL”

Diretor-geral Fabrício Galvão e outros três diretores tiveram seus nomes indicados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva após aprovação em sabatina do Senado Federal



Renan Filho: “Não temos como fazer a infraestrutura avançar sem valorizar essa casa” - Foto: Márcio Ferreira/MT

Indicada pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e aprovada em sabatina no Senado Federal em 5 de julho, a nova diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) tomou posse nesta quarta-feira (19), em cerimônia acompanhada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho.

Vinculado ao Ministério dos Transportes, o DNIT é o órgão público federal responsável pela manutenção, ampliação, construção, fiscalização, elaboração de estudos técnicos e execução de ações voltadas aos modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do país.

Foram empossados o diretor-geral do órgão, Fabrício Galvão; o diretor de Infraestrutura Ferroviária, José Eduardo Guidi; o diretor de Infraestrutura Rodoviária, Fábio Pessoa Nunes; e o diretor-executivo, Carlos Antônio Rocha de Barros. “O DNIT é a principal casa da engenharia nacional. Nós não temos como fazer a infraestrutura do país avançar sem valorizar essa casa”, disse o ministro.

Após anos com orçamento em queda, principalmente após a entrada em vigor do teto de gastos, o Ministério dos Transportes recebeu incremento orçamentário para investir nas rodovias brasileiras. Para este ano, estão previstos cerca de R\$ 22 bilhões, contra menos de R\$ 6 bilhões que foram pagos pela gestão anterior no ano passado.

Diretor-geral

Engenheiro civil de formação e servidor de carreira, o novo diretor-geral agradeceu a oportunidade de estar à frente do órgão que, segundo ele, tem como premissa construir pistas e pontes para conectar pessoas, gerar empregos e abastecer as mesas de milhares de pessoas.



“Vou tentar conduzir de melhor forma o DNIT nesse objetivo nosso que é levar dignidade, qualidade de vida e transformar a vida das pessoas que estão lá na ponta, que realmente sofrem e precisam de uma infraestrutura digna para que sejam capazes, no mínimo, de se locomover no seu dia a dia”, afirmou Fabrício Galvão.

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

Data: 19/07/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – CONCESSÕES E O DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO DO SUL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Sul Export 2023 foi um evento marcante, caracterizado por debates regionais, propostas de ações efetivas e uma abertura irrestrita ao diálogo. Dirigentes da iniciativa privada e agentes públicos dos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul reuniram-se em um clima amistoso, demonstrando interesse mútuo em colaborar para atender às demandas de investidores e das populações locais, apesar das diferentes correntes ideológicas e necessidades singulares.

Um dos destaques do evento foi a visita técnica ao Porto de Paranaguá (PR), um dos principais corredores de exportação de grãos do País, especialmente soja. Essa atividade permitiu uma compreensão mais aprofundada das operações no complexo portuário e evidenciou a importância da tecnologia para a eficiência operacional das embarcações, que são cada vez mais automatizadas. No entanto, para acomodar frotas maiores, é necessário um canal de navegação adequado, o que reforça a relevância do investimento na infraestrutura portuária.

Nesse contexto, uma das iniciativas mais importantes do governo paranaense é a concessão do canal de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina. Esse modelo, pioneiro no País, prevê que a iniciativa privada invista em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização, batimetria, programas e monitoramentos ambientais no Canal da Galheta, que possui aproximadamente 22,6 quilômetros de extensão. A elaboração dos estudos necessários para essa concessão tem despertado grande interesse no universo portuário e logístico do Brasil, pois a dragagem e a manutenção adequada dos portos são questões cruciais para a competitividade das operações.

A concessão do canal de acesso visa proporcionar agilidade ao sistema portuário, uma vez que as contratações realizadas pelo setor público tendem a ser mais demoradas e burocráticas. Vale destacar que o projeto prevê descontos na tarifa de conservação e manutenção da infraestrutura aquaviária, podendo chegar a 23,81% de acordo com a Portos do Paraná. Além disso, a ampliação do calado do canal, dos atuais 12,5 metros para 15,5 metros, está entre os objetivos do projeto. Para isso, está previsto um investimento total de R\$ 1,05 bilhão, com R\$ 251 milhões a serem aplicados nos primeiros dois anos de contrato e R\$ 797 milhões até o quarto ano.

Essas concessões de infraestrutura são de extrema importância para impulsionar o desenvolvimento dos portos no Sul do país. Além disso, é fundamental destacar o papel essencial do regime tributário reporto, que incentiva a modernização e ampliação da estrutura portuária. A renovação do Reporto é imprescindível para garantir a continuidade dos investimentos nos portos e no transporte ferroviário.

Com essas medidas, será possível impulsionar o desenvolvimento regional sustentável e beneficiar todo o País. A união entre o setor público e privado, em busca de soluções conjuntas, é essencial para garantir o crescimento e a competitividade dos portos do Sul, contribuindo para o desenvolvimento econômico e social da região e do Brasil como um todo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ACESSO A SANTOS

A necessidade de uma nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e o principal porto do Brasil, o de Santos (SP), será debatida por especialistas, empresários e autoridades nesta quarta-feira, a partir das 14 horas, no Instituto de Engenharia, em São Paulo. Entre os temas que serão discutidos, estão as opções de projeto para a nova rodovia, os impactos na logística do estado e as oportunidades de negócios que podem surgir a partir da nova rodovia. Toda a programação será transmitida pelo canal do BE News no YouTube.

TRANSNORDESTINA 1

Dirigentes de mais de 20 entidades empresariais de Pernambuco, representantes de setores industriais, comerciais, agrícolas, de tecnologia e serviços, entregaram uma carta à governadora Raquel Lyra, defendendo a inclusão do trecho entre Salgueiro e Suape da Ferrovia Transnordestina, na nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC III) e no Plano Plurianual, ambos do Governo Federal.

TRANSNORDESTINA 2

Raquel defendeu a realização da obra, destacando sua importância para o desenvolvimento econômico do estado e da Região Nordeste. “Pernambuco está unido em torno da Transnordestina. Precisamos que a ferrovia seja concluída para garantir que o nosso estado recupere sua capacidade de investimento e que o Nordeste possa reposicionar-se no Brasil, levando em consideração sua localização geográfica e seu potencial logístico”, afirmou.

TRANSNORDESTINA 3

O trecho entre Salgueiro e Suape também tem o apoio da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco (Fiepe). “É crucial analisar o mapa ferroviário brasileiro, pois, sem esse trecho em Pernambuco, haverá uma grande lacuna no Nordeste, prejudicando muito o desenvolvimento da região”, ressaltou o presidente da FIEPE, Ricardo Essinger.

MATRIZ

O ministro dos Transportes, Renan Filho, quer uma maior participação das ferrovias na matriz de transportes do Brasil. E faz planos ambiciosos para tanto. Sua meta é ampliar a representatividade do modal na movimentação de mercadorias dos atuais 17% para 40% nos próximos 12 anos, até 2035. Esse crescimento passa, necessariamente, pela construção de novas malhas ferroviárias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

NACIONAL - RENAN FILHO: “ARCABOUÇO É MELHOR PARA O PAÍS, NÃO SÓ PARA OS TRANSPORTES”

Segundo o ministro dos Transportes, definição do texto dará a certeza sobre os recursos que estarão disponíveis

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



No início do mês, Renan Filho afirmou que a sua pasta terá 50% da verba do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com previsão de lançamento para agosto Crédito: Arquivo/Agência Brasil

O ministro dos Transportes, Renan Filho, afirmou na terça-feira, dia 18, que a aprovação do Arcabouço Fiscal que tramita no Congresso Nacional é crucial para os investimentos no setor administrado por sua pasta. Segundo ele, é preciso que o texto seja definido para ter certeza sobre os

recursos financeiros que estarão disponíveis para os investimentos no país.

“Por isso que ainda há algumas dúvidas sobre o montante dos recursos que teremos para o novo plano de investimentos. Justamente porque a gente precisa sair como sairá o texto do arcabouço fiscal na Câmara”, disse o ministro em entrevista ao canal de TV GloboNews.

A proposta será analisada na Câmara dos Deputados em agosto, após passar pelo Senado Federal. Na avaliação do ministro, a forma como o texto foi aprovado na Câmara e depois no Senado já garante investimentos no setor de infraestrutura.

“Se o texto levar em consideração a emenda apresentada pelo senador Randolfe (Rodrigues, líder do Governo no Congresso) e aprovada no Senado, e se ela foi aprovada também na Câmara, vai significar duas coisas muito importantes. A primeira é a garantia de um plano de investimentos robusto em todas as áreas. E a outra parte é uma sustentabilidade fiscal”, disse Renan Filho.

A emenda apresentada por Randolfe Rodrigues permite o envio do orçamento de 2024 ao Congresso com a previsão de despesas condicionadas, que só seriam executadas após aprovação de crédito extraordinário pelo Legislativo.

No início do mês, o ministro dos Transportes afirmou que a sua pasta terá 50% da verba do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) com previsão de lançamento para agosto. Ele não detalhou quanto será a verba para o setor de infraestrutura.

Nessa terça-feira, Renan Filho também anunciou a duplicação das rodovias BR-316, BR-104 e BR-424 e a construção da ponte que vai ligar Penedo (AL) a Neópolis (SE). O orçamento para as obras é de R\$ 429 milhões. Segundo o ministro, as obras ainda estão em fase de elaboração.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

REGIÃO NORDESTE - MARANHÃO LANÇA EDITAIS PARA EXECUÇÃO DE PROJETOS

São duas chamadas: uma para financiamento de projetos de pesquisa e outra para residência portuária em inovação

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



Os recursos concedidos para os dois projetos no Porto do Itaqui descritos nos editais são da ordem de R\$ 6,2 milhões
Crédito: Divulgação/Emap

O Governo do Maranhão lançou dois editais públicos por meio da Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap), que administra o Porto do Itaqui. A iniciativa é em parceria com a Fundação de Amparo à Pesquisa e ao Desenvolvimento Científico e Tecnológico do Maranhão (Fapema).

O primeiro chamamento é voltado para o financiamento de projetos de pesquisa e o segundo, para residência portuária em inovação. Os recursos concedidos para os dois são de R\$ 6,2 milhões.

As iniciativas buscam impulsionar a pesquisa, o desenvolvimento e a inovação no setor portuário. Para o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, o complexo precisa ir além da movimentação de cargas.

“Ele (porto) precisa fazer parte dos municípios e contribuir ativamente para o desenvolvimento do Maranhão, impulsionando cadeias produtivas, gerando conhecimento e oportunidades”, ressaltou.

Nordman Wall, presidente da Fundação de Amparo à Pesquisa, destacou a importância das duas chamadas públicas e dos investimentos do Governo para pesquisa na área.

“São dois importantes editais para execução de projetos no Porto do Itaqui. Portanto, é um significativo impulso ao avanço, divulgação e projeção da pesquisa científica, com ênfase na área portuária”, disse Nordman.

Inscrições

O envio on-line das propostas para o edital nº 07/2023 – Apoio a Pesquisas no Porto do Itaqui – pode ser realizado até o dia 18 de agosto, pelo sistema Patronage, no site da Fapema (www.fapema.br).

Já as inscrições referentes ao edital nº 08/2023 – Residência Portuária – seguem até o dia 11 de agosto, também no sistema Patronage.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/07/2023

REGIÃO SUDESTE - WORKSHOP VAI DEBATER IMPORTÂNCIA LOGÍSTICA DE NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO DE SANTOS

Evento é promovido pelo Instituto de Engenharia de SP, através da Divisão Técnica da Navegação Interior e Portos

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



A única via terrestre ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos é a Via Anchieta, que já está em um ponto de saturação, preocupando especialistas Crédito: Divulgação/Ecovias

Nesta quarta-feira, dia 19, o Instituto de Engenharia de São Paulo vai promover um workshop que terá como principal tema uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista. O evento é promovido pela Divisão Técnica da Navegação Interior e Portos da Instituição, através do seu coordenador, o professor José Wagner Leite Ferreira. O evento poderá ser acompanhado de forma presencial, na sede do instituto, pela internet.

Uma nova ligação, que afeta diretamente o crescimento do Porto de Santos, o maior da América Latina, é tema de estudos do Instituto desde 2011. Com isso em mente, o objetivo foi reunir as principais autoridades competentes no assunto para discutir soluções e melhorias para a infraestrutura no estado de São Paulo e para o país.

“A única maneira de chegar carga pelo porto é pela Via Anchieta. E ela está em um ponto de saturação, podendo parar daqui a quatro, cinco anos. E se ela parar, como vamos chegar ao porto? Esse é o fator principal para fazermos esse debate”, analisou Ferreira.

Para o professor, a nova ligação entre a Capital com o Porto de Santos é de viés de importância nacional.

“Trata-se de um projeto de importância nacional, não é somente importante para São Paulo ou para o Porto. Estamos falando do Porto de Santos, que é o maior corredor de comércio exterior que nós temos”, afirmou.



O debate contemplará diversos temas relacionados à questão da nova ligação, sejam eles questões ambientais, contribuição de engenharia inovadora, além de alcançar discussões técnicas junto à sociedade civil e órgãos competentes.

A abertura do evento está programada para as 14h. Presencialmente, o workshop vai ocorrer na sede do Instituto de Engenharia, localizado à Avenida Dr. Dante Pazzanese, 120, no bairro Vila Mariana, em São Paulo.

QUADRO

Confira a programação completa:

14h – Abertura

José Eduardo Frascá Poyares Jardim – Presidente do Instituto de Engenharia

Anderson Pomini – Diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos

Rodrigo Kenji de Souza Ashiuchi – Prefeito de Suzano

André Nozawa – Coordenador de Planejamento da subsecretaria de Logística e Transporte

Bruno Orlandi – Secretário Municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

Ivan Metran Whately – Vice-presidente de Atividades Técnicas do Instituto de Engenharia

José Wagner Ferreira – Coordenador da Divisão Técnica de Navegação Interior e Portos

14h30 – Painel 1: Nova Ligação para a Baixada Santista e seu Impacto na Economia

Moderador: Fabrício Julião – CEO da Brasil Export

Bruno Orlandi – Secretário Municipal de Assuntos Portuários e Emprego de Santos

André Nozawa – Coordenador de Planejamento da subsecretaria de Logística e Transporte

15h10 – Painel 2: O Porto de Santos – Ligação Estratégica para a Consolidação do Maior Eixo Nacional de Comércio Exterior

Moderador: Leopoldo Figueiredo – Diretor de Redação do BE-News

Anderson Pomini – Diretor-Presidente da Autoridade Portuária de Santos – APS

15h50 – Painel 3: A Contribuição da Engenharia Inovadora e a Questão Ambiental do Parque Estadual da Serra do Mar

Moderador: Ivan M. Whately – Vice-presidente de Atividades Técnicas do Instituto de Engenharia

Marcelo Stachow Machado da Silva – Assessor da Presidência QGSA

Walter Senise – Escritório Senise e Paiva Advogados

16h30 – Coffee Break

16h40 – Painel 4: As Concentrações Urbanas das Regiões Metropolitanas de SP e de Santos e as Plataformas Logísticas

Moderador: Alcindo Dell’Agnese – AD Arquitetura

Glaucus Farinello – Secretário Municipal de Desenvolvimento Urbano de Santos

André Luís Neiva – Presidente do Sindisan

17h20 – Painel 5: Por que uma Nova Ligação

Moderador: Vernon Richard Kohl – Consultor de Planejamento e Transporte

Adilson Luiz Gonçalves – Assessor da Prefeitura Municipal de Santos

Adalberto Ferreira – Secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário do Guarujá

Ricardo Molitzas – Diretor executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo – SOPESP

18h – Painel 6: Oferta e Demanda da Nova Ligação

Moderador: Eduardo Lustoza – Diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação

Wagner Colombini Martins – Diretor-Presidente da LOGIT

Tamara Gaspar – Land Transportation Engagement Manager na ALG

18h40 Encerramento

Carlos Eduardo Bueno Magano – diretor de Infraestrutura da Autoridade do Porto de Santos

José Eduardo Frasca Poyares Jardim – presidente do Instituto de Engenharia

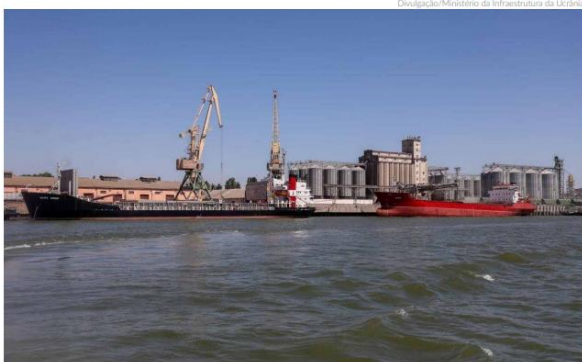
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

INTERNACIONAL - RÚSSIA ATACA PORTOS DA UCRÂNIA UM DIA DEPOIS DE ABANDONAR ACORDO

Governo alega retaliação a uma ofensiva ucraniana, que derrubou uma ponte que dava acesso a território ocupado

Da redação redacao@portalbenews.com.br



Porto de Odessa durante a vigência do Acordo do Mar Negro: de acordo com o comando militar operacional do sul da Ucrânia, o complexo teve sua infraestrutura danificada Crédito: Divulgação/Ministério da Infraestrutura da Ucrânia

A Rússia atacou portos da Ucrânia com mísseis e drones nessa terça-feira (18), um dia depois de suspender sua participação no chamado Acordo do Mar Negro, que permitia ao país invadido exportar grãos em segurança.

O governo russo descreveu a ação como “ataques de vingança em massa”. Foi uma retaliação a uma recente ofensiva dos ucranianos, que, com a utilização de drones marítimos, derrubaram uma ponte que dava acesso à Península da Crimeia, território hoje ocupado pela Rússia.

Foi logo depois desse ataque, ocorrido na segunda-feira, dia 17, que o governo do presidente Vladimir Putin decidiu abandonar o pacto, firmado em julho do ano passado, com a participação da Organização das Nações Unidas (ONU) e da Turquia.

Como a Ucrânia é, ao lado da própria Rússia, um dos principais exportadores de grãos do mundo, havia o temor de que a retenção desse produto pudesse causar uma disparada dos preços e uma crise alimentar global.

O comando militar operacional do sul da Ucrânia confirmou que o ataque russo danificou casas e a infraestrutura portuária da cidade de Odessa, mas não deu mais detalhes. Autoridades do município de Mykolaiv também relataram um incêndio no porto local.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT - GESTÃO - “DINHEIRO PÚBLICO É SAGRADO. SE PROMETEU, TEM QUE ENTREGAR”, DIZ PIERDOMENICO

Para secretário de Portos, desempenho das Autoridades Portuárias quanto à execução orçamentária poderia ser melhor

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



Pierdomenico participou de um painel que abordou as boas práticas na gestão dos portos ao lado de presidentes de Autoridades Portuárias da região Sul
Crédito: Divulgação/Brasil Export

“INVESTIMENTO GERA EMPREGO E RENDA. ENTÃO, SE POSSO ELEGER, O ITEM MAIS IMPORTANTE DO IGAP É A EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA”

FABRIZIO PIERDOMÊNICO Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários

O desempenho das Autoridades Portuárias relacionado à execução orçamentária poderia ser melhor, na visão de Fabrizio Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. O item é avaliado no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (Igap), instrumento criado em 2018 para analisar e premiar a administração dos órgãos que administram os portos.

O secretário falou sobre o assunto durante sua participação no painel que discutiu boas práticas na gestão dos portos, exposto no Fórum Sul Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, em Curitiba (PR), no último dia 11. O evento foi uma realização da Una Media Group, com produção da Bossa Marketing e Eventos e tendo o BE News como mídia oficial.

Segundo Pierdomenico, o critério é o mais importante do Igap por se tratar de recurso público. “Dinheiro público é sagrado. Se prometeu, tem que entregar. Se colocou no orçamento, tem que entregar, porque esse dinheiro poderia estar sendo usado em outras coisas, mas não está porque está esterilizado naquela rubrica orçamentária”, explicou.

Para ele, o bom desempenho financeiro demonstra uma resposta à sociedade de forma direta. “Investimento gera emprego e renda. Então, se posso eleger, o item mais importante do Igap é a execução orçamentária”, analisou.



Além dele, participaram do painel Cristiano Klinger, presidente da Portos RS; Cleverton Vieira, diretor-presidente do Porto de São Francisco do Sul; e Luiz Fernando Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná. A mediação foi feita pelo jornalista e diretor de Redação do BE News, Leopoldo Figueiredo.

Questionado sobre por que o desempenho das Autoridades Portuárias nesse quesito não é melhor, Fabrizio elencou alguns motivos: legislação rígida, atrasos na execução dos projetos e falta de competência do gestor.

“A legislação tem regras rígidas e cabe ao gestor público obedecê-las. O CPF do gestor está sempre exposto. Cada vez que ele vai fazer uma contratação de investimentos ou de serviços, o CPF é colocado em risco. Então, tem uma parte da legislação que muitas vezes inibe o gestor de fazer uma licitação. A outra é a questão de efetivar um projeto, porque basta uma sequência atrasar, e tudo aquilo desmorona. E muitas vezes não é por culpa do gestor; são fatores externos. E tem um terceiro motivo que é a falta de competência mesmo. Aquele gestor que se esquece em focar em investimentos necessários para desenvolver e manter o porto”, avaliou o secretário.

Pierdomenico também destacou que existem executivos muito competentes na comunidade portuária e que são “desses gestores que o setor precisa”, ressaltando a importância do Igap em premiar quem realiza uma boa gestão à frente de um órgão público.

Já na opinião de Luiz Fernando Garcia, um dos maiores desafios para os portos é a comunicação com a sociedade, além da falta de profissionais capacitados e travas da legislação.

Para superar a questão profissional, ele explicou que a Portos do Paraná investe em treinamentos anuais de seu corpo funcional, dentro e fora do país.

“O setor portuário é restrito. Então, essa falta de profissionais é natural, e essa aptidão portuária tem que ser gerada se não tem no mercado tão fácil”, ressaltou.

Ele disse ainda que as questões voltadas à legislação têm sido aprimoradas, o que tem contribuído cada vez mais com a evolução do setor. Já a comunicação continua sendo um “grande desafio”.

Garcia citou que a mídia tradicional acaba noticiando apenas recordes de movimentação, apreensão de drogas e roubo de cargas, ou seja, dá um enfoque mais restrito e negativo ao segmento.

“Ouvimos muito que o porto não deixa nada para a cidade. Mas a gente demonstra que 50% dos empregos diretos e indiretos dos municípios que têm porto – e em Antonina, que é uma cidade menor, esse índice vai a 75% – estão vinculados à atividade portuária. 55% da arrecadação municipal de Paranaguá, do ISS (Imposto Sobre Serviços), também vem do porto. Somos um vizinho pesado, não podemos negar, mas trabalhamos para melhorar a relação porto-cidade”, explicou.

Para ele, os portos precisam se dedicar mais à comunicação e criar programas voltados à esta área para que a sociedade entenda de forma mais aprofundada o papel do segmento portuário.

“É uma questão de organização porque são tantas frentes em que atuamos: acessos, segurança, gestão ambiental. A equipe precisa estar dedicada para que a gente consiga transmitir de fato a nossa realidade. A sociedade não tem noção do ambiente regulatório de que os portos fazem parte. Desde 2019 a Portos do Paraná tem trabalhado consistentemente nessa mudança de imagem junto ao litoral do Paraná e ao Estado”, pontuou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT- NAVEGAÇÃO - PORTOS DA REGIÃO SUL SE PREPARAM PARA RECEBER NAVIOS MAIORES

Uma das obras está sendo feita no berço 3 do Porto de Imbituba

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Marcelo Werner Salles (1º à direita) falou dos projetos para os portos catarinenses durante um painel que discutiu o acesso aquaviário aos portos da região Sul Crédito: Divulgação/Brasil Export

Os portos da região Sul do Brasil estão se preparando para receber navios maiores e atender à tendência logística que se apresenta no mercado mundial. Alguns projetos que estão em andamento foram citados por Marcelo Werner Salles, presidente do Conselho de Administração da SCPAr, que administra os portos de São Francisco, Imbituba e Laguna, todos em Santa Catarina.

Ele falou sobre o assunto durante um painel que discutiu o acesso aquaviário aos portos da região Sul, no Fórum Sul Export, promovido pelo Grupo Brasil Export, em Curitiba, no último dia 11.

Além dele, participaram Luiz Fernando Garcia, presidente da Portos do Paraná; Ricardo Delfim, diretor comercial da Jan De Nul; e Thilo Martin Zindel, superintendente de projetos aquaviários da Infra SA. A moderação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Segundo Salles, a principal obra no Porto de Imbituba é o projeto de recuperação, reforço e ampliação do berço 3, que visa permitir o recebimento de navios capesize, as maiores embarcações de carga da atualidade, com 270 metros de comprimento.

“O canteiro de obra já está instalado para fazer o reforço do berço e, na sequência, o aprofundamento. Hoje, a profundidade é de 10,30 m, e no final da obra, será de 15 metros, permitindo um calado de 14 metros”, detalhou.

Ele disse que a profundidade da bacia de evolução e do canal externo do porto já permitem a operação com navios maiores. Por isso, é preciso adequar a profundidade do berço 3.

“Nós temos 17 metros no canal externo e 15 metros na bacia. Com o berço devidamente adequado, receberá muito bem navios capesize”, pontuou.

Salles citou ainda que a medida tem a ver com as adequações exigidas em todo o mundo para descarbonizar o setor portuário.

“No caso do granel, mudando o tipo de navio panamax para o capesize, que passa de 60 mil toneladas para 120 mil toneladas, já reduz em 32% a emissão de gases na atmosfera”, explicou.

Salles citou também os planos para a Baía Babitonga, canal marítimo que dá acesso ao Porto de São Francisco do Sul, ao Terminal de Uso Privado (TUP) Itapoá e a outros empreendimentos.

“O projeto está pronto, já tem licença prévia e aguarda para os próximos dias a licença de instalação. É um investimento na ordem de R\$ 300 milhões. Já foi feito um pedido junto ao Governo Federal para inclusão dessa obra no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), mas estamos procurando também outras alternativas para a implantação”, explicou.

Com a obra, a profundidade passará dos atuais 14 metros para 16 metros, o que permitirá a navegação de embarcações com até 366 metros de comprimento. Atualmente, a baía recebe navios com até 310 metros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – LOGÍSTICA - PARA SECRETÁRIO, SC DEMANDA MELHORES ACESSOS VIÁRIOS E INVESTIMENTO EM FERROVIAS

Beto Martins deu detalhes sobre gargalos que afetam alguns portos do Estado durante um dos painéis do Sul Export

Por Cássio Lyra redacao@portalbenews.com.br



O secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, disse que alguns portos do Estado vêm sendo prejudicados por gargalos verificados em rodovias federais e estaduais
Crédito: Divulgação/Brasil Export

Melhorias nos acessos rodoviários para eliminar principais gargalos e investimentos em ferrovias para escoamento e aumento da produção. Essas são algumas demandas Santa Catarina, conforme relatou o secretário estadual de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins, durante o Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na última semana, em Curitiba (PR).

Martins fez um balanço dos principais problemas de acessos viários encontrados, que afetam a chegada e saída dos portos catarinenses.

“Em São Francisco do Sul temos a BR-280, uma rodovia federal, com 34 quilômetros que hoje colapsam a atividade. São Francisco já é um porto pujante, bate recorde todos os anos, mas poderia ter números ainda mais expressivos se não fosse a questão da rodovia”, declarou.

Ao falar mais especificamente sobre a situação de outros portos catarinenses, Martins deu mais detalhes sobre os planos do Governo Estadual para eliminar os gargalos em Itapoá.

“Em Itapoá trata-se de uma questão estadual: as rodovias SC-416 e SC-417, que precisam imediatamente de atenção e prioridade do Governo. O porto já teve investimento privado de R\$ 1.7 bilhão e neste momento tem um plano até 2030 de mais de R\$ 2 bilhões. A iniciativa privada está fazendo a sua parte e nós, como ente público, temos que dar nossa contrapartida, até porque os gargalos só acontecem onde há desenvolvimento”, comentou.

Depois, falou sobre os complexos de Itajaí e Navegantes, onde a realidade não é muito diferente.

“Em Itajaí e Portonave existem problemas. Há gargalos para receber a quantidade que vem recebendo. Estamos falando da BR-470, outra rodovia federal, que está em obras, mas em ritmo relativamente lento. O que existe agora é o anúncio de que vai haver uma maior celeridade”, analisou.

De acordo com o secretário, o Governo Estadual já investiu mais de R\$ 30 milhões em dois projetos de ferrovias. Uma delas irá conectar Navegantes a Araquari. A outra estrada de ferro, de Chapecó a Correia Pinto, tem o objetivo de conectar a região Oeste com os portos.

“O prazo de entrega dessas duas ferrovias é para setembro do ano que vem”, disse Martins.

O painel “Acessos terrestres aos portos da região Sul” teve a participação dos debatedores Mayhara Chaves, gerente de Regulação da Rumo Logística; Marcelo Fonseca, superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), e Sandro Alex Cruz de Oliveira, secretário estadual de Infraestrutura do Paraná. A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – ESTRATÉGIA - AUTORIDADES APOSTAM NA CONCESSÃO DE RODOVIAS PARA ALAVANCAR O PORTO DE PARANAGUÁ

Secretário do Governo Estadual e representante da ANTT falaram sobre os leilões dos primeiros lotes no Sul Export

Por CÁSSIO LYRA redacao@portalbenews.com.br

O leilão do Lote 1 de rodovias do Paraná está marcado para o dia 25 de agosto. Já o Lote 2 será leiloadado em 29 de setembro. Os contratos de concessão têm duração de 30 anos Crédito: Divulgação/AEN



“O INVESTIMENTO MAIOR SE DÁ JUSTAMENTE PARA AMPLIAR A CAPACIDADE DA RODOVIA QUE CHEGA AO PORTO DE PARANAGUÁ, ALÉM DE TODAS AS OUTRAS RODOVIAS QUE CONSTAM NO LOTE. A BR-277, SENTIDO PORTO, TERÁ A PISTA TRIPLICADA NA DESCIDA PARA O LITORAL, QUE SERÁ UM GRANDE DESAFIO PORQUE ESTAMOS FALANDO DE UM TRECHO NA SERRA DO MAR”

SANDRO ALEX CRUZ DE OLIVEIRA
secretário estadual de Infraestrutura do Paraná

O pacote de concessões de rodovias do Paraná pretende tornar o Estado o maior corredor de exportações do continente. Já estão agendados os leilões de dois lotes para o segundo semestre deste ano. Os demais estão em análise na Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). A ideia é transformar o Paraná em um hub logístico e aumentar a movimentação no Porto de Paranaguá.

Palestrante convidado para um dos painéis do Sul Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, o secretário estadual de Infraestrutura do Paraná, Sandro Alex Cruz de Oliveira, afirmou que todas as obras previstas na concessão têm como principal objetivo destravar gargalos na saída e entrada do Porto de Paranaguá.

Entre as principais vias colocadas como obras prioritárias no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal estão a BR-277 e a BR-376. A primeira é que a chega ao Porto de Paranaguá. A segunda faz ligação com a divisa com Santa Catarina.

Conforme já anunciado pelo Governo Federal, o chamado Lote 1, composto pelas rodovias BR-277/373/376/476 e pelas PR-418/423/427, será leiloadado em 25 de agosto. Já o lote 2, que compreende as rodovias federais BR-153/277/369/PR e as estaduais PR-092/151/239/407/408/411/508/804/855, irá a leilão em 29 de setembro. Ambos os leilões serão realizados na B3, Bolsa de Valores de São Paulo. Os dois contratos de concessão preveem duração de 30 anos.

“Esses dois primeiros lotes são muito relevantes porque eles formam o gargalo final, que é a nossa atenção principal no Porto de Paranaguá”, analisou o secretário.

Segundo o contrato, estão previstas duplicações em trechos da BR-277, além de terceiras faixas no trecho da Serra do Mar e novas vias marginais. A rodovia federal se apresenta como o principal anel viário em direção a Paranaguá. Os dois primeiros lotes das rodovias paranaenses estão na ordem de pouco mais de R\$ 25 bilhões em investimentos, de acordo com o Ministério dos Transportes.

“O investimento maior se dá justamente para ampliar a capacidade da rodovia que chega ao Porto de Paranaguá, além de todas as outras rodovias que constam no lote. A BR-277, sentido Porto, terá a pista triplicada na descida para o litoral, que será um grande desafio porque estamos falando de um trecho na Serra do Mar”, comentou o secretário.

Estratégia

Durante a realização do painel, Marcelo Fonseca, superintendente de Concessão da Infraestrutura da ANTT, afirmou que os lotes 3 a 4 estão em estudos finais na agência para depois serem aprovados no Tribunal de Contas da União (TCU).

Entretanto, o secretário estadual propôs à ANTT que fosse feita, de maneira exclusiva, a revisão dos lotes 3 e 6. Segundo Sandro Alex, esses dois pacotes completariam toda a extensão da BR-277, de Paranaguá até o Oeste do Estado.

“O lote 6 remete ao Oeste do Estado e aí formaria o corredor total da BR-277, que está composta pelos lotes 1 e 2. Com o 6, teríamos todo o corredor completo. Me parece que a questão de ele ser o 6 tem mais a ver com uma numeração do que ele ser colocado como o último em questão de prioridades. Principalmente do ponto de vista técnico, incluímos os lotes 3 e 6, e assim, concluímos a BR-277 na sua forma integral no encaminhamento ao TCU”, comentou a autoridade paranaense.

Rodada de concessões

De acordo com o representante da ANTT, existe uma expectativa muito grande em torno da competição no leilão dos dois primeiros lotes das rodovias paranaenses.

“Há um grande interesse do mercado para esses futuros leilões. Já tivemos algumas rodadas de conversas. A expectativa é de que a gente tenha para esses dois primeiros lotes uma competição bastante importante de pelo menos três competidores em cada um deles. Recebemos 409 linhas de pedidos de esclarecimento, o que é um número bastante substancial. É um indicativo de que teremos uma competição importante. Os lotes paranaenses, ao todo, trazem uma cifra de R\$ 50 bilhões em investimentos”, analisou.

O painel “Acessos terrestres aos portos da região Sul” teve ainda como debatedores Mayhara Chaves, gerente de Regulação da Rumo Logística, e Beto Martins, secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina. A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – DEMANDA - PORTONAVE REIVINDICA MELHORIAS NOS ACESSOS TERRESTRES

Para diretor, interrupções na única via de ligação ao terminal podem afetar operações

Por CÁSSIO LYRA redação@portalbenews.com.br



O problema dos acessos terrestres a Portonave e Paranaguá foi discutido no painel “Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga” Crédito: Divulgação/Brasil Export

A chegada e saída de alguns dos portos da região Sul foram temas discutidos durante o Sul Export – Fórum Regional de Infraestrutura, Logística e Transportes, realizado na última semana, em Curitiba (PR). O Porto de Navegantes (Portonave), em Santa Catarina, necessita da melhoria e ampliação dos

acessos para não haver diminuição da sua produtividade.



A BR-470 é a única via de acesso rodoviário que liga a região Oeste de Santa Catarina com o Portonave. Com as crescentes movimentação e produção no terminal portuário, existe a preocupação de que a rodovia passe a não dar conta do volume de caminhões que chegam e saem dele.

“Nós temos há muitos anos projetos e propostas de duplicação da rodovia. São investimentos elevados e nós não temos adiantado. Temos um modal rodoviário que embasse nosso terminal em Navegantes. Estamos tendo no terminal produtividade das mais elevadas do Brasil, porém existe essa restrição”, explicou Osmari de Castilho Ribas, diretor superintendente da Portonave.

De acordo com o executivo, Portonave tem uma importante reivindicação que envolve acessos ferroviários, já que a malha não chega até o terminal.

“Em dias de pico, recebemos perto de 3 mil caminhões, fazendo operações gate-in e gate-out em torno de 35 minutos, o que nos dá celeridade para atender a essa demanda. Mas qualquer interrupção na rodovia BR-470 diminui nossa produtividade”, concluiu Osmari.

Paraná

O Porto de Paranaguá (PR) também enfrenta problemas de acessos, principalmente os rodoviários, com apenas um único meio de chegada ao terminal portuário. De acordo com atores do setor, uma nova via se faz necessária.

Rodovia que liga as demais regiões do Paraná ao Litoral, a BR-277 tem sofrido desde o ano passado com diversas interdições por causa do mau tempo. Em 2023, caminhões tiveram grandes dificuldades de acessar o porto devido a bloqueios e outras interdições provocados pelas chuvas.

A chegada ao Complexo de Paranaguá e os seus desafios foram pontuados por André Maragliano, diretor da Associação dos Terminais do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Atexp) e gerente do terminal da Cargill.

Segundo ele, as propostas que envolvem acessos a Paranaguá já deveriam ter saído do papel. “Pode duplicar a BR-277, mas como ficamos reféns desse sistema de uma só alternativa, no período de chuvas que estará por vir nós não vamos ter certeza de quais as condições em que a pista terá lá na frente”, concluiu.

O painel “Iniciativas dos operadores logísticos e portuários e demandas dos embarcadores de carga” também teve como debatedores Jesualdo Silva, diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e presidente do conselho do Sul Export; e Marcelo Saraiva, CEO da Brado Logística. A moderação foi de Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – MÃO DE OBRA - PEEL LEVANTA DISCUSSÃO SOBRE EXCLUSIVIDADE NO TRABALHO PORTUÁRIO E SEUS REFLEXOS

Segundo o desembargador do TRT e coordenador do CEBE, autoridades não podem tomar decisões baseadas em preceitos teóricos

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

O desembargador do Tribunal Regional do Trabalho (TRT) de São Paulo e coordenador científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos do Brasil Export (Cebe), Celso Peel, levantou a discussão sobre a exclusividade no trabalho portuário e alguns dos seus reflexos nas atividades e operações.

O assunto foi debatido em um dos painéis do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes, dentro do Sul Export, realizado na última semana, em Curitiba (PR).



“Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário” foi um dos painéis do InfraJUR, dentro da programação do Sul Export Crédito: Divulgação/Brasil Export

Segundo Celso Peel, nenhuma autoridade administrativa ou judicial pode tomar alguma decisão só com base em preceitos teóricos. A exclusividade da lei acaba acarretando possíveis consequências.

“Ninguém discute a exclusividade da lei porque ela está expressamente prevista. Ela não pode ser analisada de forma isolada e acabar acarretando consequências no sentido

da paralisação das atividades econômicas. Isso acaba trazendo sérios prejuízos econômicos e a própria empregabilidade do trabalhador portuário”, analisou.

De acordo com o desembargador, o consequencialismo jurídico tem sido um fator muito observado e analisado pelo Poder Judiciário, fazendo exemplo com o adicional de risco ao trabalhador portuário avulso. Isso, segundo ele, pode resultar em diversos resultados e paralelos com as operações e atividades portuárias.

“O presidente Luiz Fernando (Garcia, diretor-presidente da Portos do Paraná) exemplificou que houve casos em que se registrou mais barato levar carga para um outro porto que não seja o de Paranaguá. O que se tem é uma quebra na isonomia e essa consequência de decisões afeta a própria atividade e a empregabilidade. O Poder Judiciário tem se debruçado cada vez mais, aplicando a própria lei de introdução às normas que consagram a teoria da derrotabilidade”, explicou.

O desembargador ainda discursou sobre o tema 1046, do Supremo Tribunal Federal, no qual o negociado se sobrepõe ao legislado. Isso, segundo ele, reforça a importância da negociação coletiva como uma ferramenta de conciliação de interesses na esfera trabalhista.

“A exclusividade não é um direito indisponível e os próprios trabalhadores podem abrir mão em troca de outras vantagens dentro de uma análise da teoria”, concluiu.

O painel “Exclusividade e reflexos da tecnologia na relação de trabalho portuário” teve como debatedores Breno Medeiros, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST); e Guilherme Caputo Bastos, ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST). O presidente da mesa foi Elias Francisco da Silva Júnior, sócio do Barbosa Elias Jr. Advogados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – JUSTIÇA - SETOR PRIVADO PRECISA SER PROTAGONISTA NA BUSCA POR SOLUÇÕES CONSENSUAIS, DIZ ZYMLER

Ministro do TCU disse que empresários ainda são tímidos e não recorrem à corte para resolver questões

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A iniciativa privada que atua no setor portuário e de infraestrutura do Brasil precisa perder a “timidez” e procurar de forma mais direta os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) para resolver questões que envolvem os segmentos e que “muitas vezes são difíceis até mesmo para o colegiado”.

Essa é a opinião do ministro da corte de contas, Benjamin Zymler, emitida durante o InfraJUR – Encontro Nacional de Direito da Logística, de Infraestrutura e de Transportes, dentro do Sul Export, realizado na última semana, em Curitiba (PR).



Além de Benjamin Zymler, participaram do painel Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados, e Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil
Crédito: Divulgação/Brasil Export

“As associações dos players devem ter o protagonismo de buscar soluções consensuais. Percebo que quando essa troca acontece, há diminuição do ‘risco TCU’”, avalia o ministro.

Como exemplo, ele citou os contratos de concessão que fazem parte da dinâmica portuária e a incapacidade do TCU em prever todos os imprevistos que podem ocorrer em um longo período de tempo.

Neste cenário, pode ocorrer, por exemplo, a necessidade de um reequilíbrio contratual. E para que a resolução do caso seja mais eficiente, encontros entre o TCU e empresários precisam ocorrer.

Na visão de Zymler, essa aproximação ajuda a ampliar a visão dos ministros sobre as situações enfrentadas pelo setor e a melhor forma de resolvê-las, evitando burocracia excessiva e penalidades.

“É preciso que os senhores (iniciativa privada) tragam os subsídios necessários para a boa decisão e às vezes sinto certa timidez dos empresários em buscar os ministros do TCU para que possamos conhecer o setor”, declarou.

Além do ministro, participaram do painel Benjamin Gallotti, sócio da Gallotti Advogados e presidente do Conselho do Portugal Export; e Jacqueline Wendpap, diretora-executiva do Instituto Praticagem do Brasil, que mediou a conversa.

Questionado sobre como enxerga o papel do TCU nas agências reguladoras, Gallotti respondeu que “há necessidade de que os órgãos se limitem às suas competências de atuação e tenham coragem de enfrentar algumas questões”.

Ainda de acordo com o advogado, o encaminhamento de determinados processos ao TCU “gera substabelecimento”, o que, na prática, “gera uma situação de insegurança jurídica devido à demora expressiva para resolução das questões”.

Gallotti também citou a sobreposição de poderes, exemplificando um caso de cessão de áreas em espaço aquático. “Quem vem primeiro? A agência, a Marinha, a SPU (Secretaria do Patrimônio da União)? Como se resolve isso? Há possibilidade de entendimento, desde que cada órgão reconheça seu limite de competência”, explicou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – BALANÇO - EXPORT DEFENDE CONCESSÕES E AMPLIAÇÃO DO REPORTO

Documento destaca principais pontos debatidos e defendidos por autoridades e empresários do setor durante fórum regional do Brasil Export
Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A melhoria dos acessos aos portos da Região Sul, com a realização de programas de concessão e de investimentos públicos e privados, e a ampliação do prazo do regime de isenções tributárias para investimentos no setor, o Reporto, estão entre os temas debatidos no Sul Export, fórum regional do

Brasil Export ocorrido na semana passada, e destacados na carta-documento que resume os principais pontos do evento.

Sul Export debateu a infraestrutura de transportes do Rio Grande do Sul, de Santa Catarina e do Paraná, além de propostas de solução para seus gargalos logísticos (crédito: Divulgação/Brasil Export)



Iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e tendo o BE News como mídia oficial, o Sul Export foi realizado nos últimos dias 10 e 11, em Curitiba, no Paraná. Seus painéis reuniram lideranças empresariais e autoridades do segmento, tanto regionais como federais, com o objetivo de debater a situação da infraestrutura de transportes dos três estados do Sul do Brasil – Rio Grande do Sul, Santa Catarina e o próprio Paraná – e as propostas apresentadas para solucionar seus gargalos logísticos.

Entre os projetos mais discutidos no evento, está o programa de concessão do canal de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina. Pioneiro no País, o projeto prevê que a iniciativa privada realize investimentos em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização, batimetria, programas e monitoramentos ambientais no Canal da Galheta, que tem cerca de 22,6 quilômetros de extensão.

O empreendimento foi destacado na Carta do Sul Export. O documento enfatiza que “a dragagem de aprofundamento de nossos portos – e sua adequada manutenção – ainda é uma questão problemática e sensível para a competitividade das operações. Urge alcançarmos uma solução definitiva e o Paraná pode estar nos colocando neste caminho”.

A carta também cita os projetos ferroviários desenvolvidos para melhorar os acessos aos portos da região, parte deles ligada à renovação da concessão da Malha Sul, firmada pelo Governo Federal com a Rumo Logística.

O documento também faz referência à importância da aplicação dos indicadores de desempenho para o aperfeiçoamento da governança portuária. E ainda enaltece a urgência da renovação do Reporto – regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária, “de relevância inquestionável para a continuidade dos investimentos em portos e também no transporte ferroviário” e cuja validade vai até o final deste ano.

Confira a seguir a íntegra da Carta do Sul Export.

CARTA DO SUL EXPORT 2023

Leitura por Jesualdo Silva, Presidente do Conselho do Sul Export

O Sul Export 2023 foi marcado por debates genuinamente regionais, propostas de ações efetivas e irrestrita abertura ao diálogo pelos participantes que marcaram presença em território paranaense. Dirigentes da iniciativa privada e agentes públicos das esferas federal e estadual debruçaram-se sobre problemas concretos. Essencial salientar o clima amistoso e o interesse de colaboração entre os representantes dos governos do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, que têm como base diferentes correntes ideológicas e necessidades singulares para atender às demandas de seus investidores e, em especial, de suas populações.



Uma comitiva de aproximadamente 80 integrantes participou da visita técnica ao Porto de Paranaguá, líder nacional na exportação de frango congelado e segundo principal corredor de exportação de grãos do País, com destaque para soja e açúcar a granel. A atividade proporcionou uma melhor compreensão das operações no complexo portuário e, nas palavras do ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Breno Medeiros, que esteve presente à visita, “mostrou como máquinas se conversam”. Hoje abastecidas com baixa intervenção humana, as embarcações exigem tecnologias de ponta incorporadas às operações e, em especial, um canal de navegação adequado a frotas cada vez maiores.

Nesse sentido, a joia da coroa dos investimentos pelo governo paranaense é a concessão do canal de acesso aos portos de Paranaguá e Antonina. Considerado pioneiro no País, o modelo paranaense de concessão marítima prevê que a iniciativa privada realize investimentos em serviços de dragagem, derrocagem, sinalização, batimetria, programas e monitoramentos ambientais no Canal da Galheta, que tem cerca de 22,6 quilômetros de extensão. Todo o trâmite de elaboração dos estudos necessários para a concessão tem sido acompanhado com muito interesse por profissionais do universo portuário e logístico de todo o Brasil. Afinal, a dragagem de aprofundamento de nossos portos – e sua adequada manutenção – ainda é uma questão problemática e sensível para a competitividade das operações. Urge alcançarmos uma solução definitiva e o Paraná pode estar nos colocando neste caminho.

“A JOIA DA COROA DOS INVESTIMENTOS PELO GOVERNO PARANAENSE É A CONCESSÃO DO CANAL DE ACESSO AOS PORTOS DE PARANAGUÁ E ANTONINA”

A ideia da concessão é proporcionar agilidade ao sistema portuário, já que as contratações feitas pelo Poder Público são mais demoradas e burocráticas. Uma das características que mais chamam atenção no projeto é a previsão de um desconto na tarifa de conservação e manutenção da infraestrutura aquaviária, que pode chegar até 23,81% segundo a Portos do Paraná.

O objetivo, segundo o diretor-presidente Luiz Fernando Garcia, é aumentar o calado do canal, que hoje é limitado a 12,5 metros no acesso a Paranaguá. A previsão é chegar a 13,3 metros ainda na fase de implantação do projeto e, no quarto ano de concessão, em 15,5 metros. Em relação aos investimentos, são previstos R\$ 1,05 bilhão, sendo R\$ 251 milhões aplicados até o segundo ano de contrato e R\$ 797 milhões até o quarto ano. Até o fim deste ano, existe a possibilidade de que mais um modelo de concessão de canal aquaviário seja anunciado. Desta vez, voltado aos portos localizados na costa da Bahia.

De modo geral, temos muitos motivos para otimismo quanto ao desenvolvimento de nosso setor no estado do Paraná. Está previsto o investimento de R\$ 2,3 bilhões em obras, incluindo o Moegão ferroviário, a maior obra pública em volume de investimentos de todo o estado.

Outros projetos ligados à malha ferroviária previstos para a região também irão contribuir para o crescimento da movimentação dos portos do Sul, bem como alterar a cadeia logística referente aos acessos terrestres, tanto na chegada como na saída de cargas. Um dos principais pontos levantados envolvendo o transporte ferroviário foi a Malha Sul, cujo contrato está em processo de renovação junto à Rumo Logística. A atual concessão segue até 2027, mas os agentes responsáveis trabalham para a prorrogação do vínculo, garantindo assim maior segurança jurídica aos futuros investimentos.

Um ponto alto do Sul Export 2023 foi o diálogo com o ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler, que demonstrou disposição em atender o setor de infraestrutura com soluções mais adequadas à demanda nacional, além de defender ser necessário “abandonar os manuais de Direito Administrativo tradicionais no mundo das concessões”. Um exemplo muito realístico neste sentido são os contratos de concessão do segmento portuário, que geralmente são válidos por décadas, e a incapacidade do TCU de antecipar todos os imprevistos que podem ocorrer em um período particularmente tão extenso.

Também é importante enfatizar o acerto de outro estado da região, Santa Catarina, com a criação da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias. A nova pasta vem trabalhando para garantir



protagonismo ao segmento no campo político e desenvolver novos projetos ferroviários. Essa integração dos modos de transporte é essencial para garantir a eficiência operacional, com conectividade adequada e entendimento real dos fluxos de carga, reduzindo os congestionamentos rodoviários e melhorando a mobilidade do estado que tem a oitava maior densidade demográfica do País, com índice mais de 50% superior em relação aos outros dois estados da região.

É imprescindível, todavia, melhorar as condições do canal de acesso ao Porto de Itajaí, que necessita de modelagem e execução rápidas. Já existe uma alta demanda para navios maiores realizarem operações no terminal privado de Navegantes e, pra isso, é preciso celeridade quanto à infraestrutura. Sem isso, o que acontece é o registro de índices com baixa produtividade das operações e até desvios de rotas para outros portos brasileiros.

Os dirigentes das Autoridades Portuárias, por sua vez, levantaram a importância da aplicação dos indicadores de desempenho para o aperfeiçoamento da governança e na busca pela excelência do trabalho desenvolvido. O Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP) é atualmente composto por 15 itens, divididos em quatro grupos: financeiro, operacional, fiscal e transparência. O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomênico, anunciou durante o fórum regional a possibilidade da criação de um “índice de satisfação do trabalhador”, o que poderia auxiliar o Governo Federal a analisar como estão sendo administrados os ambientes de trabalho portuário e a colher a opinião dos profissionais que atuam no segmento.

No Rio Grande do Sul, um cenário diversificado e repleto de oportunidades faz do estado uma referência para todo o País. Destaque para a importante agenda de desenvolvimento de distritos industriais de Rio Grande e de Triunfo, além da liderança na implantação de hidrovias pela Portos RS. O estado gaúcho é uma conexão imprescindível para o sucesso do Mercosul Export, novo fórum internacional do grupo Brasil Export e que será realizado pela primeira vez nos próximos dias 11 e 12 de setembro.

Por fim, e longe de ser menos importante, os participantes do fórum regional clamaram pela renovação do Reporto – regime tributário para incentivo à modernização e à ampliação da estrutura portuária, de relevância inquestionável para a continuidade dos investimentos em portos e também no transporte ferroviário.

Todas as frentes de mobilização acima citadas contam com o apoio do Grupo Brasil Export. Estamos ampliando nossa estrutura para desempenhar com excelência o papel de fomentar o diálogo, promover conhecimentos e incentivar a inovação. E no caso dos fóruns regionais como este voltado à região Sul, construir uma agenda de desenvolvimento regional sustentável, como benefícios estendidos a todo o País.

“A DRAGAGEM DE APROFUNDAMENTO DE NOSSOS PORTOS - E SUA ADEQUADA MANUTENÇÃO - AINDA É UMA QUESTÃO PROBLEMÁTICA E SENSÍVEL PARA A COMPETITIVIDADE DAS OPERAÇÕES. URGE ALCANÇARMOS UMA SOLUÇÃO DEFINITIVA E O PARANÁ PODE ESTAR NOS COLOCANDO NESTE CAMINHO”

“DE MODO GERAL, TEMOS MUITOS MOTIVOS PARA OTIMISMO QUANTO AO DESENVOLVIMENTO DE NOSSO SETOR NO ESTADO DO PARANÁ. ESTÁ PREVISTO O INVESTIMENTO DE R\$ 2,3 BILHÕES EM OBRAS, INCLUINDO O MOEGÃO FERROVIÁRIO, A MAIOR OBRA PÚBLICA EM VOLUME DE INVESTIMENTOS DE TODO O ESTADO”

“UM DOS PRINCIPAIS PONTOS LEVANTADOS ENVOLVENDO O TRANSPORTE FERROVIÁRIO FOI A MALHA SUL, CUJO CONTRATO ESTÁ EM PROCESSO DE RENOVAÇÃO JUNTO À RUMO LOGÍSTICA. A ATUAL CONCESSÃO SEGUE ATÉ 2027, MAS OS AGENTES RESPONSÁVEIS TRABALHAM PARA A PRORROGAÇÃO DO VÍNCULO”

“UM PONTO ALTO DO SUL EXPORT 2023 FOI O DIÁLOGO COM O MINISTRO DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU), BENJAMIN ZYMLER, QUE DEMONSTROU DISPOSIÇÃO EM ATENDER O SETOR DE INFRAESTRUTURA COM SOLUÇÕES MAIS ADEQUADAS À DEMANDA NACIONAL”

“É IMPRESCINDÍVEL, TODAVIA, MELHORAR AS CONDIÇÕES DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE ITAJAÍ, QUE NECESSITA DE MODELAGEM E EXECUÇÃO RÁPIDAS. JÁ EXISTE UMA ALTA DEMANDA PARA NAVIOS MAIORES REALIZAREM OPERAÇÕES NO TERMINAL PRIVADO DE NAVEGANTES E, PRA ISSO, É PRECISO CELERIDADE QUANTO À INFRAESTRUTURA”

“NO RIO GRANDE DO SUL, UM CENÁRIO DIVERSIFICADO E REPLETO DE OPORTUNIDADES FAZ DO ESTADO UMA REFERÊNCIA PARA TODO O PAÍS. DESTAQUE PARA A IMPORTANTE AGENDA DE DESENVOLVIMENTO DE DISTRITOS INDUSTRIAIS DE RIO GRANDE E DE TRIUNFO, ALÉM DA LIDERANÇA NA IMPLANTAÇÃO DE HIDROVIAS PELA PORTOS RS”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/07/2023

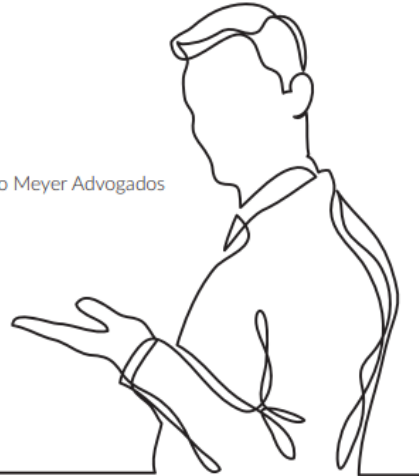
OPINIÃO – ARTIGOS - A EXECUÇÃO DE EMPRESAS QUE NÃO PARTICIPARAM DA FASE DE CONHECIMENTO DO PROCESSO.



DANIEL DIAS

sócio da área trabalhista do Machado Meyer Advogados

opinio@portalbenews.com.br



“O Brasil não é para principiantes”. A frase do compositor e maestro Antônio Carlos Jobim já foi utilizada muitas vezes, nos mais diversos tipos de debates, desde rodas de botecos até reuniões de conselho de empresas, especialmente para tentar traduzir a complexidade da cultura brasileira e a volatilidade do ambiente de negócios no país.

A célebre declaração, que virou ditado popular, sempre veio a calhar – ou a tentar justificar – em situações relacionadas a decisões judiciais – especialmente as proferidas na Justiça do Trabalho – que impactam as relações e o andamento dos negócios no país.

Muitos se questionam: Como explicar ao investidor estrangeiro interessado em injetar dinheiro e buscar novas oportunidades no Brasil que, quando se trata de determinados assuntos, principalmente alguns relacionados à Justiça trabalhista, tudo depende de diversas nuances e é diferente de todos os conceitos, inclusive, muitas vezes, diferente do que a própria legislação determina?

Como explicar a uma empresa que ela teve suas contas bancárias bloqueadas para quitar débitos trabalhistas decorrentes de um processo que jamais teve conhecimento, por supostamente pertencer ao mesmo grupo econômico da devedora principal? Como dizer que as proteções constitucionais ao devido processo legal, à legalidade, à coisa julgada e à ampla defesa podem ser relativizadas ou mesmo totalmente afastadas pelo Judiciário?

Como explicar que o conceito de grupo econômico de empresas e suas repercussões no mundo são completamente subjetivos, diferentes, dependendo da esfera do Judiciário em que se esteja debatendo o tema?

Infelizmente, a dificuldade para explicar esse imbrólio jurídico perdura há décadas.

Durante cerca de 18 anos, entendeu-se que o responsável solidário integrante de grupo econômico que não participou da fase de conhecimento do processo e que, portanto, não consta no título executivo judicial como devedor não pode ser sujeito passivo na execução. Esse era o teor da Súmula 205 do Tribunal Superior do Trabalho (TST), editada em meados de 1985.



No entanto, com o cancelamento da mencionada súmula em 2003, a doutrina e a jurisprudência brasileira voltaram a considerar a possibilidade de incluir empresas na execução, mesmo que não tenham participado da fase de conhecimento do processo. Para isso, tomou-se como fundamento a responsabilidade solidária de empresas pertencentes ao mesmo grupo econômico, imposta pelo §2º do art. 2º da CLT. A justificativa é que o direito processual não poderia se sobrepor ao direito material, já que o primeiro somente deveria existir como instrumento de aplicação do segundo.

A possibilidade de inclusão das empresas, com elasticidade de interpretação do conceito de grupo econômico feita por muitos julgadores (tema esse que vale não só um artigo, mas uma tese de doutorado), criou um perigoso precedente, que torna ainda mais controversa a busca da satisfação da dívida trabalhista.

Para muitos juristas e advogados que trabalham no ramo, trata-se de verdadeira ameaça contra o patrimônio daqueles que aparentam pertencer ao tal “mesmo grupo econômico de empresas”. Aos que defendem a não inclusão das empresas na fase de execução para satisfação de débitos trabalhistas, há um evidente desrespeito aos direitos e garantias fundamentais previstos na Constituição Federal, principalmente ao princípio da legalidade, da ampla defesa e do devido processo legal, além de afetar a própria segurança jurídica das relações no país.

Como não podia deixar de ser, as fortes medidas judiciais de expropriação contra empresas que não participaram do processo de conhecimento fez com que o debate jurídico chegasse ao Supremo Tribunal Federal (STF), em diversas ações, como as arguições de descumprimento de preceito fundamental 488 e 951 (ADPF 488 e ADPF 951), o Recurso Extraordinário com Agravo 1.160.361–SP (ARE 1.160.361/SP) e o atual Tema 1232.

No ARE 1.160.361/SP, o STF entendeu que o redirecionamento da execução para empresa que não tenha participado da formação do título executivo seria ilegal, por violar as determinações previstas no art. 513, § 5º, do CPC (“O cumprimento da sentença não poderá ser promovido em face do fiador, do coobrigado ou do corresponsável que não tiver participado da fase de conhecimento”), e inconstitucional, por violar os princípios do contraditório e da ampla defesa.

Em relação às ADPFs 488 e 951, já existe voto do ministro Gilmar Mendes, apesar de, no momento, ambas estarem suspensas a pedido do ministro Dias Toffoli.

Em seu voto, o ministro Gilmar Mendes propõe a declaração de “incompatibilidade com a Constituição Federal das decisões judiciais proferidas pela Justiça do Trabalho que incluem, na fase de execução, sujeitos que não participaram da fase de conhecimento, ao argumento de que fazem parte do mesmo grupo econômico, a despeito da ausência de efetiva comprovação de fraude na sucessão e independentemente de sua prévia participação no processo de conhecimento ou em incidente de desconsideração da personalidade jurídica”.

No mesmo sentido, o STF, em análise minuciosa da questão, vislumbrou que a controvérsia debatida no RE 1.387.795 transcendia o direito discutido entre as partes, reconhecendo a repercussão geral da matéria ao criar o Tema 1.232 (que ainda não tem data prevista de julgamento), apesar de o ministro Dias Toffoli ter determinado a suspensão no país de todas as execuções trabalhistas que debatam o mesmo tema.

Ainda é muito cedo para cravar qual será o entendimento do STF sobre o tema, mas, ao que tudo indica, a mais alta corte brasileira tende a garantir a vigência das normas e princípios protetores do contraditório e da ampla defesa, encerrando de uma vez por todas as fortes medidas persecutórias e executórias praticadas em muitas ocasiões pelo Judiciário trabalhista.

Não se está aqui a defender o empresariado ou atribuindo mais valor ao capital do que ao trabalho. Pelo contrário, o que se busca com o debate é a consolidação da segurança jurídica processual, quando o assunto é tratado na Justiça do Trabalho. A segurança jurídica é necessária não só ao empresário, mas também para o desenvolvimento do país e, portanto, a todos os trabalhadores, com relações seguras e amplitude da oferta de emprego.

É elemento básico do contraditório e da ampla defesa que um título executivo não pode ser apresentado contra quem não consta dele. Sem título executivo, não existe (ou não deveria existir) execução.

Ao que parece, é difícil defender que o contraditório e a ampla defesa foram amplamente respeitados, quando o conceito do instituto que justifica a execução em desfavor de empresa que não participou da fase de conhecimento não pode, sequer, ser discutido.

O que se busca garantir com o julgamento do tema no STF é a tão almejada segurança jurídica, princípio constitucionalmente assegurado. Em outras palavras, que seja dado ao suposto codevedor, responsável solidário, o mesmo direito à ampla defesa e ao devido processo legal a que o devedor principal teve acesso no processo de conhecimento. Somente depois disso, então, que ele seja obrigado (ou não) a pagar o montante a que, comprovadamente, deu causa.

Segurança jurídica, que assegure os direitos e garantias constitucionais, torna o Brasil um ambiente adequado para principiantes, amadores, experts, enfim, para todos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/07/2023

ESPECIAL - SUL EXPORT – VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para quem gosta de bastidores, um pequeno resumo de quem esteve conosco na edição do Sul Export 2023. Registros de mais descontraídos entre as palestras e as visitas técnicas. São momentos mais informais, mas não menos importantes para o sucesso do nosso setor.

Bem-vindo(a)!



Uma foto histórica e muito representativa de quatro referências do nosso setor portuário de logística e infraestrutura, em meio às integrantes do Conselho Feminino do Brasil Export. Da esquerda para a direita, o diretor-presidente da Iapó Economia, Luiz Antonio Fayet, o presidente da Hidrovias RS e consultor portuário, Wilen Manteli, o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e o presidente do Conselho do Nordeste Export, Aluisio Sobreira



O diretor de Operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, a diretora de Comunicação da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Claudia Borges, a assessora da Presidência e Coordenadora da Gerência de Marketing e Comunicação da Portos do Paraná, Núria Bianco, e o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Benjamin Zymler, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Breno Medeiros, o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, Celso Peel, e o presidente do Brasil Export, Aluisio Sobreira



Divisão/Brasil Export



Divisão/Brasil Export

O presidente do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), André Neiva, o secretário de Assuntos Portuários da Prefeitura de Santos, Bruno Orlandi, e a vice-presidente do Sindisan e conselheira do Santos Export, Rose Fassina



O diretor Comercial, Gustavo Helena, sócio da Exportadora São Francisco, Iran Machado, ambos integrantes da Associação Brasileira de Fornecedoros e Serviços a Navios (ABFN), importante parceira e sempre presente nos eventos do Brasil Export.

A sócia da Garin Infraestrutura, Ana Luiza Becker Salles, o diretor-executivo do BE, José Vitor Mamede, o presidente do Conselho de Administração do Porto de Imbituba (SC), Marcelo Werner Salles, a gerente Jurídica e de Relações Institucionais da Cargill Agrícola, Sandra Francisco da Silva e a advogada na Araújo e Araújo Advogados, Fernanda Araújo, agora integrante do Conselho jurídico do Brasil Export, empossada durante o Sul Export



Divisão/Brasil Export

Divisão/Brasil Export



O advogado especializado em Direito Portuário, Marítimo e Aduaneiro e presidente do Sudeste Export, Marcelo Sammarco, o conselheiro de Tecnologia e de ESG do Brasil Export, e CEO da ModalGR, Danilo Abbondanza, o CEO da Hexagon.Pro, e também membro do Conselho Brasil Tech Export, Luiz Simões

O CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, o diretor-superintendente da Portonave, Osmari de Castilho Ribas, o secretário Nacional dos Portos e Aeroportos, Fabrício Pierdomenico, e o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias do Governo de Santa Catarina, Beto Martins



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO REVISAR PROJECÇÃO DE PIB PARA ALTA DE 2,5% EM 2023; PREVISÃO DE INFLAÇÃO FOI REDUZIDA PARA 4,85%

No início do mês, o secretário de Política Econômica da Fazenda, Guilherme Mello, havia adiantado que a pasta anunciaria uma revisão altista entre 2,5% a 3% na perspectiva de crescimento econômico

Por Renan Monteiro, O GLOBO — Brasília

O Ministério da Fazenda apresentou nesta quarta-feira uma projeção de alta de 2,5% no PIB brasileiro até o fim do ano. O levantamento anterior apontava para um crescimento de 1,9%. Para o índice de preços, a projeção passou de 5,58% para 4,85% em 2023.

No início do mês, o secretário de Política Econômica da Fazenda, Guilherme Mello, havia adiantado que a pasta anunciaria uma revisão altista entre 2,5% a 3% na perspectiva de crescimento econômico para o fim de 2023.

“A revisão no crescimento foi motivada, sobretudo, pelo resultado do PIB no 1T23 (primeiro trimestre), melhor do que o esperado para o setor agropecuário e para alguns subsetores de serviços e indústria, e ainda pela expectativa de menores juros até o final do ano, em função da desaceleração nas projeções de inflação”, diz o relatório divulgado na tarde desta quarta-feira.

Previsão por setores:

- Para este ano, as projeções de crescimento melhoraram para três grandes setores.
- Agropecuária: a projeção de crescimento no ano foi revisada de 11,0% para 13,2%;
- Indústria: o crescimento esperado avançou de 0,5% para 0,8%;

- Serviços: passou de 1,3% para 1,7%.

Outras estimativas:

- A previsão para o IPCA em 2024 passou de 3,63% para 3,30%;
- O crescimento esperado para 2024 manteve -se em 2,3%, assim como no boletim anterior;
- Na coleta de junho, a projeção para o déficit primário em 2023 foi de R\$ 101,75 bilhões, ante R\$ 125,99 bilhões em janeiro;
- O resultado do primeiro trimestre ficou acima do esperado pela Secretaria de Política Econômica (SPE), que projetava elevação de 1,2%.

Inflação dentro da meta

O secretário de Política Econômica, Guilherme Mello, disse que há aumento “expressivo” da possibilidade da inflação realizada - até o fim do ano - ficar dentro da meta de 3,25% a 4,75%.

— As expectativas para o IPCA, até o fim do ano, se encontram muito próximas de 4,9%, com aumento expressivos das chances do IPCA terminar o ano na banda superior da meta de inflação. Essa expectativa não estava no horizonte há alguns meses — disse, em coletiva nesta quarta.

Juros

Ao falar da expectativa da Fazenda de queda na taxa básica de juros (Selic), Guilherme Mello argumentou que o gasto do governo com juros, na dívida pública, é maior que orçamento destinado à área de saúde e educação.

— O gasto com juros neste ano deve chegar a R\$ 680 bilhões, isso é maior que o orçamento do Ministério da Educação, Saúde, e do Desenvolvimento Social juntos. Praticamente todo o gasto social é inferior ao volume de pagamento de juros. Cada 1% da taxa de juros representa cerca de R\$ 40 bilhões.

Para Mello, não há justificativa para a manutenção da Selic em 13,75%. Ele diz que os indicadores macroeconômicos estão favoráveis à redução da taxa básica de juros:

— Não é crítica ao Banco Central, são constatações. Não há nenhuma razão técnica para a taxa de juros estar no patamar de hoje. Todas as variáveis apontam para a redução.

Fonte: *O Globo* - RJ

Data: 19/07/2023

APÓS ENCONTRO COM HADDAD, TEBET INDICA QUE ORÇAMENTO DE 2024 SERÁ APERTADO E MINISTÉRIOS TERÃO QUE 'SE ADAPTAR'

Ministra do Planejamento diz que ministérios terão que "se adaptar e entender a realidade dos fatos", diante de um arcabouço e da Constituição que estabelece parâmetros

Por *Geralda Docca*



Simone Tebet em 2023 30.^a Ministra do Planejamento e Orçamento do Brasil – Foto : Brenno Carvalho / Agência O Globo

Após se reunir com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, a ministra do Planejamento, Simone Tebet, disse que o Orçamento de 2024 será apertado porque boa parte do espaço aberto pela PEC da Transição vai ser consumido por gastos com saúde e educação. Ela destacou que os Ministérios setoriais terão que "entender e se adaptar".



A proposta orçamentária está em fase de elaboração e precisa ser enviada ao Congresso até 31 de agosto. Até esta sexta-feira, as pastas serão informadas sobre a verba que cada uma terá direito e devolver para a equipe econômica os valores dos programas em suas ações em até 15 dias.

O Orçamento está sendo elaborado com base no arcabouço fiscal, aprovado pelo Senado e que ainda precisa de nova análise pela Câmara dos Deputados.

- Ao mesmo tempo em que a gente vai ter um espaço fiscal significativo, uma parte dele já está carimbada, e os ministérios terão que se adaptar e entender a realidade dos fatos, diante de um arcabouço e da Constituição que estabelece parâmetros - disse a ministra.

Ela afirmou, contudo, que os recursos do programa Minha Casa Minha Vida, uma das vitrines do governo, na faixa 1 (renda familiar de até dois salários mínimos, até R\$ 2.640) serão preservados. Para este ano, estão previstos R\$ 9,5 bilhões graças à PEC da Transição.

Tebet mencionou que praticamente todas as promessas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva já foram incorporadas ao Orçamento. A exceção é ampliação da isenção dos imposto de renda para quem ganha até R\$ 5 mil até o fim do mandato em 2026.

- Isso pode entrar no ano que vem como pode entrar no ano de 2025, a depender de uma outra questão que vai ser discutida no o tempo do Ministério da Fazenda, até o fim do ano, logo após a aprovação da reforma tributária no Senado.

Tebet também discutiu com Haddad o relatório bimestral de receitas e despesas que será divulgado na sexta-feira.

- Teremos mais um relatório bimestral , fechamos na reunião da Junta Orçamentária, a meta fiscal para este ano, receitas, despesas, se vai ter bloqueio ou não. Isso tudo vai ser anunciado até sexta-feira.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

HADDAD: PACOTE QUE SERÁ ENVIADO AO CONGRESSO INCLUI PROPOSTA PARA TRIBUTAR 'FUNDOS DOS SUPER-RICOS'

Segundo o ministro, projeto de lei para tributar fundos chamados também de exclusivos será encaminhado com o Orçamento em agosto

Por Fernanda Trisotto e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que um projeto de lei para tributar fundos exclusivos estará no pacote de medidas a ser enviado pelo governo ao Congresso em agosto, junto do Orçamento. Também conhecidos como fundos dos "super-ricos", eles são chamados de "exclusivos" por terem apenas um cotista, o que resulta num portfólio personalizado, organizado por um gestor de fundos profissional, conforme os objetivos de investimento.

"Acabei de vir da casa do presidente (da Câmara dos Deputados, Arthur) Lira para definir a pauta do segundo semestre. Temos um conjunto de medidas que vão com o Orçamento e que não passam pelo Imposto de Renda de Pessoa Física", disse Haddad ao retornar ao ministério.

Ele confirmou que a tributação de fundos exclusivos está no pacote e deve ser enviado para a Câmara em agosto, como projeto de lei.

Não é a primeira tentativa de tributar esses fundos. O governo do ex-presidente Michel Temer (MDB) chegou a editar uma medida provisória para aumentar em mais de R\$ 10 bilhões a arrecadação com a tributação desses fundos de investimentos, mas a proposta enfrentou resistência do Congresso.

Haddad também disse ter expectativas para a votação do marco de garantias, já aprovado no Senado, ainda em agosto. Na conversa com Lira, ele disse que tratou também das apostas esportivas — tanto sobre a medida provisória que permite a criação de cargos para a secretaria que cuidará do tema quanto de um projeto de lei das apostas.



Medida deve ser enviada junto a pacote que incluirá o Orçamento Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Desaceleração

Haddad disse que o almoço que teve com o diretor de Política Monetária do Banco Central, Gabriel Galípolo, nesta quarta-feira, foi para aproximar as equipes e afinar informações. “Temos avaliação que a desaceleração está forte demais e isso inspira cautela. Galípolo vai ser ponte muito importante”, disse.

O ministro ainda afirmou que a reunião que fará nesta quarta com o Instituto para Desenvolvimento do Varejo (IDV) será sobre o plano de conformidade da Receita Federal, alvo de críticas do setor. Ele espera receber um material dos varejistas e lembra que, em agosto, entra em vigor o plano de conformidade dos Estados, que fecharam questão sobre uma alíquota de ICMS única para cobrança das varejistas internacionais.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2023

PETROLEIRAS VÃO INVESTIR R\$ 21 BILHÕES EM EXPLORAÇÃO NO PAÍS ATÉ 2027, DIZ ANP

Do total de recursos para a atividade, 29% estão previstos para este ano, afirma agência
Por Denise Luna

RIO - A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e B combustíveis (ANP) informou que, até 2027, as petroleiras que operam no País vão investir R\$ 21 bilhões somente na fase de exploração, etapa que precede a produção. Desse total, R\$ 5,6 bilhões de reais (29%) estão previstos para ocorrer em 2023, e R\$ 7 bilhões (34%) em 2024, informou a ANP.

As informações foram apresentadas nesta quarta-feira durante apresentação do “Relatório Anual de Exploração 2022 - Diagnóstico e Perspectivas da Exploração de Petróleo e Gás Natural no Brasil”. Segundo o documento, o número de notificações de descobertas no Brasil aumentou aproximadamente 54% no ano passado quando comparado ao ano de 2021. Foram 20 notificações em 2022, contra 13 no ano anterior.

Em 2022, houve também um pequeno crescimento no número de poços perfurados em relação ao ano anterior. Foram 22 poços em 2021 e 23 poços em 2022, demonstrando que o setor ainda se recupera da pandemia de covid-19, destacou a agência.

Ao final de 2022, 295 blocos estavam sob contrato, total que representou aumento de 19% em relação a 2021, interrompendo a tendência de queda observada desde 2019. Isso equivale a mais de 186 mil quilômetros quadrados (m²) de bacias com blocos exploratórios.



Investimentos devem chegar a R\$ 12,6 bilhões no total dos anos de 2023 e 2024 Foto: Fábio Motta / Estadão

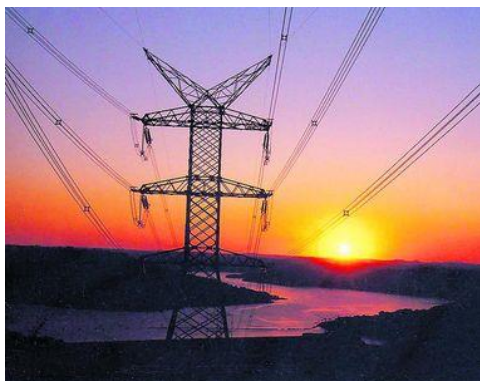
Ainda segundo o relatório, dos 295 blocos com contratos vigentes, 246 estavam ativos e 49 suspensos, ou seja, cerca de 17% dos contratos encontravam-se suspensos. Na maioria desses contratos, a suspensão devia-se ao atraso no processo de licenciamento ambiental, informou a ANP.

“Zelar pelo incremento das atividades exploratórias no Brasil é zelar pela segurança energética do País, bem como pela manutenção de empregos, renda e participações governamentais à sociedade brasileira. Só em 2022, a ANP distribuiu cerca de R\$ 130 bilhões em royalties, participações especiais e bônus de assinatura”, disse o diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, durante o evento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/07/2023

PRIVATIZAÇÕES ESTADUAIS DEVEM MANTER MERCADO AQUECIDO NO SEGUNDO SEMESTRE

Previsão é do CEO do Banco Genial, André Schwartz, que participou de cinco vendas de estatais **EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Cynthia Declodt e Altamiro Silva Junior**



Banco Genial trabalha no desenho das privatizações da empresas estaduais Copel, Copasa, Bahiagás e Emae Foto: DIVULGAÇÃO / COPEL

As privatizações estaduais podem ganhar tração no segundo semestre à medida que a Bolsa e o mercado de capitais continuem a reagir positivamente às sinalizações macroeconômicas e ao avanço das reformas. A previsão é do CEO do Banco Genial, André Schwartz, que esteve envolvido em cinco processos de privatização recentes, entre eles a modelagem da Eletrobras, que movimentou R\$ 34 bilhões, e a da Corsan, a empresa de saneamento do Rio Grande do Sul,

vendida por mais de R\$ 4,1 bilhões.

O Banco Genial, que passou a dar foco em privatizações e concessões, está agora engajado no desenho das operações da Companhia de Gás da Bahia (Bahiagás), da Companhia Paranaense de Energia (Copel), da Companhia de Saneamento de Minas Gerais (Copasa) e da Companhia de Águas de São Paulo (Emae). “Reposicionamos nosso foco para as agendas de privatização estaduais”, disse Schwartz.

A aprovação do arcabouço fiscal e da reforma tributária na Câmara dos Deputados, somada à expectativa de corte de juros e à mudança para positiva da perspectiva do rating brasileiro pela agência de classificação de risco Standard & Poor’s passaram a acelerar os planos de ofertas em bolsa e a dar espaço às privatizações, de acordo com o executivo. Estes fatores ajudaram a destravar ofertas subsequentes de ações (follow-on, no jargão financeiro) que movimentaram R\$ 22 bilhões neste ano até agora, quase todo o volume de 2022, de R\$ 24 bilhões.

Ambiente é melhor para Estados terem sucesso em vender empresas

“Os Estados que estão modelando uma oferta de capitalização para chegar na privatização via Bolsa têm um ambiente um pouco melhor agora para viabilizarem seus planos”, disse Schwartz. As transações de desestatização por meio de fusão e aquisição (M&A, na sigla em inglês) também encontram um ambiente melhor, acrescenta o executivo.

Estão previstas para este ano as privatizações da Emae, Copasa e Copel. Em Minas Gerais, além da Copasa, o governo quer vender a geradora e distribuidora de energia Cemig, mas tem encontrado resistência na assembleia legislativa estadual. Por isso, a expectativa é que a Copasa seja vendida primeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2023

TARCÍSIO LANÇA PLANO HABITACIONAL PARA FAMÍLIAS NÃO BENEFICIADAS PELO MINHA CASA, MINHA VIDA

Programa prevê investimentos de R\$ 258,1 milhões para construção de 20 mil moradias em 67 municípios

Por Bruno Luiz

O governo de São Paulo lança nesta quarta-feira, 19, uma linha de crédito habitacional para famílias de baixa renda que não são contempladas pelo programa Minha Casa, Minha Vida (MCMV). O governador Tarcísio de Freitas vai anunciar investimentos de R\$ 258,1 milhões para construção de 20 mil moradias em 67 municípios, no âmbito do programa Casa Paulista, uma das principais iniciativas da gestão na área social.

A linha de financiamento visa baratear o custo da compra de imóveis para alcançar famílias com renda de até R\$ 2,4 mil. Pelas regras do governo federal, elas estariam contempladas pela faixa 1 do MCMV, que atende aqueles com renda de até R\$ 2.640. Na prática, não é isso o que acontece, segundo o secretário estadual de Desenvolvimento Urbano e Habitação, Marcelo Branco.



Em entrevista ao Estadão/Broadcast, ele explica que o alto custo de construção de moradias no Estado faz com que empreiteiras não se interessem em atender a essa faixa. De acordo com ele, a renda média que uma família precisa ter para comprar um imóvel em São Paulo varia entre R\$ 3,5 mil e R\$ 4 mil.

Programa prevê investimentos de R\$ 258,1 milhões para construção de 20 mil moradias em 67 municípios. Foto: Isadora de Leão Moreira/Governo SP

Com o subsídio, o governo paulista avalia que as construtoras terão condições de concluir os empreendimentos, dando a famílias mais pobres a possibilidade de adquirir imóveis nesses locais. “Quando coloco o subsídio do Casa Paulista, puxo essa média para R\$ 2,4 mil, entra na faixa 1 e na maior camada de déficit habitacional. A gente complementa o valor para as pessoas, cria na família uma capacidade de pagamento, de financiamento (do imóvel). O número de pessoas interessadas potencializa o investimento, e o empreendedor consegue vender o empreendimento como um todo”, afirma o secretário.

Branco explica que o subsídio será disponibilizado para famílias com renda de até R\$ 2,4 mil interessadas em adquirir unidades habitacionais em empreendimentos contemplados pelo Casa Paulista, que estão em construção em 67 municípios do Estado. Após análise e liberação do crédito pela Caixa Econômica Federal, o dinheiro será depositado na conta do comprador para baratear o valor imóvel.

“Se a ficha da pessoa for aprovada pela Caixa, porque a Caixa vai financiar parte do imóvel, esse subsídio vai para a conta dela na Caixa. Ao longo da construção do edifício, esse dinheiro vai sendo liberado, transferido pela Caixa para a construtora para baixar o valor do imóvel dela e, portanto, baixa a prestação e a necessidade de renda comprovada”, detalha o secretário.

A linha de crédito vai contemplar empreendimentos em cidades com alto percentual de pessoas vivendo em áreas de risco e com grande déficit habitacional. Na capital paulista, serão construídas 5,8 mil unidades e outras 7.750 na Região Metropolitana.

“Quando você atua lançando um volume grande de unidades em municípios que tem volume de área de risco muito grande, você acaba mexendo no valor médio de baixa renda. Baixa o preço do imóvel, do aluguel de baixa renda e você treina pessoas que moram em áreas de risco a migrarem para moradias de baixa renda”, afirma Branco.

Concorrência

Apesar de mirar famílias não contempladas pelo Minha Casa, Minha Vida, o secretário nega que o Casa Paulista seja concorrente do programa federal, uma das principais vitrines dos governos petistas. Branco diz que as iniciativas são complementares, mas afirma que o programa da gestão paulista tem condições de entregar mais moradias no Estado que o MCMV.

“Quando você fala do Minha Casa, Minha Vida faixa 1, é muito restritivo. Se você pegar os números que foram anunciados de quantos faixa 1 nós teremos no Estado de São Paulo, esse ano, são 1,8 mil unidades. Nós estamos lançando 20 mil. O Minha Casa, Minha Vida faixa 1 é com recursos a fundo perdido da União. O Casa Paulista usa o Fundo de Garantia da Caixa Econômica, que é muito mais volumoso, e amplia a possibilidade de atendimento da faixa 1”, diz.

Com a inelegibilidade do ex-presidente Jair Bolsonaro, o governador Tarcísio de Freitas é considerado potencial candidato contra o presidente Luiz Inácio Lula da Silva na próxima eleição. Tarcísio vem apostando em iniciativas na área social que são caras ao PT. Além do programa habitacional, o governador elevou o salário mínimo paulista para R\$ 1.550, valor maior que o nacional, de R\$ 1.320.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ANTAQ CONDUZIRÁ CHAMAMENTO PÚBLICO PARA OPERADOR PROVISÓRIO DE CONTÊINERES EM ITAJAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2023 - 22:01



Empresa escolhida poderá operar Tecon por até dois anos, enquanto concorrência definitiva estiver sendo preparada

O governo federal anunciou, nesta quarta-feira (19), que deu aval para um edital de transição para exploração do terminal de contêineres do Porto de Itajaí (SC). O ministro de portos e aeroportos, Márcio França, informou que o edital transitório será publicado será encaminhado pela pasta à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que conduzirá o chamamento público, e deverá ser

colocado na rua nas próximas semanas.

A empresa escolhida poderá operar o terminal provisoriamente por até dois anos, enquanto a concorrência definitiva estiver sendo preparada. "Faremos chamamento por dois anos. A empresa se instala por dois anos e, nesse período, preparamos a concorrência definitiva para poder chamar a empresa [que vai operar] por 35 anos", justificou o ministro.

França acrescentou que o edital será mais simplificado, o que permitirá conduzir o processo de maneira mais rápida. A expectativa do governo é a retomada das movimentações no porto organizado. "Não podemos esperar mais tempo da não presença de navios em Itajaí. A cidade se confunde com porto", afirmou França em uma rede social.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023

ENTIDADES DEMONSTRAM PREOCUPAÇÃO COM RUMORES SOBRE SAÍDA DE FRANÇA DO MPOR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2023 - 19:01



Arquivo/Divulgação

Apesar de considerarem especulação, associações acompanham bastidores por temer que eventual troca no comando do ministério prejudique continuidade de políticas setoriais

Nos últimos dias, ficaram mais fortes os rumores de uma troca de cadeiras no Ministério de Portos e Aeroportos envolvendo a saída do ministro Márcio França por necessidade de rearranjo político no governo. O PSB é um partido com menor representatividade no Congresso e está com três ministérios, entre eles o MPor. Nos bastidores, a manobra é considerada necessária para ampliar a base governista e para garantir votos para o governo no Congresso. Um dos nomes cotados, para o caso de mudança, é o de André Fufuca (PP-MA). O nome de França foi ventilado para o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Apesar de considerarem especulação, entidades empresariais e laborais do setor portuário veem com preocupação a possibilidade de mudança na pasta. Elas temem que uma eventual troca no comando do ministério prejudique a continuidade de políticas setoriais que consideram estar avançando nos últimos anos.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, disse que o assunto no momento é tratado como 'boato de bastidor', mas que as entidades setoriais estão atentas e preocupadas por haver informações desencontradas e porque, até o momento, nada foi desmentido oficialmente. "Não consideramos um fato concreto, mas preocupa. O setor defende que a infraestrutura precisa ser tratada como questão de Estado, e não de governo", disse Aquino, à Portos e Navios.

Aquino destacou que a Fenop já apresentou propostas formais ao governo defendendo que esse tipo de troca e alterações dos gestores de portos de administração pública sejam sempre submetidos ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP). A avaliação da federação é que, mesmo o CAP sendo consultivo, seria importante o governo regulamentar esse aspecto, a fim de evitar esse tipo de incerteza.

As associações entendem que a política setorial não deve gerar instabilidade porque cerca de 95% do comércio exterior brasileiro passam pelo sistema portuário. Elas apontaram que a experiência de França e o conhecimento da região de Santos (SP), maior porto da América Latina, bem como a equipe formada por nomes conhecidos do mercado como Roberto Gusmão, secretário-executivo da pasta, e Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de portos e transportes aquaviários, deram um aspecto técnico aos trabalhos.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) também considera que, mesmo tratando-se de rumores, existe preocupação do mercado, que gostaria de ser ouvido porque é um setor

extremamente crítico para economia brasileira, com mais de 90% da corrente de comércio transitando pelas instalações portuárias. O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, destacou a reportagem a importância de haver confiabilidade e certa estabilidade para que os investimentos de grande monta em infraestrutura saiam do papel.

Silva lembrou que a atual gestão ministerial precisa concluir as mudanças dos gestores das administrações das companhias docas. Ele também destacou o diálogo com o corpo técnico do ministério, que estaria ouvindo o setor e dando encaminhamentos importantes para desburocratizar e reduzir prazos. O diretor-presidente da ABTP citou o programa 'Navegue Simples', além de ações para melhorias na relação porto-cidade, tratando, por exemplo, o projeto do túnel de ligação entre Santos e Guarujá.

Ele ressaltou que um dos principais temas da agenda, a prorrogação do Reporto, foi bem recebida pela equipe do ministério. Silva acrescentou as diretrizes sobre autoridades portuárias continuarem sendo públicas, com possibilidade de concessão de serviços de zeladoria, a discussão da concessão de dragagem em Paranaguá (PR), a descentralização de competências e a situação do Porto de Itajaí (SC). "A sinalização para o mercado que Márcio França e sua equipe vêm dando é extremamente positiva e adequada à magnitude do setor", avaliou Silva.

Outros agentes procurados pela reportagem confirmaram que acompanham a possibilidade de troca no momento, mas preferiram não comentar por não ter havido um posicionamento de qualquer autoridade do governo sobre o assunto, podendo ser mera especulação. Procurado, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) não comentou até o fechamento desta reportagem sobre a possibilidade de mudanças no comando da pasta.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023

ARCO AMAZÔNICO MOVIMENTOU MAIS DE 31 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO DESTE ANO

Da Redação NAVEGAÇÃO 19/07/2023 - 16:52



Os dados são do Relatório da Antaq e representam um aumento de 14,9% em comparação com o mesmo mês do ano anterior

Entre janeiro e maio deste ano, setor aquaviário movimentou mais de 113 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 10,43% em relação ao total registrado no mesmo período em 2022

Após um resultado positivo nos primeiros cinco meses do ano, com crescimento de 4,4% em relação ao mesmo período de 2022, o setor portuário brasileiro encerrou o mês de maio com a movimentação de 113,2 milhões de toneladas, o que representa um crescimento de 10,43% em relação a maio de 2022.

Já os portos do Arco Amazônico, localizados nos estados do Roraima, Amazonas, Pará, Amapá e Maranhão, movimentaram 135,1 milhões de toneladas no período de janeiro a maio de 2023, com destaque para a movimentação de minério de ferro que representa 67,2% da carga transportada. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e refletem o crescimento impulsionado pelo aumento na movimentação de minério de ferro, soja e petróleo.

O presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport), Flávio Acatuassú, explica que o crescimento da utilização do modal hidroviário é uma realidade e uma evolução para o país, indo ao encontro de práticas sustentáveis.

“O transporte hidroviário apresenta eficiência energética 29 vezes superior ao rodoviário e consome 19 vezes menos combustível. Além disso, emite seis vezes menos gás carbônico que o modal rodoviário. É uma movimentação natural este crescimento, o que vemos com muito bons olhos, por promover crescimento para o país e a região Amazônica de forma sustentável”, explica o executivo.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 72,74 milhões de toneladas movimentadas em maio de 2023. O número representa um aumento de 10,11% em comparação ao mesmo período do ano anterior. O destaque positivo foram os TUPs localizados em Vila do Conde, PA, com mais de 2,5 milhões de toneladas, representando uma variação positiva de 25,9% quando comparado a maio de 2022.

“A Amport, que representa os interesses de 12 importantes players do segmento, celebra esses números e reafirma a importância de maximizar a movimentação aquaviária para potencializar ganhos de eficiência, sustentabilidade, redução de custos e de gargalos operacionais”, completou Flávio Acatauassú.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023

MARINHA RECEBERÁ PROPOSTAS PARA O SISGAZ FASE RIO DE JANEIRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 19/07/2023 - 16:48



Foto ilustrativa

A Marinha do Brasil publicou Aviso de Chamamento Público no Diário Oficial da União desta terça-feira (18), para o lançamento de uma solicitação de proposta do Programa Estratégico Sistema de Gerenciamento da Amazônia Azul (SisGAAz), Fase Rio de Janeiro, visando à construção de Unidades de Vigilância Costeira no Brasil.

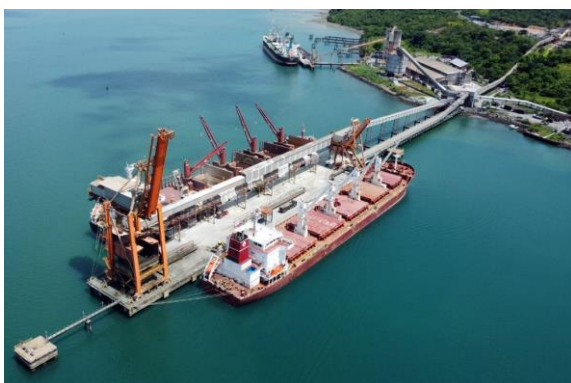
O SisGAAz é um programa estratégico previsto no Plano Estratégico da Marinha 2040, destinado a monitorar e proteger continuamente as Águas Interiores, Águas Jurisdicionais Brasileiras e as áreas internacionais de responsabilidade para operações de Socorro e Salvamento, seus recursos vivos e não vivos, portos, embarcações e infraestruturas, em face de ameaças, emergências, desastres ambientais, hostilidades ou ilegalidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023

CODEBA BATE RECORDE DE FATURAMENTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/07/2023 - 14:27



Porto de Aratu

Após fechar o ano de 2022 com recorde de faturamento, com o total de R\$ 215.385.167,48, a Companhia Docas do Estado da Bahia fecha o semestre com crescimento de 40% na receita do semestre em relação ao mesmo período de 2022.

No primeiro semestre de 2023 a Codeba faturou R\$ 140.767.336. O número representa 65,4% do total faturado em todo o ano de 2022. O desempenho é reflexo, segundo a empresa, é consequência direta do crescimento da arrecadação com os contratos de arrendamento em Salvador e Aratu-Candeias.



A cobrança das tarifas portuárias relativas à movimentação nos três portos administrados pela Codeba: Salvador, Ilhéus e Aratu-Candeias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023

INVESTIMENTOS NA FASE EXPLORAÇÃO PODEM CHEGAR A R\$ 21 BILHÕES ATÉ 2027

Da Redação OFFSHORE 19/07/2023 - 14:22



A ANP realizou nesta quarta-feira (19) o seminário "Relatório Anual de Exploração 2022 – Diagnóstico e Perspectivas da Exploração de Petróleo e Gás Natural no Brasil". Durante o evento, foram apresentados dados sobre exploração de petróleo e gás natural no país e a previsão de investimentos para os próximos anos, disponíveis no Relatório Anual de Exploração 2022 referente ao período 2016-2022. O evento foi realizado no escritório central da Agência no Rio de Janeiro.

As informações dos Planos de Trabalho Exploratório (PTEs) relativos a 2023 apresentados à ANP pelas empresas detentoras de contratos para exploração e produção de petróleo e gás indicam que somente na fase de exploração, os investimentos, caso se concretizem, podem alcançar R\$ 21 bilhões até 2027. Desse total, R\$ 5,6 bilhões de reais (29%) para o ano de 2023 e R\$ 7 bilhões (34%) em 2024.

Em sua fala na abertura do evento, o diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, falou sobre a importância do incentivo às atividades exploratórias no Brasil.

"Zelar pelo incremento das atividades exploratórias no Brasil é zelar pela segurança energética do País, bem como pela manutenção de empregos, renda e participações governamentais à sociedade brasileira. Só em 2022, a ANP distribuiu cerca de 130 bilhões de reais em royalties, participações especiais e bônus de assinatura. Por isso, a ANP exercerá de forma muito diligente o seu papel de manter a competitividade do setor, com respeito aos contratos, e de aumentar a atratividade das atividades exploratórias, respeitando o meio ambiente", afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/07/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 19/07/2023