

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 126/2023
Data: 26/07/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ FEITO COM PAC E PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA, DIZ MINISTRO	4
FIM DOS GARGALOS LOGÍSTICOS NOS ACESSOS AO PORTO DE SANTOS É PRIORIDADE A EMPRESAS E ENTIDADES	5
SANTOS, A CAPITAL DOS CONTÊINERES: ELAS TRAZEM CARGAS, GERAM EMPREGOS, E MOVIMENTAM A ECONOMIA	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	7
ADESÃO AO SNE PERMITE PAGAMENTO DE MULTAS EM RODOVIAS DO TOCANTINS COM DESCONTO PELA INTERNET.....	7
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEVE ESTIMULAR AS POTENCIALIDADES DO BRASIL, DIZ RENAN FILHO	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – A AÇÃO REPUBLICANA PREVALECEU	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	11
<i>Ações da APS I.....</i>	<i>11</i>
<i>Ações da APS II.....</i>	<i>11</i>
<i>Ações da APS III.....</i>	<i>11</i>
<i>BNDES.....</i>	<i>11</i>
<i>Abdas</i>	<i>11</i>
REGIÃO SUDESTE - TÚNEL IMERSO LIGANDO SANTOS A GUARUJÁ SERÁ INCLUÍDO NO PAC, DIZ RUI COSTA	11
REGIÃO SUDESTE - PREFEITURA E APS PROMOVEM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PARQUE VALONGO	13
REGIÃO SUDESTE - APS INTERDITA TÚNEL DE PASSAGEM DA TRAVESSIA DE CATRAIAS SANTOS-GUARUJÁ	14
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: CORREDOR LESTE TEM MAIOR MOVIMENTAÇÃO DO 1º SEMESTRE EM 50 ANOS.....	15
REGIÃO SUL - DNIT LANÇA EDITAL PARA RECUPERAÇÃO DA BARRAGEM E ECLUSA EM CIDADE DO RS.....	16
REGIÃO NORDESTE - DUPLICAÇÃO DE RODOVIA DE ACESSO AO PORTO DO PECÉM ESTÁ QUASE PRONTA	17
REGIÃO NORDESTE - FORTESCUE APRESENTA ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DA USINA DE H2V NO PECÉM.....	18
OPINIÃO – ARTIGOS - PLATAFORMAS DE PETRÓLEO: A VIABILIDADE JUNTO AO ESTADO DE SÃO PAULO.....	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	22
ARCO AMAZÔNICO MOVIMENTOU MAIS DE 31 MILHÕES DE TONELADAS EM MAIO DESTA ANO	22
GOVERNO AUTORIZA EMISSÃO DE MAIS AÇÕES DO PORTO DE SANTOS	23
PAÍSES DAS AMÉRICAS AVANÇAM NO TRABALHO SOBRE BOAS PRÁTICAS REGULATÓRIAS	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
TRIBUNAL AFASTA PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO CONTRA PETROBRAS EM AÇÃO COLETIVA NOS PAÍSES BAIXOS.....	25
PETRÓLEO EM ALTA: COTAÇÃO DO BRENT ATINGE MAIOR PREÇO DESDE ABRIL.....	26
REFLEXÕES SOBRE A REFORMA TRIBUTÁRIA E O SETOR DE GÁS NATURAL	28
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE SER PROMULGADA EM DEZEMBRO, DIZ HADDAD	30
APÓS REVISÃO DA FITCH, O QUE FALTA PARA O BRASIL ALCANÇAR O GRAU DE INVESTIMENTO?	31
LIRA COMEMORA NOVA NOTA DE CRÉDITO DO PAÍS: 'IMPORTANTE CONQUISTA PARA A ECONOMIA'	34
REFORMA TRIBUTÁRIA CHEGA AO SENADO COM PONTOS DE AVANÇO PARA SETOR DE SERVIÇOS	35
COPEL: PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO PODE MOVIMENTAR ATÉ R\$ 5 BILHÕES	36
OPERAÇÃO DO MP E DA POLÍCIA CIVIL MIRA SUSPEITOS DE FAZEREM 'GATOS' EM OLEODUTOS DA TRANSPETRO	38
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
BRASIL TERÁ FÁBRICA DE CARRO VOADOR; QUAL A DIFERENÇA PARA UM HELICÓPTERO?	38
HADDAD DIZ QUE ALÍQUOTA PADRÃO DO IVA DEVE FICAR EM TORNO DE 25% AO FIM DO PROCESSO DE TRANSIÇÃO	39
CARBONO ZERO E IMPACTOS NO BRASIL	40
COMO O PLANO DIRETOR DE SP VAI MUDAR O PERFIL DOS IMÓVEIS; ENTENDA	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
OTAN AUMENTA PRESENÇA NO MAR NEGRO EM RESPOSTA A AMEAÇAS DA RÚSSIA	45
SIGMA FAZ 1º EMBARQUE DE LÍTIUM E COMEÇA A GERAR CAIXA	47
REFORMA MINISTERIAL DE LULA DISPARA PROCESSO DE REEQUILÍBRIO DE PODER NA CAPITAL	48
NOVO PAC' PODE SOMAR ATÉ R\$ 240 BI NO MANDATO LULA E INCLUIR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
INDÚSTRIA MARÍTIMA SE REÚNE EM AGOSTO NO RIO DE JANEIRO.....	51
QUATRO EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO E LOGÍSTICA SURTEM COMO LICITANTES PARA A HMM.....	53
PETROBRAS AVANÇA EM SUA AGENDA DE TRANSFORMAÇÃO.....	53



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 126/2023
Página 3 de 62
Data: 26/07/2023
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

ABEEÓLICA VÊ CENÁRIO FAVORÁVEL PARA LEILÃO DE CESSÃO DE ÁREAS OFFSHORE EM 2024.....	55
KEPLER WEBER AMPLIA PRESENÇA NO MATO GROSSO E ANUNCIA NOVO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO.....	56
VLI AUMENTA CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO COM NOVO CALADO NO TIPLAM, NA BAIXADA SANTISTA.....	56
CONSELHO APROVA R\$ 400 MILHÕES EM NOVAS PRIORIDADES DO FMM.....	57
DNIT RECEBE PROPOSTAS PARA OBRAS DE MELHORIA NA HIDROVIA DO TAQUARI.....	58
GOVERNO AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL SOCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS.....	59
ESTALEIRO MAUÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA ATRACAÇÃO.....	59
CAMPO DE BÚZIOS ATINGE PRODUÇÃO ACUMULADA DE 1 BILHÃO DE BARRIS DE ÓLEO EQUIVALENTE.....	60
PETROBRAS ALCANÇA EM JUNHO MELHOR RESULTADO HISTÓRICO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E EMISSÕES NO REFINO.....	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62

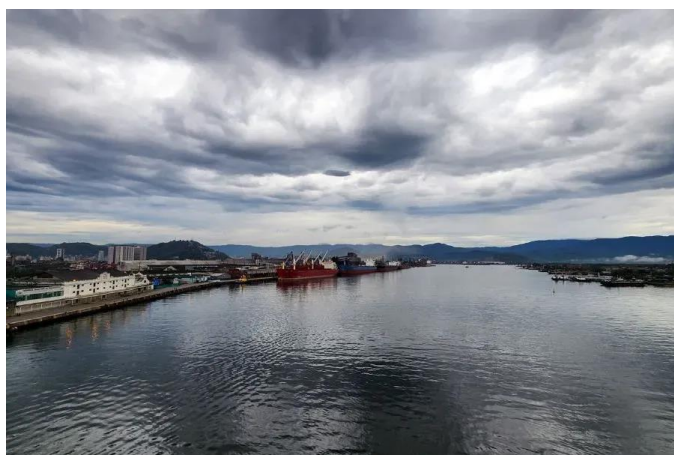


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ FEITO COM PAC E PARCERIA PÚBLICO-PRIVADA, DIZ MINISTRO

Em entrevista, Rui Costa deu detalhes sobre o novo programa e a realização da obra

Por: ATribuna.com.br



Ministro confirmou inclusão do túnel Santos-Guarujá no novo PAC e construção por PPP
Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

O túnel Santos-Guarujá será construído através de Parceria Público-Privada (PPP) e entrará nas obras do novo Programa de Aceleração e Crescimento (PAC). A afirmação foi feita pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, ao falar sobre o lançamento do programa.

"Esta obra (túnel Santos-Guarujá) estará no PAC. Nós estamos dialogando com Estado de São Paulo, com ministro dos Portos. Mas ela

deve ser feita numa modelagem de PPP, utilizando inclusive recursos que o Porto de Santos tem, porque isso vai ajudar muito na trafegabilidade do porto também, além de, evidentemente, melhorar a mobilidade urbana", declarou o ministro em entrevista à TV BandNews, nesta terça-feira (25).

Rui Costa disse que a União deverá colocar cerca de R\$ 60 bilhões por ano no novo PAC, o que deverá somar por volta de R\$ 240 bilhões ao longo de todo o governo Lula.

Segundo ele, o volume total de investimentos será maior porque haverá atração de recursos privados. Na mesma conversa, disse que o lançamento do novo PAC será em 11 de agosto.

Dialogo com São Paulo

O pedido para incluir a obra em um projeto de PPP veio do Governo de São Paulo, que também participará dos trabalhos.

Em junho, a Autoridade Portuária de Santos (APS) fez um requerimento ao Estado pedindo um projeto feito pela extinta Dersa, em 2012, sobre a ligação-seca. O mesmo já tem licenças ambientais concedidas.

Investimento e obras

A expectativa da APS é de dar o pontapé inicial nas obras em 2024. O prazo estimado para finalizar os trabalhos é de 4 anos - deve terminar em 2028. O investimento para construir o túnel que ligará Santos e Guarujá está estimado em R\$ 5,850 bilhões.

A estimativa é de que o preço da tarifa seja semelhante ao já praticado na travessia de balsas entre os dois municípios - atualmente, R\$ 12,30 para carros e R\$ 6,20 para motos. As travessias litorâneas são administradas pelo Estado.

Em junho, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse que a entidade estatal já possui R\$ 2,5 bilhões no caixa para a execução da obra.

“Nós já contamos com R\$ 2,5 bilhões no caixa e a licitação será promovida pela própria Autoridade Portuária, tendo em vista os retornos importantes para a sociedade, para a economia e para as operações portuárias”, afirmou Pomini na época.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2023

FIM DOS GARGALOS LOGÍSTICOS NOS ACESSOS AO PORTO DE SANTOS É PRIORIDADE A EMPRESAS E ENTIDADES

Representantes de associações e de indústrias da Alemoa cobram viadutos e terceira ligação entre Planalto e Baixada

Por: Bárbara Farias



Atualmente, existe um único viaduto de acesso ao Distrito Industrial da Alemoa Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Representantes de empresas instaladas no Distrito Industrial da Alemoa buscam soluções junto às autoridades municipais, estaduais e federais para eliminar gargalos logísticos enfrentados diariamente nos acessos terrestres ao Porto de Santos. Eles reivindicam ao Poder Público a construção de dois viadutos, um para saída da Alemoa e outro contemplado no projeto da Ferrovia Interna do Porto de

Santos (Fips). Outro desejo é uma nova ligação rodoviária entre Planalto e Baixada Santista.

Ontem à tarde, o tema foi debatido em reunião na Associação Comercial de Santos (ACS) com a Frente Pró-Acessos Terrestres ao Porto de Santos. Participaram do encontro representantes da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), do Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan) e da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), entre outras.

“Discutimos estratégias de atuação individuais com cada governo. Há ações que competem à Prefeitura, outras ao Governo do Estado, como uma nova ligação viária, e outras ao Governo Federal, referentes a obras de infraestrutura”, detalhou o presidente da ACS, Mauro Sammarco.

Ele explicou que, pela manhã, houve reunião com representantes de empresas do Distrito Industrial da Alemoa e o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi. Na ocasião, foi solicitado a Orlandi que a Prefeitura encaminhe à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) o pedido da construção de um viaduto de saída na Alemoa, fruto de um projeto doado pela ABTTC e pela AMA.

Sammarco disse também que a frente solicitará à Autoridade Portuária “informações sobre o cronograma da Fips, porque o projeto inclui a construção de um viaduto de acesso. “Esses dois viadutos são importantes, um já está contemplado dentro da Fips e nós queremos saber quando ele será construído”.

O vice-presidente da ABTTC, Luiz Alberto Azevedo Levy Jr., ressaltou que o projeto de um viaduto de saída foi contratado e custeado em conjunto entre a ABTTC e a AMA em 2021 e encaminhado para a Prefeitura de Santos, “que daria andamento junto aos vereadores e deputados para que a gente conseguisse a verba para concretizar a obra”.

De acordo com ele, “o segundo acesso é importante, pois nós temos uma estimativa que de 7 mil a 8 mil caminhões tenham fluxo dentro do Bairro Alemoa por dia, de segunda a sábado. Com um único acesso, o estresse é muito grande”.

Ligação planalto-litoral

O grupo também pretende agendar uma reunião junto ao Governo do Estado para discutir a melhor solução viária interligando o Planalto à Baixada Santista, em busca de uma alternativa viável ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI). O intuito é dar celeridade ao projeto e à entrada nos pedidos de licenças ambientais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2023

SANTOS, A CAPITAL DOS CONTÊINERES: ELES TRAZEM CARGAS, GERAM EMPREGOS, E MOVIMENTAM A ECONOMIA

Pelo complexo santista, hoje, passam cerca de 40% de todos os contêineres movimentados no Brasil

Por: Ted Sartori



Atualmente, passam pelo Porto de Santos cerca de 40% de todos os contêineres movimentados no Brasil Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O contêiner é uma instituição em qualquer porto quando o assunto é carga. Em Santos, não é diferente. No primeiro semestre deste ano, o complexo portuário santista, o principal do Brasil e da América Latina, movimentou 1,85 milhão de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Ao longo de 2022, foram 4,9 milhões de TEU. Os dados, fornecidos pela Autoridade Portuária de Santos (APS), atestam a imensidão com a

qual convivem diariamente os quatro terminais especializados.

O diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Caio Morel, atesta a importância de Santos para os contêineres com outro dado: pelo complexo santista, hoje, passam cerca de 40% de todos os contêineres movimentados no Brasil.

"O transporte de mercadorias de alto valor agregado em contêineres constitui a expressão máxima da globalização das trocas mundiais, que tem na economia brasileira um de seus grandes players. O Porto de Santos representa o verdadeiro catalizador do setor produtivo paulista, o mais importante do País".

Para combinar com esse autêntico universo, há uma variada cadeia de empregos. Este tema, por sinal, foi abordado na 2ª edição do Summit Porto-Indústria, promovido pelo Grupo Tribuna no começo do mês. Com isso, ficaram apenas nas fotografias as cenas de estivadores carregando sacos de café nas costas e acomodando a carga nos navios, como explica Leandro Carelli Barreto, especialista em transporte marítimo de contêineres e sócio da Solve Shipping.

"Embora a gente não veja mais dezenas de estivadores a bordo, os porões dos navios e as embarcações são muito maiores do que antigamente. O volume de exportação e importação no Brasil também aumentou. Surgiram diversas empresas, como as de agenciamento de cargas, de manutenção e reparo, terminais para estufagem, os retroportuários e outros empregos em cascata, agilizando a operação desses navios, em mais quantidade do que na época pré-contêiner".

Variedade e reindustrialização

A diversificação também se aplica para as cargas de contêineres: café, carnes, produtos químicos, frutas frescas e outros alimentos perecíveis, peças para veículos, pneus, eletroeletrônicos e muitos outros. Há ainda soja em grão, açúcar, celulose, farelo de soja, milho e sucos cítricos. Essas cargas são operadas, em sua maioria, por outras modalidades, como a granel, em sacos ou solta.



“Antes, você tinha pouca previsibilidade e rastreabilidade da carga desde o embarque até o destino. Hoje, as empresas sabem exatamente desde o dia em que se colhe a manga no pé até a data em que a carga chegará ao terminal para embarcar e chegar nas prateleiras na Europa. Há um processo de digitalização e de planejamento proporcionado pelos contêineres para diversos setores e, cada vez, mais, se tornam importantes no sucesso para viabilizar novos negócios”, detalha o especialista.

Para a realidade econômica melhorar ainda mais, é necessário aumentar o valor agregado das exportações brasileiras, afirma Barreto. “Atualmente, o valor médio da tonelada da carga importada pelo Brasil em contêineres gira em torno de US\$ 5 mil a US\$ 6 mil, enquanto o valor médio da tonelada exportada pelo País está em US\$ 1,5 mil. Estamos exportando produtos com baixo valor agregado e importando artigos de alto valor agregado, como eletrônicos, peças de automóveis e maquinários”.

O quadro, aparentemente negativo, é visto pelo especialista como algo positivo. “É uma oportunidade que o Brasil tem de não só exportar o algodão, mas também roupas. Em vez de exportar a madeira, fazer isso com o móvel. É uma chance de reindustrialização. Há muito tempo, o setor produtivo demandava uma reforma tributária para que isso ocorresse e vemos esse tópico avançando, destravando amarras para que possamos virar esse jogo, exportando produtos com maior valor agregado”.

E o futuro?

Quando o assunto é o futuro do contêiner e do transporte de cargas, o céu é o limite. Tanto Morel quanto Barreto destacam pontos positivos a serem explorados e muito do que se projeta passa por sustentabilidade e tecnologia.

"O futuro do Porto de Santos é bastante promissor, pois o Brasil tende a crescer sua participação no comércio internacional, onde ocupa a 26ª posição, apesar de ser a 12ª maior economia do mundo. Especial atenção deve ser dada por toda a sociedade, incluindo o setor público e os investidores, para os investimentos em infraestrutura e expansão de capacidade necessários a atender a demanda por crescimento e manter Santos como maior porto da América Latina", destaca o diretor executivo da Abratec.

Para Barreto, o setor vive um momento único, voltado à descarbonização e mirando a redução drástica das emissões de gases do efeito estufa. "Com certeza, essa é uma das pautas que vai dominar o setor, mas ele está se desenvolvendo muito no que diz respeito à tecnologia, com o surgimento de novas tendências e demandas. Com isso, vão aparecer novas oportunidades para quem estiver ligado nessa evolução e se antecipar”.

O especialista observa que, atualmente, as empresas têm utilizado cada vez mais a tecnologia, desde a cotação do frete, a instrução de embarque, passando por todo o desembarço e a rastreabilidade. “Cada vez mais esse setor vai demandar profissionais, como programadores, aptos a trabalhar para conferir agilidade nas entregas e recebimentos de cargas. Não adianta só armadores, terminais e empresas de transporte terrestre investirem em tecnologia. É muito importante que as pessoas se capacitem para surfar junto nessa onda”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/07/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

ADESÃO AO SNE PERMITE PAGAMENTO DE MULTAS EM RODOVIAS DO TOCANTINS COM DESCONTO PELA INTERNET

DER do estado já faz parte da plataforma oferecida pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito



Plataforma permite o recebimento e pagamento de multas pelo celular - Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

Motoristas que forem multados em rodovias estaduais de Tocantins terão acesso às notificações pelo aparelho celular, podendo fazer o pagamento com desconto de até 40%. Oferecido pelo Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), o Sistema de Notificação Eletrônica (SNE) já está disponível no estado após a adesão do Departamento de Estradas e Rodagem (DER) tocantinense.

Até o momento, aproximadamente 1 mil órgãos de trânsito aderiram ao sistema, entre Detrans e prefeituras, que são os órgãos atuadores estaduais e municipais, e os atuadores federais Polícia Rodoviária Federal (PRF) e Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Antes do DER-TO, a adesão mais recente foi do Departamento de Estradas de Rodagem (DER) de São Paulo.

Desde o lançamento do SNE, em 2016, foram pagos cerca de R\$ 730 milhões em multas. No período, houve mais de R\$ 486 milhões em descontos para motoristas das cinco regiões do país. Além do DER, o Departamento de Trânsito de Tocantins (Detran-TO) também já tinha aderido à plataforma.

"A nossa Carteira Digital de Trânsito é um polo de serviços. E o Sistema de Notificação Eletrônica tem uma participação muito importante, pois contribui para uma maior agilidade e transparência no processo de notificação, além de proporcionar mais comodidade aos cidadãos. É muito importante que todas as unidades da Federação façam a adesão ao SNE", disse o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Descontos

A vantagem do sistema são a redução no preço das multas, a facilidade para o pagamento e o acompanhamento das notificações. Já para o órgão atuador, o sistema se destaca pela redução no custo por notificação de infração, redução na burocracia na entrega das notificações e o aumento da efetividade no pagamento das multas.

Para ter direito, o proprietário ou condutor do veículo deve fazer seu cadastro no gov.br e aderir ao SNE no aplicativo da Carteira Digital de Trânsito (CDT), habilitar o veículo no aplicativo da CDT, disponível na AppStore e Google Play, ou no Portal de Serviços Senatran.

O motorista precisa também reconhecer que cometeu a infração de trânsito. Pessoas jurídicas também podem utilizar o sistema, mas apenas no ambiente web. Uma vez que o proprietário e/ou o condutor estejam habilitados no sistema, eles passarão a receber, de forma eletrônica, todas as notificações de infrações dos órgãos atuadores que já realizaram a adesão. Também é possível conhecer detalhes de cada multa, reconhecer o cometimento da infração, copiar o código de pagamento e, ainda, realizar a indicação do condutor responsável pela infração.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 26/07/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEVE ESTIMULAR AS POTENCIALIDADES DO BRASIL, DIZ RENAN FILHO

Junto a representantes do DNIT, da Infra S.A., da ANTT e de servidores da pasta, ministro dos Transportes destacou os avanços dos últimos seis meses na infraestrutura do país



Trajetória da pasta começou no Regime Imperial, em julho de 1860 - Foto: Marcio Ferreira/MT

Responsável pelas ferrovias e rodovias brasileiras e pela definição da política nacional de trânsito, o Ministério dos Transportes tem papel fundamental em estimular as potencialidades de um país de dimensões continentais como o Brasil. Esta é a avaliação do ministro dos Transportes, Renan Filho, feita durante a abertura das comemorações dos 163 anos de criação da pasta.

A trajetória da pasta teve início no ainda no Regime Imperial, quando, em 28 de julho de 1860 foi criada a Secretaria de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (Senacop). Atualmente, o Ministério dos Transportes passa por um momento de recomposição orçamentária, após uma redução brutal causada pela adoção do Teto de Gastos.

“Eu reconheço os grandes desafios do Brasil. O Brasil é um país gigantesco, com virtudes em várias áreas, mas a gente precisa estimular as potencialidades que o país tem. E poucos ministérios têm a capacidade de fazê-lo, sobretudo no curto prazo, como tem o Ministério dos Transportes”, disse o ministro, durante a abertura, que contou com palestra do explorador e navegador brasileiro Amyr Klink.

Na visão do ministro, esse estímulo às potencialidades do país virá com a injeção de capital público – para este ano estão previstos R\$ 23 bilhões – e privado nas ferrovias e rodovias brasileiras e a combinação de produção elevada com preservação ambiental. “Por isso a gente vai também modernizar nossos leilões, garantir mais transparência, mais segurança jurídica, mais flexibilidade para os contratos, pois eles precisam ser saudáveis”, afirmou Renan.

Comemoração

Também participaram do evento o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Fabrício Galvão; o diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos; o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale; secretários e servidores do Ministério dos Transportes.



A programação pelos 163 anos de história dos Transportes do Brasil continua nesta quarta-feira (26), com bolo de aniversário e entrega de brindes. Tudo isso no Espaço Conexo, no Edifício anexo, às 12 horas. Mais tarde, às 14h30, no Auditório Professor Lourenço Chehab, do edifício Sede, os colaboradores poderão prestigiar a peça “O monge e o Executivo”.

Abertura do Evento em Comemoração dos 163 anos do Ministério dos Transportes com o Palestrante: Amyr Klink, economista e velejador - Fotos: Marcio Ferreira/MT



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A AÇÃO REPUBLICANA PREVALECEU

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O editorial da edição do BE News do dia 14 de junho abordou a disposição do Governo Federal e do estado de São Paulo de trabalharem em parceria em prol do túnel imerso Santos-Guarujá. Esse sentimento foi demonstrado pelas duas partes no dia anterior, durante a audiência promovida pela Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados. E parece que um pequeno passo foi dado nessa terça-feira, dia 25, com a confirmação de que as obras do empreendimento serão incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento, o novo PAC.

Isso porque o Governo Federal, conforme afirmou o ministro da Casa Civil, Rui Costa, irá adotar o modelo de PPP (Parceria Público-Privada) para viabilizar a obra, como defendia o Governo de São Paulo. Essa questão que envolve a captação de recursos era justamente o grande ponto de divergência entre os Executivos Federal e Estadual.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, deram várias declarações defendendo um formato de contratação feito pelo Governo Federal, que seria, segundo eles, mais ágil. Já o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, que lutou pela desestatização do Porto de Santos quando era ministro da Infraestrutura no governo Jair Bolsonaro, preferia o modelo PPP.

No dia 20 de junho, Tarcísio se reuniu com Rui Costa para sugerir a inclusão no PAC de algumas obras para São Paulo, entre elas, o túnel Santos-Guarujá. E foi nessa ocasião, na base do diálogo, que se chegou a um consenso sobre a adoção do PPP para essa obra.

A construção do túnel Santos-Guarujá trará inúmeros benefícios tanto para o Porto de Santos quanto para toda a região. Ao estabelecer uma ligação mais rápida e eficiente entre os dois municípios, o túnel terá um impacto significativo na redução do tempo de deslocamento e dos custos logísticos, tornando o escoamento de cargas mais eficaz e, assim, contribuindo para aumentar a competitividade do porto.

Além disso, o túnel também terá um papel importante na melhoria da qualidade de vida dos moradores locais, pois irá reduzir os congestionamentos e promover um fluxo de veículos mais fluido e ágil. Essa mudança no cenário de mobilidade urbana é essencial para o desenvolvimento sustentável da região e para proporcionar um ambiente mais favorável ao crescimento econômico.

Que essa parceria entre os governos Federal e Estadual se fortaleça durante o período de construção do túnel Santos-Guarujá e resulte na concretização de outros importantes projetos, como uma nova rodovia ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos. Essa via irá desempenhar um papel fundamental na otimização do transporte de cargas, promovendo uma ligação mais eficiente entre a capital paulista e o porto. Com aperfeiçoamentos nas condições rodoviárias, espera-se um significativo aumento na capacidade de escoamento da produção e uma redução nos custos logísticos, o que reforçará ainda mais o Porto de Santos como um destacado polo de comércio internacional.

A construção do túnel Santos-Guarujá e da nova rodovia entre a Grande São Paulo e o Porto de Santos são investimentos essenciais para impulsionar o desenvolvimento econômico e logístico, proporcionando benefícios não apenas para o setor portuário, mas para toda a sociedade.

E para viabilizar essas obras estratégicas, é imprescindível que a União e o Estado de São Paulo mantenham sua colaboração conjunta. Ou, como bem definiu o título daquele editorial, uma ação republicana.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AÇÕES DA APS I

Foi publicado na edição de terça-feira, dia 25, do Diário Oficial da União um decreto presidencial que autoriza o aumento do capital social da Autoridade Portuária de Santos SA. Esse incremento será realizado por meio da incorporação de adiantamentos feitos pela União, atualização desses valores e saldo de capitalizações anteriores. Com a medida, o capital social da empresa pública ultrapassará R\$ 1,5 bilhão.

AÇÕES DA APS II

Até a última atualização do estatuto em 2020, as ações da empresa já atingiam o valor de R\$ 1,4 bilhão. Com a adição de R\$ 103.346.942,15, provenientes de um adiantamento transferido pela União em 2015, e mais R\$ 4.052.782,11 de outros adiantamentos realizados em 2019 e 2020, o novo montante do capital social será alcançado.

AÇÕES DA APS III

A Autoridade Portuária de Santos é uma empresa pública de capital fechado vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, e a participação dos acionistas é composta por 99,9% da União e menos de 0,01% do município de Santos.

BNDES

O presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, esteve no Ministério da Fazenda. Em conversa com jornalistas, ele afirmou que o banco deve injetar R\$ 50 bilhões em projetos de infraestrutura ainda este ano. Ele não especificou quais projetos receberão os recursos. “O valor é o dobro em relação ao ano passado. Quanto ao setor privado, no formato de Parceria Público-Privada, teremos mais uns R\$ 100 bilhões. Mas a necessidade do país é de mais R\$ 300 bilhões”, afirmou.

ABDAS

O Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS) promove no próximo dia 3 a segunda edição do Conexão Aduana, com dois palestrantes. Um deles é Alexandre da Rocha Zambrano, auditor fiscal da Receita Federal e gerente do Programa Portal Único de Comércio Exterior. O outro é Elton Carlos Busarello, analista tributário da Receita. O evento tem início previsto para as 9 horas, no Auditório da Associação Beneficente dos Despachantes Aduaneiros de Santos (Rua Brás Cubas, 3, 11º andar, no Centro Histórico de Santos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/07/2023

REGIÃO SUDESTE - TÚNEL IMERSO LIGANDO SANTOS A GUARUJÁ SERÁ INCLUÍDO NO PAC, DIZ RUI COSTA

Ainda de acordo com o ministro da Casa Civil, obra será feita por PPP, como queria o Governo de SP

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O túnel imerso que ligará as margens do Porto de Santos, entre as cidades de Santos e Guarujá (SP), está na lista de obras do novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) do Governo Federal. A garantia foi dada na terça-feira, dia 25, pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, durante entrevista ao canal de TV BandNews.

Ele também confirmou que o túnel será viabilizado no modelo de PPP (Parceria Público-Privada), mas aproveitando também recursos da Autoridade Portuária de Santos (APS).



De acordo com o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o túnel “vai ajudar muito na tráfegabilidade do porto, além, evidentemente, de melhorar a mobilidade urbana” Crédito: Arquivo/Agência Brasil

“Esta obra do túnel Santos-Guarujá estará no PAC. Nós estamos dialogando com o estado de São Paulo e com o ministro de Portos. Ela deve ser feita numa modelagem de PPP, utilizando inclusive recursos que o Porto de Santos tem”, declarou o ministro.

No fim do mês passado, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse que a execução da obra está orçada em R\$ 5,8 bilhões. E desse total, a empresa pública possui metade desse valor em caixa, ou seja, cerca de R\$ 2,9 bilhões.

Durante a entrevista à BandNews, Rui Costa também destacou a importância da obra. “Isso vai ajudar muito na tráfegabilidade do porto, além, evidentemente, de melhorar a mobilidade urbana”, concluiu.

Ainda de acordo com o ministro, o PAC será lançado no dia 11 de agosto. Esta é a quinta data anunciada pelo Governo Federal.

O modelo de PPP, no qual o poder público injeta recursos ao mesmo tempo em que promove a concessão do ativo à iniciativa privada, vinha sendo defendido pelo Governo de São Paulo.

Já o ministro Márcio França sempre defendeu que o Governo encabeçasse a obra, utilizando recursos da União e da APS. Não haveria nesse caso a necessidade de uma PPP. No entanto, ele deixava as portas abertas para o Governo Estadual colaborar com investimentos.

No dia 13 de junho, a Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados debateu a importância da obra para a população das cidades de Santos e Guarujá. Na ocasião, os representantes da União e do Estado de São Paulo admitiram a possibilidade de trabalhar em conjunto para tirar a obra do papel. No entanto, seguiram divergindo sobre a forma de investimento.

Representando o Ministério de Portos, Anderson Pomini defendeu que a obra é de cunho social e por isso deve ficar com o Governo. Pelo Executivo estadual, o secretário de Parcerias e Investimentos, Rafael Benini, defendeu que a melhor solução para a construção do túnel é o modelo de PPP.

Pomini reforçou que São Paulo poderia trabalhar junto com o Governo em prol do túnel. E propôs uma espécie de contrapartida, na qual a União auxiliaria o Estado na construção de uma nova via rodoviária ligando a Grande São Paulo ao Porto de Santos.

Uma semana depois, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), participou de uma reunião por videoconferência com Rui Costa. O chefe do Executivo paulista sugeriu alguns projetos para serem incluídos no novo PAC, o que garantiria a liberação de recursos federais. E entre esses projetos estava o túnel Santos-Guarujá.

APS e Crea-SP

No último dia 20, a APS e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia de São Paulo (Crea-SP) assinaram um termo de cooperação técnica nas áreas de Engenharia, Agronomia e Geociências. De acordo com Anderson Pomini, o acordo seria bem-vindo para uma análise técnica a respeito do túnel imerso.

A Autoridade Portuária de Santos aguarda a liberação do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) a respeito das licenças ambientais que precisam ser renovadas, com base no projeto apresentado em 2012 pela Dersa, extinta empresa estatal de infraestrutura viária.

A partir da autorização do órgão ambiental, o projeto passará por uma nova atualização. E é aí que entra a parceria com o Crea-SP, na qual engenheiros irão colaborar para a adaptação do projeto.

LEGENDA

De acordo com o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o túnel “vai ajudar muito na tráfegabilidade do porto, além, evidentemente, de melhorar a mobilidade urbana”

Crédito: Arquivo/Agência Brasil
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 26/07/2023

REGIÃO SUDESTE - PREFEITURA E APS PROMOVEM AUDIÊNCIA PÚBLICA SOBRE O PARQUE VALONGO

Encontro está marcado para hoje, às 18h, na Associação Comercial de Santos
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



A primeira audiência pública sobre o Parque Valongo foi realizada em maio, na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS) Crédito: Cássio Lyra/BE News

ocupação dos demais armazéns antigos do Porto de Santos. O encontro está marcado para às 18h, na Associação Comercial de Santos (ACS).

O Parque Valongo será implantado em área do Governo Federal, que inclui os armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, cedida à Prefeitura de Santos. O equipamento prevê acesso dos visitantes ao canal do porto. Haverá espaços multiúso, com novo mobiliário, pisos e paisagismo, assim como áreas de contemplação e locais para eventos, atividades esportivas, de lazer e culturais.

Na ocasião, tanto representantes da Prefeitura quanto da Autoridade Portuária farão apresentação a respeito do projeto do Parque Valongo. Depois, a população e empresários do setor portuário presentes no auditório da ACS farão comentários, com propostas, ideias e questionamentos a respeito do futuro espaço.

Esta será a segunda audiência pública promovida pelo município. Na primeira oportunidade, o encontro foi realizado na sede da Associação de Engenheiros e Arquitetos de Santos (AEAS), em maio.

Projeto

A APS concedeu as áreas dos armazéns 4, 5 e 6 para a Prefeitura, no qual será responsável pelo espaço com o novo projeto de revitalização. De acordo com o projeto, o armazém 4 será integrado ao Parque Valongo, tornando-se um espaço para atividades culturais e fomento de espaços para gastronomia. Já o espaço entre os antigos armazéns 5 e 6, que não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto.

O projeto do Parque Valongo é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta (TAC) assinado em março entre o Ministério Público do Estado de São Paulo (MP-SP) e a Autoridade Portuária (APS), com participação da Prefeitura, a convite do MP como forma de compensação pela atividade portuária no conjunto que está sob proteção ao patrimônio histórico cultural.

Em maio, foi assinado o Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) entre a Prefeitura de Santos e a Cofco International Brasil, empresa arrendatária de uma área portuária no cais santista.

O Trimmc, no valor de R\$15 milhões, vai custear a revitalização do armazém 4 e a implantação da área cultural e de lazer nos armazéns 5 e 6 previstos no Parque Valongo. Conforme o termo, as obras serão realizadas pela Cofco. A edificação será integrada ao parque, tornando-se um espaço para atividades culturais.

De acordo com o cronograma da Prefeitura de Santos, a previsão é de que o parque seja entregue até julho de 2024.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 26/07/2023

REGIÃO SUDESTE - APS INTERDITA TÚNEL DE PASSAGEM DA TRAVESSIA DE CATRAIAS SANTOS-GUARUJÁ

Segundo a Autoridade Portuária, interdição terá duração de 90 dias, mas data de início será divulgada futuramente

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



Os presidentes da APS, Anderson Pomini, e da Associação dos Catraieiros, Fernando Miranda Ramos, fizeram uma vistoria no canal de navegação da travessia de catraias Crédito: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou nesta terça-feira (25) que vai interditar para reparos a passagem aquaviária sob o cais e a Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos. Trata-se do túnel que liga a estação da Bacia do Mercado ao Estuário, utilizado pelas catraias na travessia entre Vicente de Carvalho (Guarujá) e Santos. Segundo a empresa pública, a interdição da passagem terá duração de 90 dias, mas a data de início será divulgada futuramente, com cinco dias de antecedência.

De acordo com a APS, a interdição do túnel precisa ser feita a fim de se evitar acidentes. A Autoridade Portuária citou uma ocorrência no último domingo (23), quando um pedaço de concreto do forro caiu sobre uma passageira, causando ferimento. A vítima foi encaminhada a um hospital e passa bem.

De acordo com a APS, a interdição prevista não vai paralisar o serviço de travessia das catraias. Embarque e desembarque serão feitos, no lado santista, no Armazém 12.

A continuidade dos serviços foi decidida em reunião realizada nesta terça-feira, na sede da Autoridade Portuária, com a presença de representantes da Capitania dos Portos, das prefeituras de Santos e Guarujá e da Associação dos Catraieiros.

Também na terça-feira, os presidentes da APS, Anderson Pomini, e da Associação dos Catraieiros, Fernando Miranda Ramos, estiveram no canal de navegação da travessia de catraias para analisar e vistoriar a situação do túnel.

A escada para o desembarque no armazém 12 será instalada pela Associação dos Catraieiros, com apoio da APS. Miranda afirmou na reunião que precisará de novas opções de desembarque, que ficaram de ser estudadas nas próximas reuniões entre as autoridades.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/07/2023

REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: CORREDOR LESTE TEM MAIOR MOVIMENTAÇÃO DO 1º SEMESTRE EM 50 ANOS

Resultado de 2023 também superou o do ano passado, registrando uma alta de 17,8%

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



De todo o volume embarcado pelo Corredor de Exportação no primeiro semestre deste ano, 6.526.220 toneladas foram de soja em grão, o equivalente a 58,7% do total Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

As exportações pelo Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) somaram 11.100.407 de toneladas no primeiro semestre de 2023. De acordo com a Portos do Paraná, o volume obtido no ano é o maior movimentado em um único semestre em 50

anos, desde a sua inauguração em 1973.

O resultado conquistado de janeiro a junho de 2023 teve crescimento de 17,8% na comparação com os seis primeiros meses de 2022, quando houve a movimentação de 9.420.561 toneladas.

De todo o volume embarcado pelo Corex no primeiro semestre deste ano, 6.526.220 toneladas foram de soja em grão, o equivalente a 58,7% do total. Na sequência, aparece farelo de soja com participação de 23,6% (2.629.108 toneladas), seguido pelo milho com 17,2% (1.914.439 toneladas) e o trigo 0,2% (30.640 toneladas).

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou a produtividade no embarque de grãos em um único semestre.

“Houve aumento significativo no embarque de todos os produtos do Corex. O grão de soja, especialmente, registrou alta de 22,4% no semestre e impulsionou os números gerais”, afirmou.

O tempo médio de atracação nos três berços do corredor reduziu de 2,84 dias em junho do ano passado para 2,35 dias no mesmo período deste ano. Já a produtividade média de embarque subiu de 817,14 toneladas/hora para 1.088,67 toneladas/hora no mesmo período.

Corredor de exportação

Os embarques do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá são realizados por três berços exclusivos, sendo eles o 212, 213 e 214. Foram 177 navios carregados no primeiro semestre de 2023, ante 163 de janeiro a junho do ano anterior. O berço que mais produziu no embarque foi o 213, com 4.680.465 toneladas de carga em 74 navios.

No complexo, operam interligados por correias transportadoras os silos públicos (vertical e horizontais) operados pelos integrantes da Associação dos Operadores Portuários do Corredor de Exportação (Aoccep); AGTL; Cargill; Cimbessul; Centrosul; Coamo; Coamo II; Cotriguaçu; Interalli; Louis Dreyfus; e Rocha.

De acordo com a Autoridade Portuária, os volumes mais expressivos de movimentação ocorreram no segundo trimestre de 2023. Em janeiro, foram 1.240.560 toneladas, enquanto em fevereiro 1.530.130

toneladas, em março 1.913.484 toneladas, abril 1.762.599 toneladas, em maio 2.567.755 toneladas e em junho 2.085.879 toneladas.

O segundo semestre iniciou com novo recorde no berço 213 do Corex. A marca foi superada em um carregamento realizado do dia 15 para 16 de julho, quando foram embarcadas 62.000 toneladas de soja no navio Yiannis B, no período de 24 horas, operado pelo Rocha. O recorde anterior em 24 horas era de 57.193 toneladas, registrado no ano de 2019.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/07/2023

REGIÃO SUL - DNIT LANÇA EDITAL PARA RECUPERAÇÃO DA BARRAGEM E ECLUSA EM CIDADE DO RS

Equipamentos ficam na hidrovia do Rio Taquari, e os investimentos estimados são de R\$ 80,7 milhões

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul possui o segundo maior movimento no âmbito do Dnit-RS, com volume de tráfego superior a 800 embarcações anuais Foto: Divulgação/Dnit-RS

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) publicou na última semana o edital para a contratação de uma empresa que ficará responsável para a elaboração de projetos executivos e realização das obras reformas, recuperações e modernizações na Barragem de Bom Retiro do Sul, na hidrovia do Rio Taquari, no estado do Rio Grande do Sul.

O investimento total previsto para a barragem e eclusa de Bom Retiro do Sul será de aproximadamente R\$ 80,7 milhões e os trabalhos serão desenvolvidos ao longo de 37 meses, incluindo as etapas de projeto executivo e execução das intervenções previstas.

A publicação do edital contempla o rol de iniciativas planejadas pela Diretoria de Infraestrutura Aquaviária (DAQ) do Dnit, em parceria com a Superintendência Regional da autarquia do Rio Grande do Sul.

O objetivo é a recuperação e modernização de todas as barragens e suas respectivas eclusas sob a responsabilidade do Dnit nos rios Taquari e Jacuí, no estado gaúcho. Além do edital referente a Bom Retiro do Sul, também estão previstas licitações para as barragens/eclusas de Amarópolis, Fandango e Anel de Dom Marco.

O edital está disponível desde o dia 19 de julho, podendo ser retirado das 8h às 12h e das 13h às 17h na Rua Siqueira Campos, 664, no Centro, em Porto Alegre. Segundo o Dnit, a abertura das propostas está prevista para 21 de setembro, às 14h, no site www.gov.br/compras/pt-br/.

Sobre a barragem

A barragem e eclusa de Bom Retiro foi inaugurada em 1976 e está localizada no Rio Taquari, no município de Bom Retiro do Sul. A barragem é constituída, em seu segmento móvel, de seis comportas tipo vagão (duplas) com 10 metros de altura e por um vertedor fixo, junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes.

A eclusa, localizada junto à margem esquerda, apresenta câmara com comprimento útil de 120 metros por 17 metros de largura, permitindo que embarcações com 2.800 toneladas de carga façam a transposição do desnível de aproximadamente 12 metros introduzido pelo barramento, em situação de estiação.

Atualmente, a eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul possui o segundo maior movimento no âmbito do Dnit-RS, com volume de tráfego superior a 800 embarcações anuais, a grande maioria de areeiros.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/07/2023

REGIÃO NORDESTE - DUPLICAÇÃO DE RODOVIA DE ACESSO AO PORTO DO PECÉM ESTÁ QUASE PRONTA

Obra na CE-155 ampliará capacidade de circulação de caminhões, facilitando a logística de transporte para o porto

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



O trecho da rodovia CE-155 forma um corredor logístico que conecta o Complexo do Pecém e o Porto de Fortaleza, por meio da ligação com a BR-222 Crédito: Divulgação/Governo do Ceará

A obra de duplicação de 20 quilômetros da rodovia CE-155, no Ceará, se aproxima da conclusão, com 84% dos serviços executados. A estrada é considerada essencial para o fortalecimento das atividades produtivas do Ceará.

Ela forma um corredor logístico que conecta o Porto do Pecém e o Porto de Fortaleza, por meio da ligação com a BR-222. A duplicação permitirá que o escoamento das produções que embarcam e desembarcam no estado seja mais eficiente e seguro.

Em fase final, estão sendo feitos agora os serviços de sub-base e base no último trecho, que corresponde a cerca de 500 metros. Quando for entregue, a duplicação ampliará a capacidade da circulação de caminhões, facilitando a logística de transporte principalmente para o Complexo do Pecém, além da Zona de Processamento de Exportação do Ceará (ZPE) e empresas instaladas na região.

“A conclusão da duplicação da CE-155 representa uma etapa muito importante de um processo de melhoria e segurança dos acessos ao Complexo Industrial e Portuário do Pecém. Tem permitido um tráfego mais organizado dos veículos que chegam e saem com cargas do terminal, reduzindo o tempo de deslocamento e facilitando o fluxo de veículos nas proximidades do Porto”, ressaltou o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

A execução do projeto é supervisionada pela Superintendência de Obras Públicas (SOP) e recebe investimentos de R\$ 62 milhões, com recursos do Governo Federal provenientes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), além de contrapartida do Tesouro do Estado.

“A CE-155 é um importante corredor de circulação para o nosso estado. Se por um lado o Ceará expande sua capacidade de produção e fortalece o relacionamento com o mercado interno e externo, é preciso que as rodovias acompanhem esse crescimento”, declarou o superintendente de Obras Públicas, Quintino Vieira.

Ceará de Ponta a Ponta

De 2015 a 2022, o programa Ceará de Ponta a Ponta, que engloba as obras nas rodovias estaduais, entregou um total de 3.125 km de malha viária, considerando pavimentações, restaurações e duplicações. Os investimentos somaram R\$ 2,6 bilhões.

Nos registros de 2023, foram entregues cerca de 84 quilômetros de rodovias, com investimentos de mais de R\$ 88 milhões. Seguem em andamento outros 540 km, que se dividem em serviços de pavimentação (296 km), duplicação (150 km) e restauração (93 km), com investimentos de aproximadamente R\$ 826 milhões.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/07/2023

REGIÃO NORDESTE - FORTESCUE APRESENTA ESTUDO DE IMPACTO AMBIENTAL DA USINA DE H2V NO PECÉM

Já a Audiência Pública sobre o projeto foi agendada para o dia 2 de agosto

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



O projeto será implantado em três fases, em uma área de 100 hectares do Porto do Pecém e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas durante a construção
Crédito: Divulgação

A Fortescue Future Industries, empresa australiana e subsidiária da Fortescue Metals Group, apresentou os Estudos de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) para obter a licença de produção de Hidrogênio Verde no Estado do Ceará. A exibição foi feita no último dia 19, em um encontro coordenado pelo Governo do Estado.

O EIA é um levantamento técnico que reúne todos os possíveis impactos ambientais que possam ser gerados por empreendimentos ou atividades que apresentem potencial de degradar o meio ambiente, e quais medidas serão tomadas pela empresa para mitigar os impactos.

Já o RIMA apresenta as conclusões obtidas através do EIA para o público em geral, além das medidas mitigadoras e o plano de monitoramento.

A ação faz parte do Memorando de Entendimentos assinado entre o Governo do Ceará e Fortescue, no dia 7 de julho de 2021, e tem como objetivo o desenvolvimento do hub de hidrogênio verde no Ceará.

O Governo do Estado considerou a apresentação dos estudos “um marco significativo” para a indústria de hidrogênio verde no Ceará.

Com a entrega do EIA/RIMA, o próximo passo é a obtenção da licença prévia, o que deve ocorrer em agosto. O documento concede à empresa o direito de aprofundar a exploração do espaço, mas ainda sem autorização para as obras, que só vem com a licença de operação.

A Fortescue divulgou o cronograma geral do licenciamento, destacando que a Audiência Pública está agendada para o próximo dia 2 de agosto, e a reunião com o Conselho Estadual de Meio Ambiente está marcada para setembro.

Usina

O projeto da Fortescue pretende utilizar a vasta capacidade de energia solar e eólica do Ceará para a produção sustentável de hidrogênio verde.

O projeto será implantado em três fases, em uma área de 100 hectares do Porto do Pecém e com expectativa de empregar mais de 5 mil pessoas durante a construção do empreendimento. O

investimento será de R\$ 20 bilhões e a usina produzirá 837 toneladas de hidrogênio verde/dia. A expectativa é de que as obras sejam iniciadas em 2025.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/07/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - PLATAFORMAS DE PETRÓLEO: A VIABILIDADE JUNTO AO ESTADO DE SÃO PAULO



RODRIGO DE FARIAS JULIÃO

Advogado, Doutor pela Universidade Católica de Santos,
Pós-Doutorando pela Uninove e Professor Universitário
opinio@portalbenews.com.br



EDUARDO VARELA

Diretor Fundador do BRENC
Brazilian Energy Council
opinio@portalbenews.com.br



Há décadas, o petróleo é um dos bens de consumo transformáveis mais valorizados do mundo. Sua origem procede de recursos naturais, portanto, possui duração limitada). Sua exploração e produção requerem a perfuração profundas de poços, bem como de seus reservatórios, para trazê-lo até a superfície. Estas atividades, realizadas por sondas de perfuração, são desenvolvidas no mar (offshore) ou em terra (onshore) (VICTOR et al. 2012; JULIÃO, 2018). Ou seja, a palavra offshore significa qualquer trabalho executado fora da costa ou do continente, seja qual for a distância.

A classificação dos tipos de poços obedece à profundidade e finalidade: exploratórios e de lavra. Os exploratórios têm como objetivo descobrir novos campos de atuação ou novas jazidas de petróleo. Os campos também são classificados conforme sua finalidade: os estratigráficos têm a função de registrar dados a respeito da bacia onde o poço é perfurado na fase de produção; já os pioneiros verificam a estrutura mapeada, determinando limites e, por fim, os de injeção levam água ou gás no reservatório (VICTOR et al. 2012).

Por sua vez, os poços de lavra servem para retirar o hidrocarboneto da rocha, que possa existir no reservatório; são classificados como poços de desenvolvimento e de injeção. Os primeiros são perfurados dentro do limítrofe do campo, para que o petróleo seja drenado a partir de testes realizados nos poços pioneiros. Os de injeção têm como objetivo injetar fluido no reservatório, auxiliando na recuperação do petróleo (COSTA, 2008).

Na verdade, não importa o tipo de poço offshore a ser perfurado e explorado: suas estruturas e equipamentos requerem tecnologia cada vez mais avançada e constante manutenção devido à complexidade das intercorrências, cujos riscos envolvidos são maiores do que em poços terrestres (MOREIRA, 2014; ROCHA; SILVA; ARAÚJO FILHO, 2015).

Inegavelmente, quando se fala de indústria petrolífera no Brasil, a referência é a Petróleo Brasileiro S.A (Petrobras), empresa estatal de economia mista. Ela opera em diferentes setores como exploração e produção, refino, comercialização, transporte, petroquímica, distribuição de derivados, gás natural, energia elétrica, gás-química e biocombustíveis. A Petrobras atua em mais 17 países (MOREIRA, 2014).

Até 1968, com a descoberta do primeiro poço em mar aberto, na cidade de Guaricema, litoral do Sergipe, a exploração e produção offshore eram desenvolvidas com tecnologias, equipamentos e serviços vindos do exterior (JULIÃO, 2018). Segundo Figueiredo (2005), até então, o Brasil não possuía nem empresas nem pessoal qualificados no setor, muito menos de tecnologia para tal.

A Petrobras começa, assim, seu investimento em pesquisas, além de desenvolver e aprimorar tecnologias que pudessem atender as demandas, cada vez maiores, tanto do mercado interno como externo. Através desse alto investimento tecnológico, foi possível identificar novas regiões de exploração e produção, o que fez da empresa uma das principais referências do setor petrolífero no mundo, em especial nas décadas de 1980, 1990 e 2000.



Em outubro de 2016, o Congresso aprovou o projeto de Lei 4567/16, do senador José Serra, que desobrigou a Petrobras de ser a operadora de todos os blocos de exploração do pré-sal no regime de partilha de produção, proporcionando uma entrada mais substancial de petroleiras estrangeiras como a Francesa Total e a Norueguesa Equinor, dentre outras, que passam a operar diretamente no Brasil sem a necessidade de participação da Petrobras nos negócios, o mercado ganha uma maior competitividade e conseqüentemente mais oportunidades e possibilidades de geração de emprego e renda.

Esta maior participação estrangeira resultou em uma aceleração da exploração de diferentes blocos do pré-sal, conseqüentemente aumentando a presença das atividades Offshore, então iniciadas ao norte do país e concentradas no Rio de Janeiro, agora cada vez mais próximas do litoral paulista.

Dessa forma, o objetivo principal do presente artigo é analisar, a viabilidade da instalação de plataformas de Petróleo dentro do Estado de São Paulo, a fim de alavancar ainda mais a economia local e nacional.

1 Breve comentário sobre a capacidade econômica do Estado de São Paulo

São Paulo atualmente possui um PIB perto de U\$ 603,4 bilhões, sendo a terceira maior economia e o terceiro maior mercado consumidor da América Latina.

De acordo com os dados da Casa Civil (www.casacivil.sp.gov.br), São Paulo é a 21ª. Maior economia do mundo. Só em 2019, o PIB paulista cresceu mais de 2,5% mais que o dobro do nacional.

O Estado de São Paulo, também possui o maior porto da América Latina, o Porto de Santos, o maior aeroporto da América Latina, o de Guarulhos, além de cidades bem estruturadas no litoral paulista que contam com infraestrutura urbana de apoio bem desenvolvida e inclusive aeroportos com potencialidade de apoio ao Offshore como a base aérea de Santos e o aeroporto de Itanhaem.

Fora os destaques acima, o Estado de São Paulo, sedia 19 das melhores rodovias do País, fato esse que também facilita demasiadamente o transporte de cargas e deslocamentos a trabalho e lazer.

Outro fato que merece destaque, o Estado de São Paulo também se destaca, perante os investidores internacionais, pela relação de respeito ao meio ambiente, uma vez que as operações ocorrem em alinhamento às normas internacionais de conservação. Segundo dados da própria casa civil do Estado, em 2019, o desmatamento ilegal foi zero e ainda houve recomposição de florestas.

No que tange diretamente ao Petróleo e Gás, é extremamente importante ressaltar que São Paulo produz mais de 70% das peças e equipamentos destinado ao mercado Offshore de Petróleo e Gás, e que são escoados através do porto do Rio de Janeiro, muitas vezes para retornar para blocos mais próximos ao litoral paulista.

Dessa forma, não há dúvidas de que o Estado de São Paulo, é o Estado no Brasil com maior capacidade econômica e estrutural para abarcar o acolhimento de plataformas de petróleo, com o desenvolvimento econômico sustentável, que beneficiará não apenas a região, mas todo o Território Nacional.

2 Plataformas de Petróleo no Brasil

Segundo dados da própria Petrobrás (www.petrobras.com.br), a Bacia de Campos não só lançou para o mundo as mais modernas tecnologias offshore, como também se renova a cada dia, em novas frentes de produção e novos projetos, nos seus mais de 40 anos de existência, projetando o Brasil internacionalmente no setor.

Atualmente, conseguimos ocupar o grupo dos maiores produtores de petróleo e gás offshore, tudo isso graças a Bacia de Campos que responde por cerca de 30% de toda a produção nacional, ocupando uma área que vai do Espírito Santo até o litoral norte do Rio de Janeiro.



Com cerca de 7 mil colaboradores em 280 poços produtores e 25 plataformas marítimas em operação, sem dúvidas, atualmente é a maior Bacia Nacional.

Por outro lado com o avanço dos estudos na área petrolífera, novos mercados estão aparecendo, e a discussão que avança é sobre o melhor local para novos investimentos, bem como a logística mais adequada para a produção e exploração do petróleo e gás no País.

A partir de novos estudos, chegamos a descoberta há alguns anos da maior bacia sedimentar offshore do país, com uma área total de mais de 350 mil quilômetros quadrados, abrangendo os Estados do Rio de Janeiro, São Paulo e Santa Catarina, também denominado Polo Pré-Sal da Bacia de Santos, reunindo os maiores campos produtores do país, como Tupi e Búzios (<https://petrobras.com.br/pt/nossas-atividades/principais-operacoes/bacias/bacia-de-santos.htm>), combinando grande volume de reservas, alta produtividade e expressivo potencial econômico, sendo considerada uma das maiores províncias de petróleo do mundo.

De acordo com a própria Petrobras, “Essas formações, com óleo de excelente qualidade, estão localizadas a cerca de 300 km da costa brasileira, em profundidades totais de aproximadamente 5 mil metros, sendo 2 mil de lâmina d’água, mil metros de sedimentos e outros 2 mil de sal”, sendo a Bacia de Santos “hoje a maior produtora de petróleo e gás natural do Brasil – com potencial promissor de crescimento pelos próximos anos. As tecnologias desenvolvidas para tornar viável o pré-sal da Bacia de Santos foram reconhecidas internacionalmente com dois prêmios da Offshore Technology Conference (OTC), considerado o Oscar da indústria. O primeiro foi entregue em 2015, pelo conjunto de inovações concebidas para desenvolver o campo de Tupi, e o segundo foi anunciado em 2020, em reconhecimento às tecnologias desenvolvidas para o campo de Búzios” (<https://petrobras.com.br/pt/nossasatividades/principaisoperacoes/bacias/bacia-de-santos.htm>).

No que tange a operações próximas ao litoral Paulista é importante ressaltar as atividades do bloco de Lapa, operado pela Petroleira Francesa Total e que está equidistante ao Rio e São Paulo, o bloco de Bacalhau, operado pela Norueguesa Equinor e mais próximo ao litoral paulista que ao carioca e Neon, Bauna e Goiás operados pela australiana Karoon também de grande potencial para ser operada através do litoral paulista.

Bloco de Aram – Pré-Sal da Bacia de Santos

Agora, no mês de maio de 2023, a Petrobras anunciou uma nova descoberta no Bloco Aram, no pré-sal da Bacia de Santos, estando localizado o poço exploratório a 260 km da cidade de Santos (SP).

Atualmente o bloco encontra-se em fase exploratória, onde são perfurados poços de teste e realizados estudos do potencial do bloco, que ao se demonstrarem positivos tem-se sua comercialidade declarada e direcionam as atividades de produção na área.

Informou ainda a companhia que “Além disso, o poço apresentou um fluido de excelente qualidade, confirmando os baixos teores de contaminantes. Tal descoberta amplia as possibilidades de expansão da jazida descoberta pelo poço pioneiro 1-BRSA-1381-SPS, deste bloco.” (<https://epbr.com.br/petrobras-anuncia-nova-descoberta-em-aram-no-pre-sal-da-bacia-de-santos/>).

Com a descoberta acima, a discussão fica ainda mais acirrada para o local mais adequado para basear as operações de apoio Offshore marítima e aérea e todo o seu ecossistema de apoio por conta de sua real proximidade ao litoral paulista, que ao somar-se ao potencial de suporte conjunto aos blocos dos demais operadores justifica-se o investimento do desenvolvimento das atividades de apoio logístico através do litoral paulista.

Pensamos que o Estado de São Paulo, não apenas pelo seu desenvolvimento nacional e seu reconhecimento mundial, como anteriormente citado, é o local mais adequado para referidas instalação, em especial na Baixada Santista, não apenas pela proximidade com a Bacia de Aram agora descoberta, mas principalmente, por toda a logística para o setor, em especial o Porto de Santos, estradas ferroviárias e rodoviários, destinando recursos do mundo inteiro para o Brasil.



Considerações

A partir do presente estudo, não restam dúvidas da importância do petróleo e das plataformas offshore para o desenvolvimento nacional.

A questão que queremos levantar no momento é sobre a viabilidade do desenvolvimento do ecossistema de apoio offshore decorrentes das novas descobertas serem realizadas no Estado de São Paulo, em especial, na Baixada Santista.

Por uma questão de logística, desenvolvimento, respeito as regras ambientais e recusos próprios, pensamos que os novos investimentos nesse setor, terão um retorno mais rápido e elevado se aproveitarmos a região do Estado de São Paulo, em especial da Baixada Santista, não apenas no aspecto geográfico em si, mas também, em termos de logística, legislação, produção e desenvolvimento sustentável, fatores esses indispensáveis para o setor das plataformas de petróleo e gás e também para todo o setor offshore.

Rodrigo de Farias Julião – Advogado, Doutor pela Universidade Católica de Santos, Pós-Doutorando pela Uninove e Professor Universitário.

Eduardo Varela

Diretor Fundador do BRENC Brazilian Energy Council

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/07/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

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

Informações: Logaweb (26 de julho de 2023)

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 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 para 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”, completa Acatauassú.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/07/2023

GOVERNO AUTORIZA EMISSÃO DE MAIS AÇÕES DO PORTO DE SANTOS

Fonte: Canal Rural (26 de julho de 2023)

Capital social aumentará com incorporação de adiantamentos da União

Um decreto presidencial, publicado nesta terça-feira (25) no Diário Oficial da União, autoriza o aumento do capital social da Autoridade Portuária de Santos S.A., por meio da incorporação de adiantamentos feitos pela União, atualização desses valores, além de saldo de capitalizações anteriores. Até a última atualização do estatuto, em 2020, as ações da empresa pública ultrapassavam o valor de R\$ 1,4 bilhão.

De acordo com o decreto, a esse valor serão acrescidos R\$ 103.346.942,15 de um adiantamento transferido em 2015, pela União, além de mais R\$ 4.052.782,11 de outros adiantamentos feitos em 2019 e 2020, com o objetivo de aumentar o capital social da empresa. Com isso, o novo capital social deve ultrapassar R\$ 1,5 bilhão.

Por ser uma empresa pública de capital fechado, vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos, as ações que representam o capital social da empresa são 99,9% da União e menos de 0,01% do município de Santos.

O decreto autoriza ainda a subscrição das novas ações pela União e pelo município na proporção da participação dos acionistas e, caso o município de Santos não exerça o direito de preferência no prazo previsto, a União poderá exercer.

O novo capital social deverá ser publicado no Diário Oficial da União após a aprovação, pela assembleia geral de acionistas do valor total, bem como do número de ações que serão emitidas.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/07/2023

PAÍSES DAS AMÉRICAS AVANÇAM NO TRABALHO SOBRE BOAS PRÁTICAS REGULATÓRIAS

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (26 de julho de 2023)

Para comemorar um ano de implementação da Declaração de Boas Práticas Regulatórias (BPR), anunciada durante a Cúpula das Américas em junho de 2022, representantes de 13 países realizaram reunião virtual para compartilhamento de iniciativas voltadas para a melhoria do ambiente de negócios. Participaram Brasil, Argentina, Canadá, Chile, Colômbia, Costa Rica, República Dominicana, Equador, El Salvador, Panamá, Paraguai, Estados Unidos e Uruguai.

A representante do Brasil foi Andrea Macera, secretária de Competitividade e Políticas Regulatórias do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Em sua exposição, Macera apresentou a estrutura da secretaria que comanda e elencou as iniciativas do governo na implementação de medidas relacionadas às BPR.



“A adoção de boas práticas regulatórias com vistas a maior previsibilidade, segurança jurídica, legitimidade e eficiência requer tanto uma mudança de métodos e de cultura quanto uma reforma organizacional e do arcabouço legal”, afirmou a secretária.

Entre os exemplos brasileiros, Macera citou a plataforma Fala BR, que permite ao cidadão reclamações, sugestões, denúncias, elogios e solicitações ao Poder Executivo federal. O objetivo da iniciativa é permitir que a pessoa possa encontrar em um único local, todas as formas de interação com o governo federal.

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) também participou do encontro, destacando os estímulos para intercâmbio entre os países e esforços para implementar das disposições da BPR.

Os participantes discutiram ainda oportunidades futuras para maior engajamento nas boas práticas regionais e na Organização Mundial do Comércio (OMC).

O próximo encontro será realizado em 2024 para continuar o compartilhamento de experiências e avanços em boas práticas de governança.

Acesse aqui o texto completo da Declaração.

<https://ustr.gov/sites/default/files/SOA%20GRP%20Declaration%2005192022.pdf>

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

Data: 26/07/2023

Parceria entre MPOR e ANTAQ, programa Navegue Simples recebe contribuições

Fonte: Ministério dos Portos e Aeroportos (26 de julho de 2023)

O intuito é desburocratizar processos que causem impacto na atividade econômica ou na atração de investimentos para o setor

Iniciativa conjunta entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), o programa Navegue Simples recebe contribuições até o próximo dia 18 de agosto. O objetivo do projeto é desburocratizar as práticas dos setores portuário e aquaviário e, assim, ganhar eficiência e agilidade nas análises conjuntas entre a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e ANTAQ.

O Navegue Simples está alinhado às prioridades do Governo Federal, de recuperar e ampliar os investimentos no setor portuário brasileiro, por entender sua importância para o desenvolvimento do país.

Essa é a primeira etapa do projeto e consiste no estudo de simplificação dos processos de autorização de terminais de uso privado (TUPs) nos portos brasileiros. O formulário da pesquisa apresenta questionamentos relacionados às etapas mais morosas e aos procedimentos que poderiam ser considerados desnecessários nesse processo. Também é possível dizer quais requisitos apresentam maior dificuldade para serem atendidos.

A partir da pesquisa, será possível mapear o movimento atual de autorização de construção e instalações portuárias privadas e identificar pontos de gargalo, além de obter sugestões de fluxo desburocratizado.

Essa é uma demanda antiga dos investidores do setor portuário brasileiro, que defendem a ampliação, modernização e desburocratização da exploração de portos no país.

As contribuições podem ser encaminhadas à ANTAQ, exclusivamente por meio do questionário eletrônico, **disponível em** <https://forms.office.com/r/EwbjFBNtHT>

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

Data: 26/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

TRIBUNAL AFASTA PEDIDOS DE INDENIZAÇÃO CONTRA PETROBRAS EM AÇÃO COLETIVA NOS PAÍSES BAIXOS

Decisão, contudo, é intermediária e ainda será reiterada em julgamento do mérito
Por epbr 26 de julho de 2023 Em Empresas, Judiciário

RIO — O Tribunal Distrital de Roterdã, nos Países Baixos, rejeitou uma série de pedidos formulados pela St. Petrobras Compensation Foundation, em ação coletiva contra a Petrobras e seus ex-presidentes Maria das Graças Silva Foster e José Sérgio Gabriell.

A petroleira brasileira informou nesta quarta (26/7) que, pelos termos da decisão intermediária de mérito da Justiça holandesa, antes de julgamento do mérito, a St. Petrobras Compensation Foundation não pode pedir indenização, por meio da ação coletiva em questão.

Para isso, os investidores – ou a própria fundação – terão de ajuizar ações com esse objetivo específico. A Petrobras poderá, então, apresentar todas as defesas já apresentadas na ação coletiva e outras que julgar cabíveis.

O Tribunal declarou, no entanto, que a Petrobras e a Petrobras Global Finance B. V. “atuaram ilegalmente em relação aos seus investidores, embora não se considere suficientemente informada sobre aspectos relevantes das leis brasileira, argentina e de Luxemburgo para decidir definitivamente sobre o mérito da ação”, informou a petroleira.

A St. Petrobras Compensation Foundation representa os interesses coletivos de investidores não incluídos no acordo para encerrar a ação coletiva nos Estados Unidos, em 2018, no valor de US\$ 2,95 bilhões.

Na esteira dos escândalos de corrupção que vieram à tona na Operação Lava-Jato, a ação nos Países Baixos exige uma declaração de que os réus agiram ilegalmente contra investidores, “não só pela condução de atividades supostamente fraudulentas entre 2004 e 2014, mas também pela divulgação de informações que seriam manifestamente imprecisas e/ou enganosas, o que pretensamente teria causado prejuízos aos referidos investidores”.

De acordo com a Petrobras, o Tribunal emitiu nesta quarta (26/7) uma decisão intermediária de mérito – ou seja, adiantou seu entendimento sobre algumas questões que serão reiteradas na sentença de mérito, após pareceres de experts.

O Tribunal de Roterdã determinou que seja produzida prova técnica adicional sobre questões relacionadas às leis do Brasil, Argentina e Luxemburgo. O parecer deverá ser emitido por uma instituição apontada pelo Tribunal em data ainda não definida. As partes poderão se manifestar antes da publicação da sentença de mérito – ao qual cabe recurso.

O Tribunal também rejeitou os pedidos formulados contra a Petrobras International Braspetro B.V., Prime Oil & Gas BV, Graças Silva Foster e Gabrielli; reconheceu a prescrição dos pedidos formulados segundo a lei espanhola; e afastou os pleitos formulados segundo a lei alemã.

Em sua defesa, a Petrobras nega os argumentos da Fundação e reitera que as autoridades brasileiras, inclusive o Supremo Tribunal Federal (STF), reconhecem que a empresa foi uma vítima dos atos revelados pela Operação Lava Jato.

A petroleira, inclusive, cita que já recuperou cerca de R\$ 7,2 bilhões e continuará a buscar todas as medidas cabíveis contra as empresas e pessoas físicas que lhe tenham causado danos.

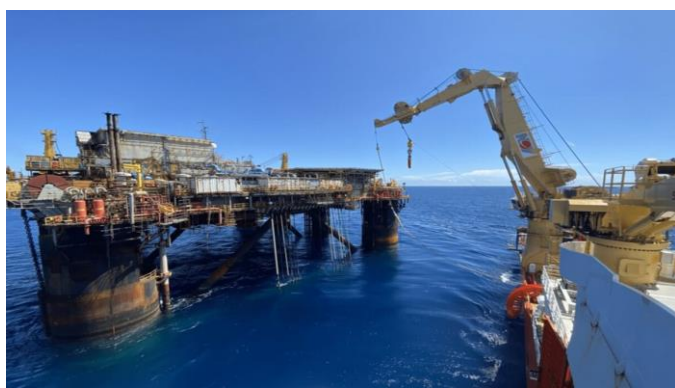
Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/07/2023

PETRÓLEO EM ALTA: COTAÇÃO DO BRENT ATINGE MAIOR PREÇO DESDE ABRIL

A gasolina pressionou o segmento de transporte na inflação medida pelo IPCA-15. Preços do petróleo atingem maior valor desde 19 de abril

Por epbr 26 de julho de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Petróleo e gás



Operação da Trident Energy na Bacia de Campos (Foto: Cortesia)

Petróleo volta a subir. Os contratos futuros do Brent fecharam a sessão de terça (25/7) com alta de 90 centavos de dólar, a US\$ 83,64 o barril, na máxima desde 19 de abril, em meio a sinais de oferta mais restrita e promessas das autoridades chinesas de fortalecer a segunda maior economia do mundo. (Reuters)

— Na manhã de hoje os contratos futuros do Brent recuavam cerca de 1%, negociados por menos de US\$ 83 por barril.

Com a reoneração, gasolina pesa na inflação. O IPCA-15 – prévia da inflação oficial do país – teve queda de 0,07% em julho, informou nesta terça (25/7) o IBGE. A redução da conta de luz e dos preços do botijão de gás favoreceu a deflação do grupo Habitação.

Por outro lado, o Transporte foi o principal motor de alta de preços no mês, impactado pelo avanço dos preços da gasolina (2,99%). Sozinho, o combustível trouxe impacto positivo de 0,14 p.p. de todo o IPCA-15. (g1)

Gás para química e fertilizantes. Estudo lançado esta semana pelo Instituto de Energia da PUC-Rio – e encomendado pela Coalizão pela Competitividade Gás Natural – mostra que, mesmo num cenário conservador, sem novas rotas de escoamento no pré-sal, entre 8 milhões de m³/dia e 17 milhões de m³/dia de gás firme poderão ficar sem mercado a partir de 2028. (epbr)

– Num cenário em que haja investimentos na infraestrutura de escoamento e processamento, para eliminar gargalos, esse volume de gás sem mercado – e disponível para um programa de estímulo ao uso do gás como matéria-prima – sobe para entre 12 milhões e 25 milhões de m³/dia.

Opinião: A nova concepção da PPSA frente à experiência norueguesa Discussão sobre papel da PPSA levanta dúvidas se o futuro da estatal e, indiretamente, o da Petrobras, será promissor ou danoso na gestão da comercialização do óleo da União, escreve Nathália Pereira Dias

E **Reflexões sobre a reforma tributária e o setor de gás natural** Alternativa para o gás natural não sofrer um tratamento tributário mais oneroso seria constar expressamente a sua condição de bem essencial, avaliam Jayme Freitas e Rafaela Canito.

Naturgy reduz tarifas de gás natural em agosto. Queda será de 1,7% para clientes residenciais e comerciais; 4,6% para postos de GNV; e 4,42% para as indústrias na Região Metropolitana do Rio. (epbr)



Petrobras: Búzios atinge marca de 1 bilhão de barris. Patamar foi alcançado cinco anos após o campo entrar em operação. Petroleira atribui resultado à alta produtividade por poço; a evolução do conhecimento acumulado nos campos do pré-sal; e a utilização de tecnologias avançadas desenvolvidas para ampliar a eficiência dos reservatórios. (epbr)

Capacitação: Flow Assurance – Introdução aos Conceitos Básicos. Curso online e gratuito vai apresentar conceitos dos processos que garantem a produção de óleo e gás. Organização da SPE Unifesp e Flow Assurance Brazil. Entre 7 e 9 de agosto. Mais informações aqui

Warren Buffett dobra aposta em óleo e gás. Investidor, por meio da Berkshire Hathaway, aproveita queda nos preços das commodities para aumentar presença no setor: no início deste mês, concordou em gastar US\$ 3,3 bilhões para aumentar sua participação em um terminal de exportação de GNL, em Maryland (EUA) – depois de aumentar sua participação na Occidental Petroleum em 15%. (Bloomberg)

JPMorgan e Citigroup lideram a lista de bancos que mais financiaram a extração de petróleo e gás na Amazônia nos últimos 15 anos, segundo estudo da Stand.earth, com base em dados da Bloomberg.

– A ONG promove a interrupção de novos investimentos em óleo e gás. Desde 2009, 160 bancos canalizaram US\$ 20 bilhões para o setor na região. Alguns bancos, como BNP Paribas e HSBC, se comprometeram a parar de financiar combustíveis fósseis na Amazônia. A análise também menciona Banco Santander, Itaú Unibanco e Bradesco (Valor).

Petrobras analisa opções para descarbonizar barcos de apoio. Estatal lançou edital para a contratação de estudos para avaliação de cenários futuros para a descarbonização do transporte marítimo. (Upstream)

– Empresas terão até 10 de agosto para apresentar propostas para contrato que inclui avaliação simultânea de opções que envolvam logística e digitalização; melhorias hidrodinâmicas e de maquinaria; bem como a utilização de tecnologias de captura de CO2 e combustíveis alternativos como o hidrogênio, metanol, amoníaco e biodiesel.

Indústria de óleo e gás conta com CCS no mercado regulado de carbono. O governo federal prometeu para agosto a apresentação da sua proposta para criação de um sistema de comércio de emissões, que pode vir na forma de um projeto de lei ou um substitutivo.

– Entre os setores que passarão a ter suas emissões reguladas, a indústria de O&G aposta no avanço de um outro marco legal: o da captura e armazenamento de carbono. (epbr)

Anac: aviação no Brasil pode ser descarbonizada exclusivamente via SAF. Assessora internacional e de meio ambiente da Agência Nacional de Aviação Civil, Marcela Anselmi, disse que a agência terá o papel de estabelecer critérios que não sejam barreiras técnicas e sim estimulem o uso do combustível sustentável de aviação no país. (Broadcast)

TotalEnergies assume 100% da Total Eren, com foco em renováveis. A compra da participação extra de 70% na empresa representa um investimento líquido de 1,5 bilhão de euros para a petroleira francesa. A Total Eren possui uma capacidade instalada de 3,5 GW em todo o mundo – dos quais cerca de 300 MW no Brasil – e mais 1,2 GW estão em construção ou desenvolvimento avançado no mercado global. (epbr)

Privatização da Copel. A empresa confirmou que pretende lançar até esta quarta (26/7) a oferta pública de distribuição primária e secundária de ações que culminará na desestatização da companhia. A operação deve movimentar entre R\$ 4,3 bilhões e R\$ 5 bilhões. (Broadcast)

Consumo de carvão térmico cai na Europa. Na semana passada, oito carregamentos chegaram aos portos europeus, totalizando 386 mil toneladas oriundas dos EUA, Colômbia, Letônia e Holanda.

– O número é 23% menor que os volumes da semana anterior. Os europeus reduzem as compras à medida que a dependência do GNL aumenta e os preços do carvão térmico importado aumentam, em meio à antecipação de novas ondas de calor em todo o continente. (S&P Global Commodity Insights)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/07/2023

REFLEXÕES SOBRE A REFORMA TRIBUTÁRIA E O SETOR DE GÁS NATURAL

Alternativa para o gás natural não sofrer um tratamento tributário mais oneroso seria constar expressamente a sua condição de bem essencial

Opinião 26 de julho de 2023 Em Colunas e opinião, Mercado de gás, Política energética



Reflexões sobre a reforma tributária e o setor de gás natural. Na imagem: Tubulações metálicas em estação de entrega de gás do Gasbol em Canoas, no Rio Grande do Sul (Foto: Divulgação TBG)

Estação de entrega de gás do Gasbol em Canoas, no Rio Grande do Sul (Foto: Divulgação TBG)

Em entrevista na semana passada a um conhecido canal de notícias, ao tratar das discussões a respeito da política para o gás natural no país, o atual Ministro do Ministério de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira, declarou que o gás natural é um bem

essencial.

Essa declaração vem a calhar neste momento em que as tratativas sobre os potenciais desdobramentos da reforma tributária estão a todo vapor, inclusive para a indústria de petróleo e gás.

Por meio da proposta de emenda à Constituição 45/19, (PEC 45/2019), o Congresso Nacional avalia substituir a atual sistemática de tributação sobre o consumo, que conta com cinco tributos: IPI e PIS/Cofins (federal); e ICMS e ISS (estadual e municipal) por um sistema que se pretende mais simples, com apenas dois tributos.

São eles a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS, de competência federal) e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS, de competência estadual e municipal), incidentes sobre operações com bens e serviços (inclusive direitos), com legislação nacional e alíquotas uniformes (haverá exceções, referidas pela PEC 45 como regimes fiscais específicos, favorecidos ou diferenciados).

O texto da PEC 45 aprovado pela Câmara dos Deputados prevê ainda a possibilidade de instituição de Imposto Seletivo (IS) com natureza extrafiscal que permitiria à União taxar bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, conforme definido em lei.

E a contribuição por estados e Distrito Federal sobre produtos primários e semielaborados produzidos nos respectivos territórios, para investimento em obras de infraestrutura e habitação.

Implicações da classificação do gás natural como bem essencial

A aprovação da PEC 45 será o primeiro passo rumo à implementação da reforma: parcela relevante das regras gerais aplicáveis aos novos tributos será definida pelo Congresso somente em momento posterior, via legislação complementar – inclusive a definição de contribuintes e momento de ocorrência do fato gerador – e ordinária.



Tal legislação infraconstitucional demanda logicamente menor quórum para sua aprovação, não gerando, portanto, o mesmo nível de segurança jurídica que a própria emenda à Constituição, à qual estará subordinada.

E é por esta razão que diversos setores da economia nacional estão se movimentando para demonstrar ao Congresso os respectivos impactos da PEC 45, de modo a eventualmente justificar a previsão de regimes diferenciados ou favorecidos no próprio texto constitucional e, a reboque, afastar potencial sujeição ao IS e/ou à contribuição pela legislação infraconstitucional.

Uma alternativa para garantir que o gás natural não venha a sofrer um tratamento tributário mais oneroso em decorrência da reforma seria constar expressamente na Constituição a sua condição de bem essencial.

A discussão sobre a essencialidade desse produto não é nova e já foi enfrentada por ocasião da edição da Lei Complementar nº 194, de 23 de junho de 2022, por meio da qual o Congresso Nacional alterou o Código Tributário Nacional para reconhecer expressamente que, para fins da incidência do ICMS, o gás natural seria considerado bem essencial e indispensável, e não poderia ser tratado como supérfluo.

Oportunidades para biogás e biometano

A esse respeito, vale comentar que a PEC 45 já traz a possibilidade de instituição de regime favorecido para biocombustíveis – de modo a assegurar tributação inferior a incidente sobre combustíveis fósseis –, o que poderia abranger em tese operações com biometano ou biogás.

Contudo, pelas peculiaridades das operações com gás natural, já se pode antever dificuldades de implementação desse tratamento diferenciado, sobretudo pela possibilidade de mistura do biometano com o gás natural de origem fóssil nos gasodutos utilizados para transporte e distribuição do produto.

Neste ponto, emerge outro antigo tópico que tangencia o setor de gás natural: o regime monofásico de tributação de combustíveis, que recebeu previsão constitucional na PEC 45.

Uma alternativa segura para implementação de regime fiscal favorecido para o biometano seria a tributação monofásica na origem, antes que fosse possível qualquer mistura de gases de fontes distintas.

Entretanto, embora não se tenha dúvida quanto ao seu emprego como combustível, o gás natural historicamente vem sendo tratado pela legislação tributária em apartado dos demais combustíveis sujeitos à tributação concentrada de PIS/Cofins ou à substituição tributária (e mais recentemente à monofasia) de ICMS.

Na nova sistemática, o gás natural poderá ser incluído no regime monofásico para IBS e CBS? Quais seriam os impactos de tal inclusão no processo de abertura do mercado de gás natural, ainda em formação e com dinâmica distinta dos demais combustíveis sujeitos à tributação monofásica?

Gás como insumo agrícola, regimes especiais: as incertezas na PEC 45

E as discussões não param por aqui, pois apesar da natureza combustível do gás natural, é um fato que ele tem outras finalidades, como p.e. a aplicação como matéria-prima em vários setores.

É o caso da transformação do gás natural em fertilizante para utilização no setor agropecuário. No texto atual da PEC 45, insumos agropecuários farão jus à redução de 60% do valor do IBS e da CBS.

Tal regra seria aplicável no fornecimento do gás natural como insumo para fertilizantes? Se sim, como garantir sua aplicação, se para o gás natural também for instituída a monofasia – a qual independe da finalidade dos combustíveis, conforme atual redação da PEC 45?

Há ainda questões relativas ao fim dos regimes fiscais para aquisição de ativo imobilizado (como o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura – Reidi e outros).



O texto da PEC 45 prevê a possibilidade de redução do impacto do IBS e da CBS sobre a aquisição de bens de capital – isso pode abrir espaço para criação de tratamentos diferenciados para aquisição de equipamentos para a indústria de gás natural?

Como se vê, há muitas dúvidas sobre potenciais impactos tributários da reforma tributária em seu formato atual para o seguimento de gás natural. Essa reflexão deverá continuar, ainda, nas próximas fases de implementação da PEC 45 de modo a resolver antigas complexidades enfrentadas pelo setor.

A PEC 45 delega à lei complementar a competência para definir o que será considerado destino, para fins de incidência dos novos tributos.

Há aqui evidente oportunidade para que o setor de gás natural firme em lei complementar a legitimidade de utilização do fluxo contratual para determinar o destinatário de suas operações, superando de uma vez por todas antigas discussões sobre a fungibilidade do gás natural, que se intensificaram com a abertura de mercado.

Hoje, esse conceito está previsto em tratamento tributário diferenciado sujeito à adesão em regulamentação editada pelo Conselho Nacional de Políticas Fazendárias (Confaz) e, como tal, não tem a força normativa de uma lei complementar.

Sem falar ainda em oportunidades de simplificação de obrigações acessórias, que demandam alto investimento de contribuintes e é tema particularmente caro ao setor de gás natural, devido em especial ao fluxo contínuo das moléculas nos gasodutos.

Por fim, a depender dos desdobramentos finais da reforma tributária, é fundamental ainda que agentes do setor se movimentem também para revisar seus contratos em decorrência dos impactos da alteração da sistemática de tributação, a fim de evitar surpresas indesejadas em seus negócios.

De acordo com a PEC 45, o IBS e CBS serão cobrados por fora, ao contrário do ICMS e PIS/Cofins ora incluídos no preço de mercadorias.

Jayme Freitas e Rafaela Canito são, respectivamente, sócio e counsel de Tributário do Lefosse, com atuação nos setores de petróleo e gás, energia e em projetos de infraestrutura.

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

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 26/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

REFORMA TRIBUTÁRIA DEVE SER PROMULGADA EM DEZEMBRO, DIZ HADDAD

Ministro da Fazenda voltou a defender a diminuição de exceções de regimes diferenciados no projeto
Por Renan Monteiro

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta quarta-feira que a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Reforma Tributária deve ter a tramitação final no mês de dezembro deste ano. Ele diz que o indicativo da data foi passado pelo relator do texto no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM). Haddad também confirmou que o projeto deve voltar para a Câmara.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad – Foto : Ministério da Fazenda

— A promulgação está prevista para ocorrer, segundo o senador Eduardo Braga, para dezembro. Vota-se em outubro no Senado, vai para a Câmara com as alterações e chancela-se, de uma vez por todas, a maior reforma tributária dos últimos 60 anos. Aí vamos regulamentar a PEC, por Lei Complementar, e fazer, por Lei Ordinária, a reforma da renda sobre capital e trabalho — disse

O ministro voltou a estimar que a alíquota padrão do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) deve ficar em torno de 25% e defendeu a diminuição das exceções no texto que será trabalhado no Senado a partir de agosto.

— Eu daria uma limitada (nos setores beneficiados). Está todo mundo em uma mesma alíquota. A pergunta é por que eu vou beneficiar um determinado setor, não por que eu vou prejudicar um determinado setor. Eu quero que todo mundo pague a mesma coisa. Se vai haver uma excepcionalidade, você tem que justificar - explicou.

Às exceções defendidas pelo governo, diz ele, incluem o setor de saúde e educação; a tributação diferenciada para micro e pequenas empresas; os benefícios para a Zona Franca de Manaus; bem como a alíquota zerada da cesta básica.

A reforma prevê a criação de dois impostos, o IBC e o CBS, que, juntos, devem ter alíquota em torno de 25%. Há contas, no entanto, estimando um percentual mais elevado para que o governo consiga manter a mesma carga tributária atual. O número final só será definido após o imposto entrar em circulação com alíquotas-teste, entre 0,1% e 0,9%, em 2026. Haddad concedeu entrevista ao site Metropolis.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2023

APÓS REVISÃO DA FITCH, O QUE FALTA PARA O BRASIL ALCANÇAR O GRAU DE INVESTIMENTO?

Para especialistas, caminho para retomada do 'selo' de bom pagador é longa e passa pela aprovação de reformas, como a tributária, no Senado, e a administrativa

Por Vitor da Costa — Rio



Sede da agência Fitch Ratings, que elevou a nota de crédito do Brasil Simon Dawson/Bloomberg

A elevação da nota de crédito do Brasil pela agência Fitch é uma sinalização positiva para o país e antecipa a possibilidade de atração de mais investimentos a taxas menores no futuro, caso o grau de investimento seja retomado.

Entenda: O que significa a Fitch elevar a nota de crédito do Brasil?

Contas públicas: Governo quer obrigar prefeitos e governadores a fecharem todo ano com dinheiro em caixa

Para analistas, no entanto, ainda há um longo caminho a percorrer até que o país retome o “selo” de bom pagador. Para que isso ocorra, será necessária a aprovação de novas reformas e a manutenção daquelas realizadas nos últimos anos.

Em 2008, o Brasil ganhou o grau de investimento pela primeira vez em sua História, conferido pela S&P, um movimento que foi seguido pelas demais agências de classificação de risco.

No entanto, em meio a crise econômica e política iniciada na última década, o país perdeu posições nas classificações de rating das agências.

Entrevista: 'Há muita estrada pela frente para retomar o grau de investimento', diz economista do Goldman Sachs

A decisão da Fitch desta quarta-feira coloca o Brasil a duas notas de retomar o grau de investimento.

As classificações das agências de risco

	Fitch	Moody's	S&P
Grau de investimento com qualidade alta	AAA	AAA	AAA
	AA+	AA1	AA+
	AA	AA2	AA
	AA-	AA3	AA-
	A+	A1	A+
	A	A2	A
	A-	A3	A-
Grau de investimento com qualidade média	BBB+	BAA1	BBB+
	BBB	BAA2	BBB
	BBB-	BAA3	BBB-
Grau especulativo	BB+	BA1	BB+
	BB	BA2	BB
	BB-	BA3	BB-
	B+	B1	B+
	B	B2	B
	B-	B3	B-
Risco alto de inadimplência até chegar a calote	CCC	CAA1	CCC+
	CC	CAA2	CCC
	C	CAA3	CCC-
	RD	CA	CC
	D	C	C
			D

Classificação do Brasil

Info agências de risco — Foto: Arte O Globo

Arcabouço e garantias para crédito

Para o economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale, o movimento da Fitch não chega a ser surpreendente tendo em vista a mudança na perspectiva de rating anunciada pela S&P no mês passado.

Vale acredita ser difícil que o país retome o grau de investimento ainda nos próximos anos, como têm defendido membros do governo.

— É positivo, mas tem um cenário muito longo pela frente para voltarmos a ser grau de investimento. O arcabouço fiscal vai servir para os próximos quatro anos, mas precisará voltar a ser discutido no próximo governo. Vai precisar de uma regra mais sensível tanto em relação à receita quanto aos gastos, o que não temos hoje — disse.

Na avaliação do economista da MB, com patamares de dívida/PIB ainda próximos de 80%, dificilmente o Brasil conseguirá retomar o selo de bom pagador, podendo no máximo ganhar uma nova elevação de rating.

— E no caso de reformas microeconômicas é não desfazer o que já foi feito, como a do saneamento e trabalhista, e avançar em reformas microeconômicas que o governo tem interesse, como na área de crédito. É possível achar um denominador comum, que é estimular o crédito, mas de forma responsável e mexendo na estrutura de garantias.



A reforma administrativa, que mexe com os servidores, é apontada como um passo na direção de melhora nas contas públicas — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

Reforma administrativa

Em entrevista ao GLOBO, o diretor de Pesquisa Macroeconômica do Goldman Sachs para América Latina, Alberto Ramos, também observa com ressalvas a possibilidade de obtenção do grau de investimentos no atual governo.

— Há muita estrada pela frente para retomar o grau de investimento. Não faz parte do meu cenário-base, mas não é impossível. Requer uma contundência em termos de reformas, que ainda não vejo. Inclusive, uma reforma administrativa, que ainda está pendente.

O economista-chefe da Órama, Alexandre Espírito Santo, também acredita ser difícil a retomada de grau de investimento até o fim do atual governo. Além de finalizar a reforma tributária, será necessário avançar na reforma administrativa e adotar políticas de gasto público mais eficiente.

— Se continuarmos fazendo o dever de casa no lado fiscal a possibilidade aumenta. Precisamos de uma relação dívida/PIB que não comprometa as próximas gerações. Para tal o país precisa melhorar a competitividade da economia.



País precisa melhorar produtividade — Foto: Arquivo

Aumento da produtividade

Vale, da MB, ressalta que os recentes movimentos de revisão das agências ocorre na esteira de aprovação de reformas nos últimos anos e de uma atividade econômica que tem demonstrado mais resiliência do que o esperado, mesmo com o

aperto monetário realizado pelo Banco Central (BC).

— Os desafios a partir de agora são mais complicados, que é consolidar o que foi feito até agora e não piorar. O que não parece trivial em um governo que terá eleições municipais no próximo ano e dificuldades na relação entre Congresso e Executivo, que precisamos acompanhar. O cenário é bom, mas inspira cuidados.

Além das agendas de reformas internas, Vale ressalta que avanços nas relações comerciais com outros países podem ajudar a elevar a produtividade da economia brasileira. Ele cita o caso do acordo com a União Europeia (EU), que tem gerado resistências dentro do governo brasileiro.

— O acordo comercial com a União Europeia seria interessante, porque pode aumentar a produtividade da economia no futuro e pode abrir acordos comerciais semelhantes. Reformas na educação também seria um passo interessante em se pensar, em um momento que o mundo digital ganha força.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/07/2023

LIRA COMEMORA NOVA NOTA DE CRÉDITO DO PAÍS: 'IMPORTANTE CONQUISTA PARA A ECONOMIA'

Lira afirmou que a nova classificação está relacionada à política econômica do governo Lula, que tem tido apoio na Câmara

Por Gabriel Sabóia — Brasília



Coletiva de Imprensa. Presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira – Foto : Marina Ramos / Câmara dos Deputados

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), definiu a nova nota de crédito do Brasil, divulgada pela agência de classificação de risco Fitch, como uma “importante conquista para a economia do país”. Em publicação no Twitter, Lira afirmou que a nova classificação está relacionada à política econômica do governo de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que tem tido apoio na Casa a qual preside.

Entenda: Qual a diferença entre fundo exclusivo e de investimento? O que o governo quer mudar?
Lucro do FGTS: veja como calcular o quanto você vai receber

“A decisão da agência de classificação de risco Fitch de elevar a nota de crédito do Brasil para “BB” é uma importante conquista para a economia do país. A nova avaliação da agência se deve à política econômica do governo, que tem recebido todo o apoio institucional da Câmara. No primeiro semestre aprovamos a reforma tributária, o Carf e o arcabouço fiscal. A Câmara não falta à sua responsabilidade com o Brasil e apoia todas as medidas do interesse do país”, disse na postagem.

A agência de classificação de risco Fitch elevou a nota de crédito do Brasil (rating soberano). A classificação subiu de “BB-” para “BB”. A perspectiva é estável. O Tesouro Nacional afirmou em nota que a decisão da agência corrobora os esforços empreendidos pelo governo para fortalecer o ambiente econômico e promover a consolidação fiscal. O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, comemorou a decisão da agência de risco.

A decisão da Fitch coloca o Brasil a duas notas da obtenção do grau de investimento — que é o “selo” de bom pagador, ou seja, que atesta a capacidade do país em honrar seus compromissos. Com ele, o país atrai aportes, pois é entendido como um porto seguro para o investidor.

“A elevação dos ratings do Brasil reflete o desempenho macroeconômico e fiscal acima do esperado em meio a choques sucessivos nos últimos anos, políticas proativas e reformas que apoiaram isso e a expectativa da Fitch de que o novo governo trabalhará para melhorias adicionais”, afirma a agência.

O Ministério da Fazenda disse em nota que "reitera seu compromisso com a agenda de reformas em curso, que contribuirá não apenas para o melhor balanço fiscal do governo, mas também levará à redução das taxas de juros e à melhoria das condições de crédito, ao mesmo tempo em que assegurará a estabilidade dos preços".

"Desta forma, serão criadas as condições para a ampliação dos investimentos públicos e privados e a geração de empregos, aumento da renda e maior eficiência econômica, elementos essenciais para o desenvolvimento econômico e social do país", acrescenta o texto.

Já existiam sinais de mudança na avaliação das agências de classificação de risco. Em junho, a Standard&Poor's (S&P) mudou a perspectiva da nota de crédito do Brasil de estável para positiva. Foi a primeira mudança desde 2019.

O que muda para o Brasil com a decisão da Fitch

Essa decisão funciona para o mercado financeiro como um termômetro das contas públicas brasileiras, já que evidencia a melhora na avaliação da agência em relação à capacidade do Brasil de honrar seus compromissos financeiros.

Esse tipo de informação pode influenciar na decisão de investidores estrangeiros alocarem capital no Brasil, o que pode acentuar ainda mais a atual trajetória de queda do dólar frente ao real, entre outros efeitos. A moeda americana abriu em queda nesta quinta-feira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA CHEGA AO SENADO COM PONTOS DE AVANÇO PARA SETOR DE SERVIÇOS

CNC comemora ajustes no texto que passou na Câmara dos Deputados, mas acredita que a proposta pode ser melhorada para incentivar a geração de empregos

Por CNC



Reforma Tributária foi aprovada na Câmara dos Deputados mantendo os pontos principais defendidos pela CNC — Foto: DIVULGAÇÃO/ZECA RIBEIRO/AGÊNCIA CÂMARA

Alíquotas diferenciadas para vários segmentos do setor de serviços, não cumulatividade plena e geração de créditos por empresas do Simples Nacional. Três pontos considerados cruciais para a Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (CNC) foram incluídos na Reforma Tributária aprovada na Câmara dos

Deputados no início de julho.

A votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) nº 45/2019 representou um momento histórico esperado há décadas, avalia o presidente da CNC, José Roberto Tadros.

— Contribuímos de forma significativa para aperfeiçoar a proposta da Reforma Tributária. Se ainda não é a reforma ideal, tenham a certeza de que trouxemos avanços que beneficiam o setor terciário e seguiremos acompanhando a tramitação no Senado. Estamos diante da perspectiva de contar com uma realidade fiscal mais transparente e com maior segurança jurídica, duas qualidades fundamentais para fortalecer e impulsionar a economia — ele afirma.

Na avaliação da CNC, a garantia de não cumulatividade plena é o principal ponto de melhoria, na medida em que evita a incidência de impostos em cascata e a consequente oneração do contribuinte final. A Confederação também considera positivo o tratamento diferenciado disposto no texto para

serviços de hotelaria, parques de diversão e parques temáticos, bares, restaurantes, aviação regional e operações com bens imóveis.

Outro destaque relevante, para a CNC, é a redução de 60%, podendo chegar a 100%, das alíquotas de imposto para serviços de educação, serviços de saúde, dispositivos médicos, alguns medicamentos, transporte público coletivo, produtos agropecuários in natura, produtos da cesta básica, atividades desportivas, artísticas, culturais, jornalísticas e audiovisuais nacionais, dispositivos de acessibilidade para pessoas com deficiência e produtos de cuidados básicos à saúde menstrual.



José Roberto Tadros, presidente da CNC — Foto: Divulgação/CNC

Contribuímos de forma significativa para aperfeiçoar a proposta da Reforma Tributária. Se ainda não é a reforma ideal, tenham a certeza de que trouxemos avanços que beneficiam o setor terciário e seguiremos acompanhando a tramitação no Senado” — José Roberto Tadros, presidente da CNC
Atuação decisiva

Desde o início das atividades do grupo de trabalho formado na Câmara dos Deputados para discutir a pauta, a CNC participou ativamente dos debates e das audiências públicas e apresentou cálculos sobre os impactos das propostas do governo.

A Confederação entregou um estudo demonstrando que, caso a alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) fosse fixada em 25%, os serviços seriam onerados com um aumento de até 207% na carga tributária, e o comércio teria uma alta de até 40%. O impacto nos segmentos foi minimizado com a atuação da CNC.

— A Reforma Tributária não pode penalizar o setor de serviços, que foi o primeiro a ajudar os brasileiros na fase difícil de recuperação pós-pandemia — afirma Tadros.

Essa postura culminou no atendimento de importantes demandas do setor terciário. Entre elas, a garantia de regime tributário favorecido aos bens produzidos nas Áreas de Livre Comércio, a exemplo do que ocorre com a Zona Franca de Manaus. Esse foi um ponto defendido pela CNC e que chegou ao texto aprovado pelos deputados.

Emenda emprego

O trabalho da CNC continua com a tramitação da Reforma Tributária no Senado. A entidade pretende defender proposta denominada Emenda Emprego, que altera o texto de forma a prever alíquotas decrescentes do novo imposto para atividades que tenham maiores gastos com mão de obra — ou seja, ampara empresas que gerem mais empregos. É o caso de serviços classificados como de meio de cadeia produtiva, como os de limpeza e de segurança. Os setores também deverão tentar, como alternativa, que sejam incluídos na taxa reduzida a 40% da alíquota cheia, como foram classificados outros serviços.

Conheça as propostas da CNC e entenda a Emenda Emprego <https://reformatributaria.cnc.org.br/>

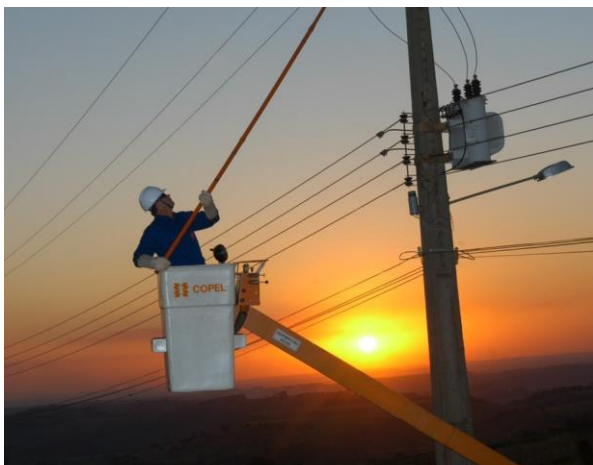
Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/07/2023

COPEL: PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO PODE MOVIMENTAR ATÉ R\$ 5 BILHÕES

Governo do Paraná pretende reduzir sua participação de 69,7% para 10%, mas terá golden share. Operação depende de aval do TCU e TCE

Por Bruno Rosa



Copel – Foto : Divulgação

A Companhia Paranaense de Energia (Copel), que atua na área de geração, transmissão e comercialização, entrou com pedido de oferta de ações na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), abrindo caminho para sua privatização. É a maior operação no setor desde a desestatização da Eletrobras, no ano passado.

De acordo com o prospecto da Copel, a operação pode movimentar até R\$ 4,975 bilhões. Para o cálculo, a empresa indicou, como referência, o valor de R\$ 7,85 por ação, com base no fechamento do

papel na B3 (a Bolsa de Valores) no dia 24 de julho.

Inicialmente, a empresa quer vender no mercado 549.171.000 ações ordinárias (ON, com direito a voto) que pertencem ao Estado do Paraná, dono hoje de 69,7% dos papéis ONs (734.298.000) da companhia. Em seguida, aparece o BNDESPar, com 12,4% do total.

A depender da demanda do mercado, poderá haver ainda um lote suplementar de até 15% do total das ações ofertadas, de 82.375.650 papéis. Somando, assim, um total de 631.546.650 papéis com direito a voto.

Segundo o comunicado, haverá oferta primária e secundária de ações no Brasil e "com esforços de colocação no exterior". A oferta é destinada ao público investidor em geral. De acordo com a Copel, o objetivo é migrar a companhia para uma sociedade com capital disperso e sem acionista controlador.

De acordo com o prospecto, o governo do Paraná pretende ficar com 10% das ações ON com uma golden share que lhe dará poder especial de veto para decisões envolvendo o braço de distribuição que "autorizem os administradores a aprovar e executar o plano anual de investimentos da Copel Distribuição " a partir do ciclo tarifário 2021/2025.

Com a golden share, poderá ainda vetar a "modificação do estatuto da companhia" e impedir a mudança de sede da empresa no Paraná. Também poderá bloquear caso qualquer acionista ou grupo de acionistas tentem exercer votos em número superior a 10% da quantidade de ações.

Segundo a Copel, o preço por ação será calculado com base na cotação das ações na B3 e as indicações de interesse em função da qualidade e quantidade da demanda dos investidores. "A oferta contará com uma tranche prioritária para acionistas da companhia, bem como alocação para empregados e aposentados da companhia e também para investidores de varejo", afirmou a Copel.

A empresa disse, no entanto, que o processo de reserva de ações dos interessados não será concluído sem que haja a manifestação do Tribunal de Contas da União (TCU) acerca do bônus de outorga de R\$ 3,71 bilhões a ser pago para renovação das concessões das usinas Salto Caxias, Segredo e Foz do Areia, que foi definido pelos Ministérios da Fazenda e de Minas e Energia. A previsão é que o TCU avalie até o início de agosto.

"O Procedimento de bookbuilding não será concluído sem que haja a manifestação do TCU sobre o bônus de outorga, observado que, caso o TCU, ao concluir a análise da Portaria Interministerial, se manifeste no sentido de não aprovar os termos definidos na Portaria Interministerial, inclusive no sentido de determinar alteração relevante nos valores do bônus de outorga", ressaltou a Copel em seu prospecto.

Com a operação de privatização, a Copel pretende utilizar os recursos da oferta para o pagamento desse bônus de outorga para concluir a renovação de suas concessões. O restante será



"integralmente destinado ao acionista vendedor". Além do TCU, o Tribunal de Contas do Paraná (TCE) terá de aprovar a definição do preço mínimo de venda das ações. A intenção é que o período de reserva ocorra entre os dias 2 e 7 de agosto.

Segundo especialistas, há riscos para a operação enfrentar dificuldades. Eles citam uma ação popular e a Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI), proposta pelo Partido dos Trabalhadores (PT) em junho de 2023, que questionam a realização da Oferta. "Não há como garantir que novas ações ou procedimentos administrativos, inclusive perante o Tribunal de Contas do Estado do Paraná ou o TCU, não serão propostas no futuro", afirma a Copel no prospecto.

Recentemente, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva classificou a privatização da Eletrobras pelo governo do ex-presidente Jair Bolsonaro como "uma bandidagem".

A Copel alerta que, em caso de contestação ou suspensão da operação, haverá "dificuldade para levantar capital e manter os investimentos, assim como ser impossibilitada de renovar as concessões".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/07/2023

OPERAÇÃO DO MP E DA POLÍCIA CIVIL MIRA SUSPEITOS DE FAZEREM 'GATOS' EM OLEODUTOS DA TRANSPETRO

Um dos alvos é um policial militar apontado como braço armado da quadrilha
Por O Globo — Rio de Janeiro

Tubulação da Transpetro para o transporte de petróleo em São Sebastião (SP) – Foto : Edilson Dantas / Arquivo

O Grupo de Atuação Especializada de Combate ao Crime Organizado (Gaeco), do Ministério Público do Rio (MPRJ), e a Delegacia de Defesa dos Serviços Delegados (DDSD) fazem, nesta quarta-feira, uma operação que mira suspeitos de furtar combustível diretamente de oleodutos da Transpetro. Os agentes visam a cumprir 47 mandados de busca e apreensão. A ação acontece no Rio e em outros quatro estados. Ela foi batizada de Exagogi, que significa extração, em grego.

Um dos alvos é um policial militar lotado no 32º BPM (Magé). Ele é suspeito de ser o braço armado do bando. Os mandados de busca e apreensão foram expedidos pela 1ª Vara Criminal Especializada em Organização Criminosa e pela Auditoria da PM. Eles são cumpridos simultaneamente no Rio, em São Paulo, no Paraná, em Minas Gerais e no Espírito Santo.

A operação tem o apoio da Coordenadoria de Segurança e Inteligência (CSI/MPRJ) e dos Gaecos dos estados onde há buscas. No Rio, as equipes estão nos seguintes municípios: Sapucaia, Cabo Frio, Macaé, Quissamã, Pinheiral, Bom Jesus de Itabapoana, Carapebus, São João de Meriti, São Gonçalo, São Fidélis, Campos dos Goytacazes e Nova Friburgo, além dos bairros do Centro e de Campo Grande, na capital.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL TERÁ FÁBRICA DE CARRO VOADOR; QUAL A DIFERENÇA PARA UM HELICÓPTERO?

Protótipo de aeronave elétrica de decolagem e pouso vertical deve ser apresentado no próximo ano
Por Redação

A Eve Air Mobility (Eve) e a Embraer anunciaram na semana passada que a primeira fábrica para a produção das aeronaves elétricas de decolagem e pouso vertical (eVTOL), o “carro voador” da Eve, será em Taubaté, no interior de São Paulo.

A Eve anunciou que o protótipo será apresentado ao mercado em 2024, com início da operação em 2026. O modelo inicial contará com um piloto e capacidade para mais quatro passageiros. O objetivo da empresa é que, no futuro, depois da consolidação da operação, o veículo deverá voar sem piloto a bordo.



eVTOL, o veículo voador da Embraer, em imagem conceitual Foto: Embraer

Carro voador e helicóptero: diferenças

O “carro voador” é uma aeronave que vem sendo desenvolvida por dezenas de empresas em todo o mundo. O veículo será de uso compartilhado e, pelo menos em um futuro próximo, não será possível ter um eVTOL próprio, como acontece com os carros.

Uma das principais diferenças entre o eVTOL e helicópteros ou aviões é que ele será elétrico. Como a aeronave não usa combustível de aviação, o impacto ambiental e o custo para operá-lo são reduzidos.

O eVTOL também será menos complexo que os helicópteros, o que o torna mais acessível, barato e de baixa manutenção. Nos helicópteros, a manutenção corresponde a 30% dos custos de operação. Essas características podem fazer a aeronave se tornar popular rapidamente.

A Eve calcula que o preço de uma passagem de eVTOL deverá corresponder a duas vezes o que é pago em uma viagem de carro por aplicativo para fazer a mesma jornada, podendo variar de acordo com cada cidade.

O motor elétrico também torna a aeronave mais silenciosa. Isso fará com que um maior número de “carros voadores” possa operar em grandes centros urbanos sem gerar poluição sonora, diferente dos helicópteros.

Os projetos preveem ainda vários sistemas redundantes nos eVTOLs. Assim, caso haja algum problema com uma peça ou um software, haverá algo semelhante para substituí-lo. Especialistas afirmam que o “carro voador” deverá ser mais seguro do que os helicópteros./Colaboraram Luciana Dyniewicz e Caroline Aragaki

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/07/2023

HADDAD DIZ QUE ALÍQUOTA PADRÃO DO IVA DEVE FICAR EM TORNO DE 25% AO FIM DO PROCESSO DE TRANSIÇÃO

Ministro defende que número de exceções seja diminuído e afirma que reforma do imposto de renda será enviada depois do resultado da reforma do consumo

Por Fernanda Trisotto e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA – O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta quarta-feira, 26, que a alíquota do novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA), a ser criado pela reforma tributária do consumo, deve ficar em torno de 25% ao fim do processo de transição, em 2033.

Em entrevista ao portal Metrôpoles, Haddad disse que a Fazenda está fazendo uma análise item a item do texto aprovado na Câmara a pedido do relator no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), e

lembrou que entraram alterações de última hora que não foram discutidas com o Executivo – mas que há liberdade para ajustes no Senado.

Ele voltou a afirmar que “daria uma limada” na quantidade de exceções do texto. “O problema da exceção é dizer que é contra um setor. A pergunta a ser feita é por que eu vou beneficiar determinado setor. Eu quero que todo mundo pague a mesma coisa. Se vai haver excepcionalidade, eu tenho que justificar”, disse. Haddad falou que exceções para saúde, educação, Simples, Zona Franca de Manaus, cesta básica e alimentos estão mais pacificadas.

Reforma da renda

O ministro disse que o governo não quer tratar da reforma sobre a renda agora porque precisa do resultado da reforma do consumo. “Misturar as estações agora vai prejudicar (o trabalho)”, disse.



Haddad afirma que governo espera para enviar reforma do imposto de renda Foto: DANIEL TEIXEIRA / ESTADÃO

Ele voltou a dizer que a segunda fase da reforma tributária vai encarar os rendimentos de capital e trabalho, o que inclui a desoneração da folha de pagamento. “Temos de tratar disso no capítulo correto. E é legislação ordinária, não exige PEC”, disse.

O ministro repetiu uma projeção do senador Eduardo Braga, de que a promulgação da reforma tributária do consumo deve ocorrer em dezembro. “Chancela-se a maior reforma tributária dos últimos 60 anos”, disse. Ele lembrou que ainda virão leis complementares para regulamentar as mudanças e aí sim o governo pode promover a reforma dos tributos de renda e trabalho, por lei ordinária.

Arcabouço fiscal

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse há pouco que nunca conversou com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre a situação do Fundo Constitucional do Distrito Federal no arcabouço fiscal – que, na tramitação do Senado, foi retirado do limite de gastos na nova regra. Pessoalmente, ele defendeu que a mesma regra aplicada aos demais Estados seja válida para o DF.

“Há uma confusão conceitual sobre o que entra no teto. Isso não define o quanto você aporta para Fundeb e fundo do GDF. A discussão que tem na Câmara e Senado é se os gastos da União com o Brasil estão limitados a 2,5% real (acima da inflação), por que o GDF será tratado de maneira diferente? Pessoalmente, se me perguntar o que é justo, a regra tem que valer para todo mundo, 2,5% para todo mundo” afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/07/2023

CARBONO ZERO E IMPACTOS NO BRASIL

É indispensável uma revisão da regulação do setor elétrico, sob pena da implosão do sistema
EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por José Roberto Mendonça de Barros

É absolutamente correta a hipótese básica de Jorge Caldeira (autor de Brasil - Paraíso Restaurável) de que a busca da meta de carbono zero no mundo abre uma oportunidade gigante para o Brasil, em pelo menos quatro aspectos.

A energia renovável (eólica, solar e biomassa) pode crescer de forma extraordinária tanto em determinadas regiões, como parques eólicos no Nordeste, quanto de forma descentralizada em telhados, propriedades agrícolas e sobre as águas. A rigor, o Brasil inteiro se presta a isso. Em

relação ao mundo, nosso potencial é muito maior que nossa participação na população ou no PIB globais.

A energia nova é mais barata, sem efeitos ambientais negativos e irá rapidamente derrubar o sistema velho, especialmente as térmicas mais caras.

Em consequência, é indispensável uma revisão da regulação do setor elétrico, sob pena da implosão do sistema.



É indispensável uma revisão da regulação do setor elétrico, sob pena da implosão do sistema Foto: Olivia Zhang/AP - 28/11/2019

Isso envolverá reduzir vários dos subsídios existentes, muitos pagos pela CDE, que mantém uma persistente elevação das tarifas do mercado cativo, tornando-as inviáveis. É preciso também dar fim ao projeto das “térmicas jabutis” (até porque a disponibilidade de gás natural no Brasil é limitada) e de outros produtores de alto custo, sob o falso argumento de que só assim a intermitência de eólica e solar pode ser superada.

Hidroeletricidade, transmissão e o desenvolvimento da tecnologia de baterias permitirão à nova energia sustentável entrar na base do sistema elétrico, barateando as tarifas com benefícios óbvios para a produção de bens e para as famílias.

Os financiamentos em investimentos ESG globais são muito grandes perto da demanda potencial do mercado brasileiro, e irão acelerar os novos projetos, especialmente quando os juros caírem nos EUA e no Brasil.

A demanda internacional por energéticos novos será enorme e vai criar oportunidades de exportação, que em poucos anos crescerão muito. Falamos aqui de amônia, hidrogênio verde, SAF e etanol. Metais e outros materiais com reduzidos teores de carbono também terão um papel. Alguns produtos serão carbono negativo.

Juntos com as commodities agrícolas, esses vetores trarão crescimento econômico e darão oportunidades mais sólidas para a indústria.

Para tanto, será indispensável, no mínimo, atingirmos desmatamento ilegal zero na Amazônia e um avanço decisivo da pauta ESG.

Esse movimento reforçará o crescimento do interior, mas tornará a situação dos grandes aglomerados urbanos mais difícil ainda. Mas isso é assunto para outro dia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/07/2023

COMO O PLANO DIRETOR DE SP VAI MUDAR O PERFIL DOS IMÓVEIS; ENTENDA

Mudança nas regras, aprovada no mês passado, vai ampliar oferta de terrenos e diversificar o modelo dos apartamentos

Por Lucas Agrela, Wesley Gonsalves e Circe Bonatelli

O novo plano diretor da cidade de São Paulo, aprovado no mês passado pela câmara dos vereadores e promulgado nas últimas semanas pelo prefeito Ricardo Nunes (MDB), vai ampliar a oferta de terrenos para as incorporadoras, facilitar a oferta de vagas nos empreendimentos e incentivar a diversificação das tipologias dos novos apartamentos. Mas as mudanças não devem ser

imediatas. A expectativa é de que os primeiros empreendimentos erguidos sob as novas regras só comecem a surgir no mercado no ano que vem e os lançamentos em 2025.

Nesse movimento, o preço dos terrenos deve desacelerar comparado ao ritmo de crescimento verificado nos últimos anos. Mas isso não significa queda no preço dos imóveis, já que haverá um aumento de custo para as incorporadoras, segundo especialistas. Para o consumidor, as mudanças serão percebidas no formato dos prédios, com unidades híbridas. Num mesmo empreendimento, será possível ter apartamentos maiores, com 100 metros quadrados (m²), e studios de 30 m², além de áreas comerciais.



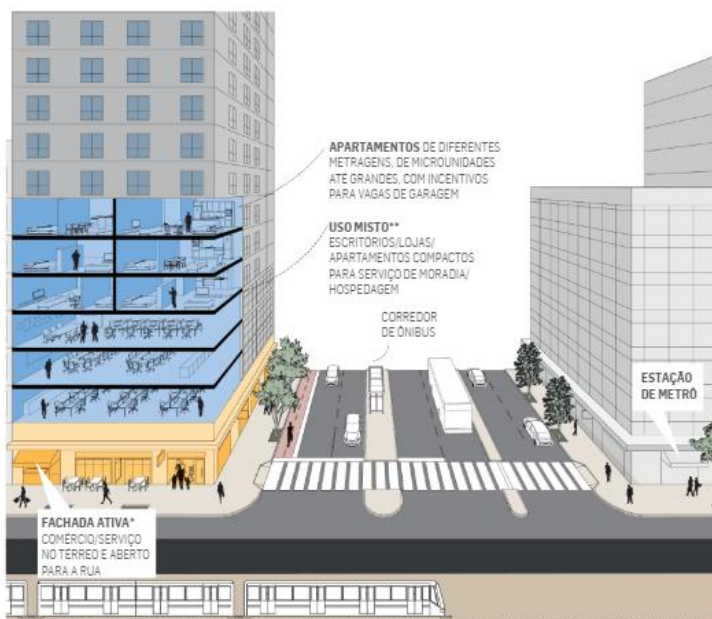
Para especialistas, mudanças propostas pelo Plano Diretor só devem começar a aparecer na cidade a partir de 2025 Foto: Felipe Rau/Estadão

No momento, construtoras e incorporadoras avaliam como prosseguir com os investimentos, repensando projetos e decidindo quais os próximos passos do setor que também aguarda por uma retomada no crescimento. “O novo plano diretor melhora a situação para os empreendedores devido à maior oferta de terrenos. Já para a população, esperamos que vá abrir o leque de opções de apartamentos para compra”, afirma Eder Kenke Nörnberg, diretor da consultoria imobiliária CBRE.

A grande novidade da nova legislação é a ampliação das áreas próximas do transporte público em que é possível construir mais. Na maior parte da cidade, a regra é que as edificações podem ter uma área construída equivalente ao tamanho do terreno. Já nessas áreas próximas do transporte público, o coeficiente de aproveitamento é de até quatro vezes.

Eixos de verticalização

Veja padrões de prédios estimulados e permitidos pelo Plano Diretor aprovado



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

Fonte: PMSP e Câmara; Arq. Futuro/Inspere

ESTADÃO #8

No plano anterior, o incentivo valia para terrenos em um raio de até 600 metros das estações de metrô e trem e de até 300 metros no caso de corredores de ônibus. No novo plano, o limite salta para 700 metros e 400 metros, respectivamente. Além disso, basta que o quarteirão esteja na zona do raio, e não, necessariamente o terreno.

Na prática, isso estende o incentivo para áreas ainda mais distantes. Mas essas mudanças têm um custo. Lucas Rietjens, analista da Guide Investimentos, diz que as medidas devem encarecer os imóveis e que as incorporadoras devem repassar ao consumidor o aumento de custo do metro quadrado em áreas próximas ao transporte público.

Na visão de José Roberto Graiche Junior Presidente da Associação das Administradoras de Bens Imóveis e Condomínios de São Paulo (AABIC), formada por cerca de 90 empresas, ao

criar apartamentos com 60 m² ou mais, as construtoras devem incluir varandas maiores, mais dormitórios ou um escritório, medidas que podem fazer os moradores ficarem mais tempo no mesmo imóvel.

Para Junior, o plano diretor de SP tende a frear a escalada de preços das propriedades. “Os preços dos terrenos na cidade subiram desde o anúncio do plano diretor porque ganharam maior potencial de construção. Mas o preço tende a crescer menos do que poderia devido à escassez de terrenos no futuro, por questão de oferta e demanda”, afirma.

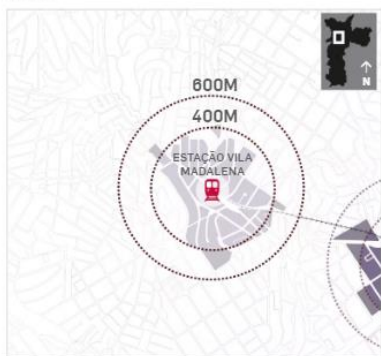
Eixos de transporte

Nova versão do Plano Diretor facilita construção de prédios altos em quadras alcançadas por raio de 700 m² a partir de estação de trem e metrô*

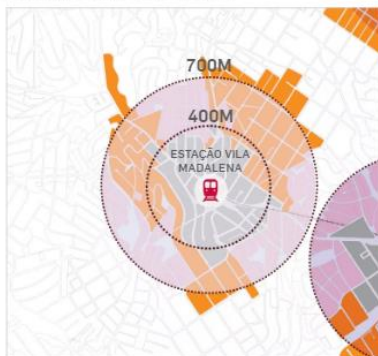
■ QUADRAS DENTRO DA REGRA ATUAL

■ ÁREAS DE EXPANSÃO

Legislação atual



Mudança permitida pelo projeto em tramitação na Câmara



*RAIO DE INFLUÊNCIA NÃO É UNIFORME, POIS OUTRAS REGRAS VETAM A VERTICALIZAÇÃO EM ALGUNS ZONEAMENTOS DA CIDADE

Fonte: PMSP e Câmara; Arq. Futuro/Insper

ESTADÃO #9

revisão do plano diretor de São Paulo. O empresário conta que, a princípio, as mudanças previstas na legislação não devem impactar na tomada de decisão da companhia, que só passa a avaliar essas mudanças para os aportes feitos a partir de 2025.

“Eu acho que a revisão foi positiva de uma forma geral”, avalia Borges. “O plano não traz nenhum risco para a cidade, ele traz mais possibilidades de que mais pessoas tenham acesso a morar em regiões de maior infraestrutura.”

Apesar de causar algum impacto ao setor, Caio Nabuco de Araujo, analista de fundos imobiliários na Empiricus Research, afirma que o plano diretor não deve alterar o tom do mercado imobiliário de forma estrutural. “Após a diluição das propostas iniciais, há poucas mudanças significativas para o planejamento estratégico das empresas, como eventuais ganhos ou perdas de margens”, diz Araujo.

Para o sócio e fundador da incorporadora Idea!Zarvos, Otávio Zarvos, a atualização do plano diretor que regerá a criação de novos empreendimentos imobiliários pelos próximos 10 anos teve poucas mudanças e continua privilegiando áreas mais nobres da cidade, em bairros como os Jardins, Pinheiros, ou Itaim.

“As construtoras são agentes de investimentos, não são agentes de desenvolvimento urbanos, não é papel delas desenvolver o espaço urbano. As empresas vão para onde elas acreditam que terão retorno financeiro, cabe ao poder público incentivar que elas cheguem em mais regiões”, afirma.

Construtoras e incorporadoras ainda estão em etapa de estudos a respeito do plano diretor para elaborar novos projetos, que devem surgir entre o fim do ano e o começo de 2024, com lançamentos para o ano seguinte. Silvio Lamamura, diretor de operações imobiliárias e novos negócios da EZTEC, diz que a empresa já avalia como vai lidar com as mudanças trazidas pelo plano diretor. “Toda mudança na legislação urbanística gera impacto. Novas estratégias estão sendo estudadas”, afirma.

Com investimentos engatilhados para o biênio 2023-2024 - aproximadamente R\$ 1,2 bilhão em investimentos -, o presidente da construtora Tarjab, Carlos Borges, vê como positiva a



Empresário Otávio Zarvos vê o Plano Diretor privilegiando áreas nobres, que já são regiões com maiores investimentos de incorporadoras e construtoras Foto: Salvador Cardoso/Divulgação IdealZarvos

Por se tratar de uma incorporadora com foco em empreendimentos de alto e altíssimo padrão, Zarvos avalia que o novo plano diretor não deve ter um impacto direto nos próximos lançamentos da companhia. “Fundamentalmente, o plano diretor não vai mudar muita coisa nos apartamentos.”

Ainda segundo o empresário, além de não fomentar que o dinheiro circule em mais áreas da cidade, a junção de fatores econômicos do País podem retrair ainda mais os investimentos de novos empreendimentos imobiliários fora de áreas nobres da capital, já que projetos voltados para classe média costumam ser mais sensível a oscilações econômicas. “Vamos ver as empresas continuar a investir em áreas de maior poder aquisitivo”, diz.

Custo adicional para grandes empreendimentos

Para o consultor sênior de terrenos da CBRE, Vitor Perrotta, o incorporador vai se deparar com um aumento no custo da chamada “Cota de Solidariedade”, contrapartida paga por empreendimentos de grande porte para a Prefeitura de São Paulo investir em habitações de interesse social.

No plano diretor vigente até então, todo empreendimento com uma área computável de 20 mil metros quadrados ou mais devia pagar um valor equivalente a 10% do valor venal do terreno a título de Cota de Solidariedade. No novo plano, essa fatia subirá para 20%. Ou seja, um empreendimento de 20 mil metros quadrados equivale a um condomínio de 200 apartamentos.



Para liberar construções maiores, consumidores terão que pagar uma outorga maior pelos imóveis Foto: Hélio Romero/Estadão

Na avaliação da professora de economia da ESPM, Cristina Helena de Mello, a cota social é um ponto de tensão do plano diretor e pode atrapalhar o lançamento de novos projetos, já que o valor dessa nova regra ainda precisa ser estudado pelas companhias. “A exigência de uma cota social pode atrapalhar a viabilização de novos investimentos, porque as empresas terão que entender como comercializar esse novo modelo, o que impacta diretamente nos custos do projeto”, diz Cristina.

Novo plano flexibiliza oferta de vagas de garagem nos edifícios

O plano diretor vigente libera as incorporadoras a oferecer uma vaga de garagem por apartamento, independentemente do tamanho. No novo plano, apartamentos com menos de 30 metros quadrados não têm direito a vaga, a menos que a incorporadora pague um extra por isso. Já apartamentos de 30 metros quadrados a 60 metros quadrados têm direito a uma vaga. Os apartamentos maiores podem ter mais de uma vaga: a cada 60m² adicionais, é possível adicionar mais uma vaga.

Ligia Rocha, sócia-diretora da JWurbana Arquitetura e Urbanismo, aponta falhas no plano diretor, como o fato de estimular o aumento de carros por condomínio e ampliar a concentração da população em áreas nobres, enquanto pode empurrar a população de renda mais baixa ainda mais para a periferia.

“O novo plano diretor não fez uma revisão voltada ao equilíbrio social da cidade, não lidou com o ajuste do plano para construir para quem precisa, não foi participativo ao considerar pouco ou quase nada sobre os pedidos da sociedade civil e não garantiu o direito à cidade, à moradia e à melhoria do transporte público e da mobilidade, como prevê a Constituição Federal”, afirma Ligia.

Para a especialista, o trânsito nas áreas nobres tende a piorar devido ao aumento de vagas de estacionamento em imóveis de alto padrão, em vez de estimular o uso do transporte público.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 26/07/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

OTAN AUMENTA PRESENÇA NO MAR NEGRO EM RESPOSTA A AMEAÇAS DA RÚSSIA

Rússia deixou acordo para exportação de grãos ucranianos pelo mar e, ao mesmo tempo, iniciou uma campanha de bombardeio a portos da Ucrânia escalando elevando tensões

Por Igor Gielow, Folhapress — São Paulo



Navios de guerra da frota russa navegam enquanto participam de exercícios navais no Mar Negro AP

A Otan, aliança militar liderada pelos Estados Unidos, anunciou nesta quarta (26) que irá aumentar os voos de reconhecimento e patrulha com aviões e drones no mar Negro em resposta à escalada da tensão militar na região com a Rússia.

Na semana passada, a Rússia deixou o acordo para exportação de grãos ucranianos pelo mar, denunciando a falta de contrapartida favorecendo seus produtos. Ao mesmo tempo, iniciou uma campanha de bombardeio a portos da Ucrânia e colocou um navio-patrulha no sul da região, insinuando um bloqueio.



Ele foi sugerido em uma declaração de que qualquer navio seria considerado um alvo militar legítimo na rota saindo da região de Odessa, a principal área portuária ucraniana. Kiev fez o mesmo na sequência. Nesta quarta, o Reino Unido afirmou acreditar que os russos preparam um bloqueio naval completo na região.

O navio russo em questão, o Serguei Kotov, foi atacado por dois drones marítimos ucranianos na terça (25), mas conseguiu destruí-los. Na véspera, Moscou havia bombardeado com drones dois portos de grãos ucranianos em um ponto ultrassensível, o estuário do rio Danúbio. As explosões ocorreram a 200 metros da Romênia, país da Otan que faz fronteira com a Ucrânia.

Com isso, o Conselho Otan-Ucrânia, criado na cúpula da entidade no começo do mês, se reuniu nesta quarta e decidiu pelo incremento nos voos de aviões como os P-8 Poseidon e drones como o MQ-9 Reaper, ambos americanos mas operados também por aliados.

O avião-robô é do modelo derrubado após o choque com um caça russo no mar Negro, em março, e objeto de incidentes similares quase tão graves sobre a Síria ao longo deste mês. Isso dá à medida do risco que a maior quantidade de aparelhos da Otan na região implica.

Em novembro passado, um caça russo Su-27 disparou um míssil perto de um avião espião britânico RC-135, em um episódio que poderia ter levado a uma escalada imprevisível, dada a belicosidade de Londres em seu apoio à Ucrânia. Mesmo antes da guerra, um navio do Reino Unido cruzou águas que a Rússia chama de suas perto da Crimeia e acabou vendo bombas serem jogadas por caças – bombardeiros em seu caminho.

Risco de Terceira Guerra Mundial

Embora apoie, arme e treine Kiev, a aliança não faz parte do conflito oficialmente para evitar o perigo de uma Terceira Guerra Mundial entre a Rússia e os 31 países do grupo, 3 deles potências nucleares como Moscou.

Os russos também determinaram uma nova região do mar Negro em que navios estão sujeitos a inspeção e são recomendados a não navegar. "Os aliados notam que a nova área, que inclui a zona econômica exclusiva da Bulgária [um membro da Otan], cria novos riscos para erros de cálculo e escalada, assim como sérios obstáculos à liberdade de navegação", afirmou a aliança.

Além da questão econômica, Moscou alega que o trecho de mar que vai de Odessa até o Danúbio foi usado para lançar ataques com drones marítimos contra a Crimeia, particularmente a ponte que liga a península à Rússia, como na segunda retrasada. Nesta quarta, o Serviço de Segurança da Ucrânia afirmou que foi o responsável pelo maior ataque à obra, ocorrido no ano passado com um caminhão-bomba. A autoria ucraniana era conhecida, mas não o órgão que conduziu a ação.

Enquanto esta nova frente militar decorrente da Guerra da Ucrânia se desenvolve dia a dia, Moscou seguiu com uma quarta particularmente ativa de bombardeios com mísseis. Kiev e outras duas regiões foram alvejadas mais cedo por mísseis de cruzeiro e, à noite (tarde no Brasil), por modelos hipersônicos Kinjal. Ainda não há relatos de danos ou vítimas.

Em solo, a contraofensiva ucraniana lançou um de seus ataques mais fortes desde o seu começo, em 4 de junho, com cerca de 80 blindados tentando romper a frente russa na região de Zaporíjia (sul), perto da cidade de Orikhiv. Segundo blogueiros militares russos como o famoso Rybar, as batalhas estão intensas, enquanto o Ministério da Defesa em Moscou disse que o avanço foi contido. Kiev não se manifestou.

Ao norte, por sua vez, há relatos de avanços de forças russas na região de Lugansk, que teriam entrado 3 km em um ponto pouco explorado da frente de batalha, que soma cerca de 1.000 km de comprimento.

SIGMA FAZ 1º EMBARQUE DE LÍCIO E COMEÇA A GERAR CAIXA

No total, 30 mil toneladas seguem para a China, sendo 15 mil de produto grau bateria do metal e 15 mil de rejeitos ultrafinos, também “verde”

Por Stella Fontes — De São Paulo



Plano da Sigma é embarcar 130 mil toneladas de lítio até dezembro — Foto: Divulgação

A Sigma Lithium, dona de um complexo industrial de lítio “verde” junto à mina Grota do Cirilo no Vale do Jequitinhonha (MG), realiza nesta quinta-feira o primeiro embarque do mineral processado, um insumo pré-químico premium que vale dezenas de vezes mais que o minério, e de rejeitos ultrafinos, um subproduto do processo industrial também obtido a partir de processos sustentáveis, para a chinesa Yahua International Investment and Development.

Com o embarque das 30 mil toneladas (15 mil de lítio grau bateria e 15 mil de ultrafinos), a empresa, que já estava na Bolsa de Toronto e na Nasdaq e acaba de listar BDRs (do inglês Brazilian Depositary Receipts) na B3, inicia nova fase, de companhia geradora de caixa e lucrativa, destacou a CEO e copresidente do conselho de administração, Ana Cabral-Gardner. O investimento no projeto é de R\$ 3 bilhões.

As 15 mil toneladas de rejeitos fazem de um acordo mais amplo com a Yahua, para venda de até 300 mil toneladas/ano por até três anos.

“Aproveitamento do rejeito abriu a possibilidade de novos negócios”

— Ana Cabral

“A Sigma inicia esse novo ciclo com lucro no primeiro ano com o reaproveitamento integral dos produtos”, disse ao Valor. Esse primeiro embarque sai do Porto de Vitória (ES), já com lucro operacional sustentado também pela comercialização dos rejeitos.

A tonelada do subproduto “verde” tem preço de cerca de US\$ 350 (FOB) e cobre o custo de produção do insumo industrial de lítio na fábrica mineira, que gira em torno de US\$ 290 por tonelada. “Abrimos novas possibilidades de negócio com esse subproduto”, afirmou.

Ao mesmo tempo, o lítio produzido pela Sigma, considerado “triplo zero” em termos de pegada de carbono, de uso de químicos nocivos e de rejeitos, vale entre US\$ 3,5 mil a tonelada. O próximo embarque, diz a CEO, deve acontecer em agosto.

Até o fim do ano, a expectativa é despachar 130 mil toneladas de lítio pré-químico, cujo destino final (após a transformação que é feita majoritariamente na China) vai ser a indústria automotiva dos Estados Unidos e da Europa, e 200 mil toneladas de rejeitos.

Para alcançar o triplo zero, a Sigma começou a transformar industrialmente os rejeitos do processo produtivo em uma planta de ressecamento e empilhamento a seco. Essas pilhas são vendidas como subproduto. O cascalho também gerado no processo é destinado à pavimentação de estradas rurais na região. “O Brasil entrou no segmento industrial [do lítio], onde não participava, e em uma das cadeias de fornecimento mais cobiçadas do mundo”, ressaltou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/07/2023

REFORMA MINISTERIAL DE LULA DISPARA PROCESSO DE REEQUILÍBRIO DE PODER NA CAPITAL

Seja qual for o desfecho da reforma ministerial, o recado de Lira é que a pauta da Câmara será conduzida por ele até fevereiro de 2025

Por Fernando Exman Trabalhou nas redações de “Investnews”, “Gazeta Mercantil”, “Jornal do Brasil”, “Reuters” e “Veja”. Entrou no Valor em 2011, e desde 2013 é coordenador digital

O relógio marcava quase 13h quando Luiz Inácio Lula da Silva subiu ao palco do Centro Cultural Banco do Brasil (CCBB), sede da transição, no dia 29 de dezembro de 2022. Ladeado por algumas das ministras que hoje correm risco de demissão, anunciou o que restava do primeiro escalão do governo que tomaria posse em menos de 72 horas. Estava concluída, enfim, uma construção repleta de impasses. No período da redemocratização, aliás, ela só não foi mais demorada que a conduzida pelo ex-presidente Fernando Collor de Mello. E sete meses depois já apresenta fadiga de material e rachaduras.

Para repará-las, deu-se início a um processo de reequilíbrio de poderes: Planalto e Centrão medem forças, em uma dinâmica na qual a reacomodação das peças será determinante para a estabilidade do governo daqui em diante. Lula quer impor limites e o ritmo das conversas. Se possível, ampliar os canais de diálogo com o grupo para além do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).



Em 29 de dezembro de 2022, Lula, em Brasília, anuncia 16 futuros ministros — Foto: José Cruz/Agência Brasil

O bloco, por sua vez, busca instrumentos para fazer política nos Estados e, na prática, evitar que o PT e demais partidos de centro se tornem fortes demais. Não é uma negociação fácil.

Naquele 29 de dezembro, porém, Lula estava bem-humorado. “Depois de muito trabalho, pressão, conversa e ajuste, nós terminamos de montar o primeiro escalão do governo”,

comemorou. Na sequência, prometeu começar as discussões sobre o segundo escalão, logo depois da posse, para fazer a máquina funcionar. “O povo brasileiro não pode esperar”, discursou.

Mas o povo esperou. E esperaram, também, os partidos que pretendiam ocupar logo esses espaços. Agora, o número de interessados cresceu.

Já na época havia a brincadeira de que o PT pegou para si “apenas” todas as cadeiras do Planalto e os principais postos das áreas econômica e social, a despeito do discurso de que a vitória eleitoral dependeu de uma ampla frente partidária e esta seria devidamente contemplada na máquina.

Alguém poderia argumentar que o MDB recebeu dois ministérios com ampla capacidade de investimento e capilaridade nos Estados - Transportes e Cidades. O PSD, diriam, está à frente de áreas responsáveis por insumos estratégicos para qualquer país: energia e alimentos. São as pastas de Minas e Energia, Agricultura e Pesca. E o PSB, do vice-presidente Geraldo Alckmin, recebeu as chaves do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Ministério de Portos e Aeroportos, fundamentais na interlocução com o empresariado e na gestão da logística nacional.

Já o União Brasil colocou as mãos em pastas com grande capacidade de atração de emendas parlamentares: Integração Nacional e Turismo, além do Ministério das Comunicações. Segundo reportagem publicada pelo jornal “O Globo” no domingo (23), por exemplo, o governo priorizou a liberação de emendas a órgãos comandados pelo União Brasil nos primeiros sete meses do ano, como a Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf), o

Departamento Nacional de Obras Contra as Secas (Dnocs) e a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), todas elas ligadas ao Ministério da Integração Nacional. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), vinculado ao Ministério dos Transportes, do MDB, também aparece na lista.

Não é de surpreender, portanto, que alas do PP e Republicanos também desejem pastas com capilaridade e capacidade de atração de emendas parlamentares ao Orçamento. Ou quando o União Brasil quer o comando da recém-criada Fundação Nacional da Saúde (Funasa), já que Lula não cedeu o Ministério da Saúde em si.

Ainda seguindo a teoria política do “equilíbrio de poder”, uma eventual mudança no comando do Desenvolvimento Social teria outra serventia ao Centrão. O ministro Wellington Dias é a principal liderança do PT no Piauí e maior adversário no Estado do presidente nacional do PP, o ex-ministro da Casa Civil Ciro Nogueira.

O equilíbrio de poder é, possivelmente, um dos conceitos mais antigos nos estudos das relações internacionais. Mas pode ser usado para iluminar outras interações políticas.

Segundo ele, os Estados geralmente se unem para se contrapor a qualquer centro de poder expansionista capaz de ameaçar o sistema vigente. Quando isso ocorre, há uma mobilização de atores para frear as pretensões dos mais espaçosos. E elas são contidas justamente por meio da combinação dos demais sócios ou, em outras palavras, pelo equilíbrio de poder.

Na segunda-feira, após comprovar novamente grande capacidade de mobilização do plenário, Lira defendeu em um evento com empresários a retomada das discussões sobre a reforma administrativa. Chamou atenção, uma vez que o tema nem de longe está na pauta de interesse do Planalto. Para alcançar o equilíbrio de poder, cada um usa as armas que tem. Seja qual for o desfecho da reforma ministerial, o recado é que a pauta da Câmara será conduzida por Lira até fevereiro de 2025.

Fernando Exman é chefe da redação, em Brasília. Escreve às quartas-feiras E-mail: fernando.exman@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/07/2023

NOVO PAC' PODE SOMAR ATÉ R\$ 240 BI NO MANDATO LULA E INCLUIR TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Segundo o ministro da Casa Civil, Rui Costa, versão repaginada do programa será lançada no próximo dia 11 de agosto

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



Santos — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

O ministro da Casa Civil, Rui Costa (PT-BA), disse nesta terça-feira (25) que o governo fará o lançamento do “novo PAC” ou “PAC 3”, versão repaginada do Programa de Aceleração do Crescimento, no próximo dia 11 de agosto, uma sexta-feira.

Esta é a quinta vez que a gestão petista anuncia uma data diferente para a



implementação do programa. Isso porque, inicialmente, o Palácio do Planalto falava em lançar o "novo PAC" até abril. Esta previsão foi alterada, depois, para maio e, em seguida, junho. Por último, estava marcada para julho, o que acabou não acontecendo.

De acordo com a assessoria de imprensa da Casa Civil, o motivo do último adiamento, de julho para agosto, foi o recesso parlamentar. "Segundo o ministro, o presidente Lula sinalizou em ligação que pretende aguardar o fim do recesso no Congresso Nacional para o lançamento. A data será anunciada nos próximos dias", destacou a pasta nas últimas semanas.

Costa falou sobre o assunto ao conceder entrevista à BandNews nesta terça-feira. De acordo com o ministro, a União irá desembolsar aproximadamente R\$ 60 bilhões por ano neste programa, ou seja, cerca de R\$ 240 bilhões ao longo do mandato lulista. O objetivo do governo, com isso, é fomentar a retomada de diversas obras pelo país, como forma de reaquecer a economia interna.

Além disso, o ministro da Casa Civil confirmou que o governo irá incluir entre as obras prioritárias do PAC o túnel que ligará Santos ao Guarujá, cidades localizadas no litoral paulista. A ideia, de acordo com Rui Costa, é que a obra seja viabilizada por meio de uma parceria público-privada (PPP).

Reforma ministerial

Rui Costa disse que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva "chamou para si" a reflexão sobre o que irá mudar no governo com a entrada do Centrão na base aliada. Na avaliação do ministro, as negociações para que o grupo político de Arthur Lira (PP-AL), presidente da Câmara, passem a ocupar cargos na Esplanada coincidem com a "melhora dos indicadores" econômicos e sociais.

"Esta reflexão sobre o que muda ou não no governo está com o presidente da República, que chamou para si. Neste ambiente [de melhora dos indicadores], todos querem ajudar na reconstrução do Brasil. O país passou um período muito polarizado e é preciso unir esforços. Se tem mais partidos que querem ajudar, isso é bom porque esses líderes representam governadores e prefeitos. Quanto mais esforços e pessoas conseguirmos juntar para reconstruir o Brasil, melhor", disse em entrevista à BandNews.

Apesar disso, segue o impasse sobre como a cúpula do governo petista irá fazer para encaixar os deputados federais André Fufuca (PP-MA) e Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) no primeiro escalão do governo. Os dois representam o Centrão nas conversas e já estão praticamente confirmados como futuros ministros. Resta definir qual cargo que cada um assumirá no segundo semestre.

Um dos entraves é que Lula avalia, por exemplo, evitar a demissão de ministros que não tenham mandato parlamentar e, portanto, ficariam necessariamente sem cargo político. Um dos exemplos citados nos bastidores é o do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), que perdeu a corrida eleitoral para senador por São Paulo e não teria como continuar os trabalhos no Congresso. A ordem, neste caso, é não deixar aliados "na chuva". Na pior das hipóteses, esses nomes podem ser "remanejados" para outros cargos.

As mudanças planejadas pelo presidente da República visam abrir espaço para o Centrão, com o objetivo de ampliar sua base no Congresso. O Planalto espera que adesão desse grupo político à base aliada amplie a margem do governo em votações importantes no segundo semestre, como a segunda fase da reforma tributária, a transição energética e a conclusão da votação do arcabouço fiscal.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 26/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

INDÚSTRIA MARÍTIMA SE REÚNE EM AGOSTO NO RIO DE JANEIRO

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 26/07/2023 - 17:52



Navalshore 2023 reúne principais players do setor naval e offshore, que trazem novidades em tecnologia, equipamentos e serviços

Sustentabilidade e meio ambiente estão entre os principais focos de investimento da produção naval

Falta pouco menos de um mês para começar o principal encontro com os stakeholders que compõem a indústria marítima brasileira e internacional na maior feira e conferência do setor na América Latina. A 17ª edição da Navalshore acontece de 22 a 24 de agosto, no

Expomag - Rio de Janeiro. A reunirá armadores, estaleiros, fabricantes e fornecedores do mercado para fomentar negócios e o debate sobre a retomada do setor naval e offshore.

Entre as mais de 90 empresas expositoras da cadeia da indústria naval e offshore que participam da Navalshore, estão companhias do porte da Wartsila, Rolls Royce, Akzonobel, Kongsberg, Cummins, Mitsubishi Marine, Yanmar, Sotreq, entre outras. Entre os estaleiros expositores estão Atlântico Sul, Rio Maguari, Belov, Mauá e estaleiro São Miguel, que levam ao pavilhão soluções em novas tecnologias, equipamentos e serviços para o desenvolvimento da produção naval, considerando as mudanças que o setor de transporte marítimo vem enfrentando, com a iminência dos prazos definidos para as adaptações em prol da redução da emissão de gases de efeito estufa e da minimização do impacto ambiental.

Motores de propulsão

É o caso da Mitsubishi Marine, que leva para o evento motores de propulsão de 6 cilindros em linha de 14,6 litros e 429 hp, até soluções V-16 de 79.9 litros e 2.526 hp, adequados às demandas do mercado de navegação marítima.

Os motores mecânicos da marca atendem às regulamentações de emissões da EPA (Agência de Proteção Ambiental dos Estados Unidos) e da IMO (Organização Marítima Internacional). “O mercado brasileiro naval é potencial para os nossos negócios, com infraestrutura consolidada e alta produtividade no óleo e gás, na área portuária e na energia eólica offshore, uma vez que a nossa indústria também demanda por transição energética”, afirma o líder da divisão marítima da Mitsubishi para as Américas, Rodrigo Teixeira.

A Yanmar, também presente entre os expositores da 17ª Navalshore, vai mostrar motores dedicados às embarcações de trabalho, como o modelo 6HYM-WET com reversor YXH-160, que possui 368kW (500mhp) a 515kW (700mhp) de potência, 13.73L de volume de cilindros, além de turbocompressor e injeção mecânica. O modelo é ideal para embarcações de pequeno porte e também é usado para pequenos empurradores, barcos de pesca e ferryboats.

“Participar de uma feira como a Navalshore é de extrema importância para a Yanmar, para estreitar o relacionamento com os clientes. São em momentos como este que temos esta oportunidade de mostrar, de perto, as vantagens e benefícios dos nossos produtos”, afirmou o supervisor de vendas de motores marítimos da Yanmar South America, Igor Cabral.

Tecnologia de mãos dadas com o meio ambiente



Uma novidade que será apresentada na Navalshore 2023 pela empresa norueguesa Kongsberg Maritime são as soluções integradas de sistemas elétricos, e sistema de instrumentação e monitoramento da eficiência de propulsão para embarcações mercantes e offshore. A mesma oferece uma gama vasta de equipamento de ponte de comando, equipamentos de convés, automação até a propulsão principal. A empresa mostrará também os recentes lançamentos em thrusters movidos com motores de ímãs permanentes e eletrificação feita por baterias. “A Kongsberg Maritime é pioneira em tecnologia, permitindo um futuro mais sustentável para os oceanos. As tecnologias integradas de emissão zero avançam à indústria marítima”, comenta o global sales & marketing da Kongsberg Maritime, Marcelo Gouvea.

Outra empresa que participa da Navalshore é a TideWise. A empresa marcou sua entrada no segmento de defesa com o USV Suppressor (modelo de embarcação não tripulada), projeto desenvolvido em parceria com a Emgepron (Empresa Gerencial de Projetos Navais) da Marinha do Brasil, que consiste em uma embarcação autônoma multimissão, projetada para executar serviços de vigilância e monitoramento das águas brasileiras, além da neutralização de minas marítimas e identificação submarina. “O USV Suppressor marca a entrada da TideWise no segmento de defesa offshore. Essa é uma grande oportunidade para desenvolvermos mais uma vez uma tecnologia pioneira no Brasil que irá mudar a perspectiva de atuação da indústria marítima. Essa solução irá reduzir a exposição humana a riscos e permitirá um aumento na eficiência e na otimização da área de atuação por operação.”, explica o cofundador e CEO da TideWise, Rafael Coelho.

A empresa tem, ainda, outro projeto em andamento, desta vez em parceria com a Repsol Sinopec Brasil. O USIS (em português, sistema não tripulado para inspeção submarina) deve integrar um robô submarino (ROV) a uma embarcação não tripulada (USV), com o objetivo de inspecionar cabos de amarração, dutos de fluxo de óleo, cascos de FPSO, estruturas submersas de fazendas eólicas offshore e shore approach de dutos, ou cabos submarinos.

Estaleiro São Miguel estreia na Navalshore

Estreando na Navalshore 2023, o Estaleiro São Miguel, responsável pela construção da 1ª embarcação OSRV (Oil Spill Response Vessel) - dedicada a derramamentos de óleo offshore (em alto mar) no Brasil, participa do evento para estreitar relações com a indústria.

Fundada em 1978, a empresa faz parte do Grupo Bravante, conglomerado 100% brasileiro com mais de 50 anos, que oferece serviços para a indústria de óleo e gás, atuando nas áreas de apoio marítimo, apoio portuário, construção e reparo naval, além de proteção ambiental. Nos últimos 10 anos foram entregues: oito OSRVs, duas PSVS 4500 (Platform Supply Vessels), dois Salineiros, dois Batelões e quatro Rebocadores.

Expectativa de público

Segundo os organizadores, a expectativa de público visitante para os três dias de evento é de 10 mil profissionais do setor. Além da feira, a Navalshore 2023 prepara a Conferência que debaterá com renomados do setor sobre os caminhos para o fortalecimento da indústria naval e offshore, e a transição energética na indústria marítima. Todo o conteúdo e a programação pode ser conferida pelo site do evento.

Serviço

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

Quando: 22 a 24 de agosto de 2023.

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

Horário: das 13h às 20h.

Para o credenciamento de visitantes, clique aqui

Sobre o evento e a Organizadora

A Navalshore é realizada desde 2004 no Rio de Janeiro. Um público total superior a 137 mil pessoas já passou pela feira, reunindo profissionais, empresários e representantes do poder público. Paralelamente à feira, a cada edição são promovidos cursos, workshops e conferências, tendo sido

realizados mais de 450 destes eventos. A mais importante feira do setor na América do Sul é ponto de encontro obrigatório para empresas e profissionais que atuam no setor.

A Navalshore Organização de Eventos - A Navalshore Organização de Eventos, em 16 edições, é responsável pela exibição de mais de 3.400 marcas de fornecedores de produtos e serviços para a indústria naval do mundo inteiro, promovendo negócios e desenvolvendo parcerias. Tem como principal parceira a revista Portos e Navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

QUATRO EMPRESAS DE TRANSPORTE MARÍTIMO E LOGÍSTICA SURGEM COMO LICITANTES PARA A HMM

Da Redação NAVEGAÇÃO 26/07/2023 - 17:24



Quatro licitantes emergiram como potenciais compradores da coreana Hyundai Merchant Marine (HMM). A mídia internacional relata que a Samsung Securities, que está conduzindo o processo de licitação, recebeu registros iniciais de duas empresas de navegação, SM Group e Harim. Dois outros conglomerados com operações no negócio de logística, LX Holdings e Dongwon Group, também teriam se registrado na licitação.

Korean Development Bank e Korea Ocean Business Corporation, dois bancos estatais coreanos, anunciaram na semana passada que é possível prosseguir com a venda este ano, apesar da desaceleração nos mercados globais de transporte marítimo. Coletivamente, os dois bancos detêm aproximadamente 40% das ações da empresa.

O valor atual dos 40% das ações é de US\$ 3,9 bilhões, embora os bancos tenham indicado em seu anúncio que o plano seria vender aproximadamente 58%, convertendo uma parte dos títulos. Eles disseram que consultariam o licitante vencedor para determinar um plano para vender os títulos restantes de forma a não perturbar o mercado. Se todos os títulos fossem convertidos, a preços atuais de mercado, a participação na HMM seria avaliada em quase US\$ 8 bilhões.

As licitações preliminares para a HMM vencem em 21 de agosto. Os bancos planejam concluir a venda da HMM antes do final de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

PETROBRAS AVANÇA EM SUA AGENDA DE TRANSFORMAÇÃO

Da Redação OFFSHORE 26/07/2023 - 16:47



Nova estratégia comercial da companhia promove mais flexibilidade de preços para disputar mercados

Os seis primeiros meses da gestão do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e da atual diretoria Executiva, completados nesta quarta-feira (26), foram marcados pelo estabelecimento de uma nova estratégia comercial para seus principais combustíveis. Nesse período, houve queda dos preços da gasolina, do diesel, do gás de cozinha e do combustível de aviação. "Como resultado da nova estratégia comercial, a companhia buscou valorizar sua posição no mercado e



potencializar as vantagens comerciais que possui em cada região onde atua, além de operar com mais flexibilidade para disputar mercados com seus concorrentes", destaca a empresa em nota.

Outro marco da gestão foi o avanço em direção à transição energética. Com a aprovação dos novos direcionadores de seu Plano Estratégico 2024-2028, a Petrobras anunciou que vai destinar de 6% a 15% de seus investimentos totais a negócios de baixo carbono. Em paralelo, nos seis primeiros meses dessa gestão, a companhia anunciou que neutralizou as emissões do escopo 2 – ou seja as emissões associadas à energia elétrica adquirida de fornecedores externos.

De janeiro a julho, a Petrobras assinou uma série de acordos com players globais e nacionais – incluindo Equinor, Shell, China Energy International, Unigel, BNDES, entre outros – para abrir novas oportunidades nas frentes de baixo carbono e energias renováveis, com foco em transição energética. No segmento de combustíveis sustentáveis, a companhia vai ampliar em 146% sua capacidade de processamento de diesel com conteúdo renovável ainda em 2023, além de dar continuidade aos testes de bunker com conteúdo renovável e à utilização de asfaltos com baixa intensidade de carbono, como o CAP-PRO.

“Nesses seis primeiros meses de gestão, conseguimos estabelecer uma nova estratégia de preços que está colhendo os resultados que tanto queríamos: mais flexibilidade e competitividade para os preços dos combustíveis. Ao mesmo tempo, estamos comprometidos em liderar a transição energética no país, de forma justa, segura e inclusiva, impulsionada por parcerias que estamos construindo com empresas de excelência técnica e pela descarbonização crescente das nossas operações. Já estamos alcançando resultados concretos, como a neutralização das emissões do escopo 2. Mas esse é apenas o início de uma jornada cheia de desafios, que nos levará cada vez mais longe em prol do país e da sociedade”, disse Jean Paul Prates.

Destaques:

Aprovação dos direcionadores do Plano Estratégico 2024-28

Revisão dos elementos estratégicos para o Plano Estratégico 2024-2028 e aprovação do direcionador de investimentos em projetos de baixo carbono para a faixa entre 6% e 15% do investimento total (CAPEX) para os cinco primeiros anos do novo plano.

Neutralização das emissões de escopo 2

Aquisição de certificação internacional atesta que a energia elétrica que a Petrobras comprou de fornecedores tem origem 100% renovável, em alinhamento à sua ambição de atingir a neutralidade das emissões operacionais até 2050. É um marco relevante na jornada de transição energética, evidenciando que a empresa está colhendo frutos concretos em parceria com nossos fornecedores.

Impulso à indústria brasileira

Acordo com o BNDES para formação de Comissão Mista, com técnicos e executivos das duas instituições, voltada para fomentar oportunidades nas áreas de óleo e gás, com foco em pesquisa científica; transição energética e descarbonização; desenvolvimento produtivo e governança. O objetivo é impulsionar a indústria nacional.

Novas plataformas

Entrada em operação da plataforma de produção Anna Nery, no campo de Marlim, na Bacia de Campos, e do FPSO Almirante Barroso, no campo de Búzios, maior campo em águas profundas do mundo. Os próximos projetos a entrarem em produção serão o FPSO Anita Garibaldi, que já se encontra na locação em Marlim e Voador, e o FPSO Sepetiba que saiu do estaleiro rumo ao campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos.

Ênfase na diversidade

Criação da gerência setorial de Diversidade, Equidade e Inclusão, com a realização de processo seletivo inédito com participação de empregados de grupos sub-representados. Outra iniciativa foi o lançamento de cartilha inédita de diversidade, com objetivo de promover a conscientização do

público interno e da sociedade em geral e dar luz às conquistas legais relacionadas ao tema. A companhia aprovou ainda o teletrabalho em tempo integral para pessoas com deficiência.

Diesel com conteúdo renovável (Diesel-R)

Ampliação da capacidade de produção de diesel com conteúdo renovável em 146% ainda em 2023. Dos atuais 5 milhões de litros por dia, a companhia passará a ter um potencial de processar 12,3 milhões de litros por dia, ainda neste ano. Para efeito de comparação, esse volume total seria suficiente para abastecer cerca de 41 mil ônibus convencionais, gerando redução de emissões de cerca de 1.300 toneladas de gases de efeito estufa.

Recorde no pré-sal

Recorde de produção da Petrobras no pré-sal com 2,13 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) em fevereiro e média de 2,05 milhões de boed no primeiro trimestre do ano.

Empregos indiretos

Conclusão das maiores paradas de produção da história da REFAP (RS) e da RPBC (SP). Os dois eventos englobaram mais de 800 equipamentos e contaram com a participação de mais de 10 mil pessoas no auge dos trabalhos.

Fonte: Ascom Petrobras

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

ABEEÓLICA VÊ CENÁRIO FAVORÁVEL PARA LEILÃO DE CESSÃO DE ÁREAS OFFSHORE EM 2024

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 26/07/2023 - 17:19



Divulgação

Para associação, aprovação da regulamentação de projetos eólicos no mar, que está em revisão na Câmara, dará segurança jurídica a investimentos

A Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica) acredita que a aprovação do marco regulatório da energia eólica offshore (PL 576/2021) ainda este ano permitiria a preparação do primeiro leilão de cessão do uso do mar em 2024. O PL, de autoria do então senador Jean Paul Prates, atual presidente da Petrobras, trata da exploração e desenvolvimento de produção de energia offshore, incluindo a geração a partir dos ventos no mar. O texto em discussão foi aprovado no Senado em 2022 e encaminhado para revisão na Câmara dos Deputados. Passada esta etapa, seguirá para sanção presidencial.

A avaliação da entidade é que o encaminhamento de votações importantes da agenda econômica no Congresso, como o arcabouço fiscal e a Reforma Tributária, pode destravar a apreciação dessa proposta no segundo semestre. “Voltando agora aos trabalhos no Congresso, trabalharemos para que o PL seja aprovado”, comentou à Portos e Navios a presidente executiva da ABEEólica, Elbia Gannoum. Ela disse que a associação trabalha forte pela regulamentação de projetos eólicos offshore, junto aos poderes executivo e legislativo, desde 2021.

A associação avalia que o PL em discussão traz as principais diretrizes para cessão de uso do mar e oferece mais segurança jurídica. Para Elbia, o governo Lula entendeu bem a pauta das energias renováveis, como um ponto de partida para um processo de reindustrialização do país, mas deve aproveitar as oportunidades a partir de novas fontes limpas de geração. Ela lembrou que a Alemanha realizou um certame deste tipo recentemente e que países como México manifestaram intenção de realizar processo semelhante.

Após a realização do primeiro leilão de cessão do uso do mar, os vencedores terão autorização para exploração da área licitada, em processo semelhante aos leilões de blocos de exploração e produção de petróleo. Elbia explicou que, com autorização em mãos, começam os estudos ambientais e, em cerca de três anos, será possível começar a contratação dos projetos, seja no mercado livre de energia ou eventualmente em leilão de geração de eólica offshore. “Grande parte dos reguladores entende que isso precisa ser definido em lei por se tratar de um bem público. A expectativa é que a lei seja aprovada ainda este ano”, analisou.

Para a ABEEólica, essa oferta deverá começar a aquecer por volta de 2030, quando o mercado brasileiro deverá estar completamente diferente, por conta do crescimento do hidrogênio e de outras fontes. “Com a ampliação da demanda de energia no Brasil, teremos os primeiros projetos eólicos offshore rodando”, projetou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2023

KEPLER WEBER AMPLIA PRESENÇA NO MATO GROSSO E ANUNCIA NOVO CENTRO DE DISTRIBUIÇÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/07/2023 - 16:11



Estado é o que mais produz grãos no Brasil. Oitavo Centro de Distribuição da marca é parte da estratégia de proximidade com o agricultor

A Kepler Weber anunciou, em comunicado enviado ao mercado, nesta terça-feira (25), a criação do oitavo centro de distribuição (CD), em Sorriso, no Mato Grosso. A unidade reforça a presença regional da companhia no estado que é o maior produtor de grãos do Brasil.

“Nesta filial serão exercidas as atividades de depósito e comércio de peças de reposição, sendo mais um movimento da companhia na busca pelo atendimento de excelência no fornecimento de peças e de serviços”, diz um trecho do comunicado.

O Brasil tem mais de 17 mil unidades armazenadoras, que, segundo a Kepler Weber, necessitam de ampliações e modernizações, além de manutenção preventiva. No primeiro trimestre deste ano, a área de Reposição e Serviços registrou R\$ 50 milhões em receita. Durante todo o ano de 2022, o segmento faturou R\$ 211,9 milhões, alta de 24,7% em comparação com 2021.

Os outros sete Centros de Distribuição da companhia funcionam em Panambi (RS), Campo Grande (MS), Cascavel (PR), Rio Verde (GO), Cuiabá (MT), Balsas (MS) e em Paragominas (PA).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/07/2023

VLI AUMENTA CAPACIDADE DE EXPORTAÇÃO COM NOVO CALADO NO TIPLAM, NA BAIXADA SANTISTA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 26/07/2023 - 16:06



Com desassoreamento, terminal portuário do corredor Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica registrou recorde de embarque de açúcar

A projeção nacional de safras recorde de grãos e açúcar e a nova profundidade no canal do Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), localizado na parte central do porto de Santos, trazem perspectivas otimistas para a VLI – operadora da Ferrovia Centro-Atlântica – em 2023. O desassoreamento realizado pela

companhia no local aumentou a capacidade dos berços de exportação, com resultados imediatos. Em consequência disso, no último mês, o terminal atingiu um marco histórico, ao realizar o primeiro embarque de mais de 70 mil toneladas em um único navio, carregado de açúcar.

“O desassoreamento do canal é uma atividade rotineira nos portos brasileiros, que realizamos a cada dois anos para manutenção no Tiplam. O serviço é fundamental para dar continuidade ao volume crescente de exportações por meio do terminal e reforça a capacidade da companhia de atender aos nossos clientes em um período em que são esperadas safras recordes de açúcar e de grãos”, explica o gerente-geral de Operações do Tiplam, Denilson Fernandes.

O desassoreamento que resultou no aumento do calado foi realizado entre os dias 1 e 25 de fevereiro, quando o levantamento batimétrico apontou possibilidade de melhoria para os berços de exportação 2 e 3, com aumento de 15 cm. A profundidade passou a ter 13,35 metros e resultou no aumento da capacidade de embarque em mil toneladas por navio, que correspondem a 120 mil toneladas a mais por ano.

O embarque de cargas realizado pelo Tiplam é uma das principais etapas da cadeia logística criada pela VLI no Corredor Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). Os terminais integradores de Guará (açúcar) e Uberaba (grãos) recebem e encaminham para o Tiplam, através da FCA, a safra de algumas das principais regiões produtoras do país como Mato Grosso, Goiás, São Paulo e Minas Gerais. Atualmente, o terminal é responsável pela movimentação de cerca de 1/5 do açúcar exportado pelo Porto de Santos.

No ano passado, foram exportadas cerca de 8,1 milhões de toneladas de produtos do agro contra 7,3 milhões de toneladas em 2021. A movimentação total de cargas no Tiplam também teve aumento, atingindo a marca de 11,7 milhões de toneladas em 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

CONSELHO APROVA R\$ 400 MILHÕES EM NOVAS PRIORIDADES DO FMM

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/07/2023 - 11:56



Arquivo/Divulgação

Desse total, R\$ 274 milhões correspondem a reparos e docagens. Serviços estão previstos para serem realizados nos estaleiros Aliança, Navship, EAS e Mauá

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou R\$ 400 milhões em novas prioridades de empréstimos para projetos de construção naval. Desse total, R\$ 274 milhões correspondem a reparos e docagens, enquanto R\$ 126 milhões são relativos a projetos de modernização. Os

serviços estão previstos para serem realizados nos estaleiros Aliança (RJ), Navship (SC), EAS (PE) e Mauá (RJ). As prioridades têm 450 dias de vigência e foram concedidas durante a 52ª reunião ordinária do CDFMM, realizada no último dia 22 de junho.

A primeira reunião ordinária do conselho em 2023 ocorreu na modalidade híbrida (presencial e à distância). Na ocasião, a CBO obteve prioridade para a docagem de 3 AHTS (manuseio de âncoras) — AH Camogli, CBO Chiara e CBO Endeavour — e para o RSV (embarcação equipada com robôs) CBO Manoella, no estaleiro Aliança (RJ), com valor total de R\$ 85,5 milhões. A empresa também obteve outra prioridade, de R\$ 59,4 milhões para a docagem de 3 AHTS 18.000 (CBO Cabrália, CBO Terra Brasilis e CBO Xavantes), também no estaleiro do grupo.

A Finarge Apoio Marítimo recebeu prioridade de R\$ 41,2 milhões para a docagem de 2 AHTS 18000 (AH Giorgio P e AH Liguria), no estaleiro Aliança. Na cabotagem, a Elcano obteve duas prioridades

para docagem de classe a serem realizadas no Estaleiro Atlântico Sul (PE). Uma de R\$ 31,1 milhões para o graneleiro Forte de São José e outra de R\$ 9,9 milhões para o gaseiro Forte de São Marcos.

A Asgaard Bourbon Navegação recebeu prioridade de R\$ 21,4 milhões para a docagem do AHTS Haroldo Ramos, no estaleiro Mauá (RJ). A Bram Offshore, do grupo Chouest, obteve prioridade com valor total de R\$ 25,4 milhões destinada ao reparo com docagem para certificação de classe de 4 embarcações: Blue Marlin, Cabo Frio, Campos Carrier e Campos Challenger, no estaleiro Navship (SC).

Modernizações

A Bram Offshore também recebeu uma prioridade de R\$ 61,8 milhões para a modernização, no Navship, de 9 embarcações: Blue Marlin, Bram Brasília, Bram Force, Bram Power, C-Aclaim, Campos Commander, Navegantes Pride, Santos Scout e Santos Solution.

A CBO tem priorizados R\$ 18,7 milhões para a modernização de 2 PSV (transporte de suprimentos) 4500: CBO Arpoador e CBO Copacabana. A CBO também conseguiu prioridade de R\$ 35,5 milhões para a modernização do AHTS 18.000 AH Valletta e para 3 PSV 4500 (CBO Aliança, CBO Itajaí e CBO Oceana). Outros R\$ 9,9 milhões foram priorizados para a Finarge Apoio Marítimo, referentes à modernização do AHTS AH Liguria. Todos esses serviços de modernização previstos para a CBO e Finarge devem ocorrer no estaleiro Aliança.

Prorrogação

Na mesma reunião, o CDFMM prorrogou, por 180 dias, uma prioridade para a JAQ Apoio Marítimo relativa à conversão e modernização do FSV para modelo Explorer (casco JAQ-01), no estaleiro Arpoador Engenharia, anteriormente priorizada em novembro de 2021, com valor total de R\$ 48,7 milhões.

A próxima reunião do CDFMM está prevista para o dia 14 de setembro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

DNIT RECEBE PROPOSTAS PARA OBRAS DE MELHORIA NA HIDROVIA DO TAQUARI

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 25/07/2023 - 22:20



Eclusa Bom Retiro (Divulgação DNIT)

Edital prevê recuperação e modernização na barragem e na eclusa de Bom Retiro do Sul, com cerca de R\$ 80 milhões de investimentos, ao longo de três anos. Abertura dos envelopes está prevista para 21 de setembro

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) publicou o edital para a contratação de empresa para elaboração de projetos executivos e realização das obras de reformas, recuperações e modernizações na barragem de Bom Retiro do Sul, na hidrovia do Rio Taquari, no Rio Grande do Sul. O recebimento das propostas teve início na última quarta-feira (19) e a abertura dos envelopes está prevista para o dia 21 de setembro, às 14 horas.

O investimento total previsto é da ordem de R\$ 80,7 milhões, a serem desenvolvidos ao longo de 37 meses, incluindo as etapas de projeto executivo e de execução das obras previstas nos dois empreendimentos. A eclusa da barragem de Bom Retiro do Sul possui o segundo maior movimento no DNIT/RS, com volume de tráfego superior a 800 embarcações anuais. [Clique aqui para visualizar o edital.](#)

A expectativa do órgão é que, com a reforma, a navegação entre o Porto de Estrela, no Vale do Taquari, e o Porto de Rio Grande, seja otimizada. O DNIT também projeta que embarcações com 2.800 toneladas de carga poderão fazer a transposição do desnível introduzido pelo barramento em situação de estiagem na região Sul e na migração. A barragem e eclusa de Bom Retiro foi inaugurada em 1976 e está localizada no rio Taquari.

A barragem é constituída de seis comportas tipo vagão (duplas) com 10 metros de altura e por um vertedor fixo, junto à margem direita, em cuja extremidade se encontra a escada de peixes. A eclusa, localizada junto à margem esquerda, apresenta câmara com comprimento útil de 120m por 17m de largura, permitindo que embarcações com 2.800 toneladas de carga façam a transposição do desnível de aproximadamente 12 metros introduzido pelo barramento, em situação de estiagem.

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) informou que o governo federal pretende viabilizar a recuperação e a modernização de todas as barragens e respectivas eclusas sob a responsabilidade do DNIT nos rios Taquari e Jacuí, no Rio Grande do Sul. Além do edital referente a Bom Retiro do Sul, também estão previstas licitações para as barragens e eclusas de Amarópolis, Fandango e Anel de Dom Marco, cujos processos ainda serão divulgados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

GOVERNO AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL SOCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 25/07/2023 - 19:26



Divulgação APS

Decreto, publicado nesta terça-feira (25), prevê incorporação pela APS de valores transferidos pela União, em anos anteriores, e determina atualização pela taxa Selic

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) autorizou o aumento de capital social da autoridade portuária de Santos (APS). O decreto, publicado no Diário Oficial da União desta terça-feira (25), prevê que esse aumento ocorrerá por meio da incorporação de adiantamentos de R\$ 103,3 milhões, transferidos pela União em 2015, e de R\$ 4,05 milhões, transferidos pela União nos exercícios de 2019 e 2020, além de saldos remanescentes de capitalizações anteriores. O decreto determina a atualização dos adiantamentos pela taxa referencial do Sistema Especial de Liquidação e de Custódia (Selic).

O decreto, que entrou em vigor a partir da publicação, também autoriza a União a subscrever ações na proporção da sua participação no capital social da APS, após a aprovação dos aumentos de capital social previstos pela assembleia geral de acionistas. Outra hipótese para subscrição das ações é na proporção da participação do acionista minoritário da autoridade portuária santista, quando este não exercer o direito de preferência no prazo legal e também após aprovação dos aumentos de capital social previstos pela assembleia geral de acionistas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023



ESTALEIRO MAUÁ AMPLIA CAPACIDADE PARA ATRACAÇÃO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 25/07/2023 - 18:23

Divulgação Estaleiro Mauá

Empresa destaca que liberação do berço 1.1, após 10 anos, acrescentou 140 metros lineares às instalações para atender embarcações

O Estaleiro Mauá (RJ) ampliou sua área de atracação com a liberação recentemente do berço 1.1. A administração destacou que a liberação do berço após 10 anos acrescentou 140 metros lineares para atender embarcações. Com o período de escassez de projetos de construção da indústria naval e offshore e após passar uma reestruturação da estratégia comercial, o Mauá vem realizando nos últimos anos, principalmente reparos navais, entre outras atividades em suas instalações.

Além dos reparos, a carteira atual tem serviços de conversões e upgrades de embarcações. A expectativa do estaleiro é que, nos próximos meses, novos serviços sejam contratados. "Já estamos usando os espaços com reparos e temos muitos planos para os próximos meses. Recebemos grande demanda para prestação de nossos serviços e os novos espaços serão de grande valia", afirmou em nota o diretor comercial do Estaleiro Mauá, Arialdo Félix.

Félix acrescentou que a ampliação faz parte de um novo momento que a empresa está passando. "Estamos vivendo um momento de muita esperança e confiança de que teremos cada vez mais projetos e de que estamos no caminho para que o Mauá volte a ser protagonista na indústria naval e offshore", projetou o diretor.

Ele destacou que o estaleiro está localizado em Niterói, berço da indústria naval no país e em uma posição estratégica na Baía de Guanabara, antes da Ponte Rio-Niterói, o que permite receber qualquer tipo de embarcação e plataformas de petróleo. Com uma área de 180.000 metros quadrados, o Mauá conta com capacidade de processamento de 36.000 toneladas de aço por ano e é o maior estaleiro na Baía de Guanabara.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

CAMPO DE BÚZIOS ATINGE PRODUÇÃO ACUMULADA DE 1 BILHÃO DE BARRIS DE ÓLEO EQUIVALENTE

Da Redação OFFSHORE 25/07/2023 - 18:14



Plataforma Almirante Barroso - Foto: Chun Yeau Ng / Divulgação Petrobras

Resultado foi alcançado cinco anos após início de produção do campo

O campo de Búzios, o maior do mundo em águas ultraprofundas, atingiu, em junho, a produção acumulada de 1 bilhão de barris de óleo equivalente (boe), passados apenas cinco anos desde que o ativo iniciou sua operação.

Atualmente, o campo de Búzios opera com cinco plataformas, todas do tipo FPSO (sistema flutuante de produção, armazenamento e transferência de petróleo): P-74, P-75, P-76, P-77 e "Almirante Barroso", que entrou em produção neste ano. O Plano Estratégico da Petrobras prevê a instalação de mais seis unidades em Búzios até 2027, quando a expectativa é que a capacidade instalada do ativo alcance 2 milhões de barris de óleo por dia.

"Atingir essa marca de 1 bilhão de barris de óleo equivalente em apenas cinco anos, num único campo, nos enche de orgulho. É a comprovação do alto nível de qualificação do nosso corpo técnico, da ampliação da nossa curva de aprendizado no pré-sal e do quanto avançamos na produção desse ativo nos últimos anos. E as perspectivas para o futuro são promissoras: vamos colocar em produção outras seis plataformas equipadas com tecnologias de última geração para redução de emissões de CO2, até 2027" ressaltou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

O campo de Búzios começou a operar em 2018 e coleciona resultados positivos. Localizado a 180 km da costa, em lâminas d'água que chegam a mais de 2 mil metros de profundidade, o ativo concentra os poços mais produtivos do país. Para se ter ideia, a espessura de seu reservatório tem a mesma altura que o Pão de Açúcar – e sua extensão corresponde a mais que o dobro que a Baía de Guanabara.

A Petrobras ganhou o Prêmio da OTC (Offshore Technology Conference), considerado o mais importante da indústria offshore, em 2021, pelo conjunto de tecnologias desenvolvidas para tornar viável a produção em Búzios. As soluções de última geração ali empregadas aumentaram a eficiência do campo, impulsionaram sua produção, além de reduzir custos de forma consistente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023

PETROBRAS ALCANÇA EM JUNHO MELHOR RESULTADO HISTÓRICO DE EFICIÊNCIA ENERGÉTICA E EMISSÕES NO REFINO

Da Redação OFFSHORE 25/07/2023 - 18:09



A Petrobras alcançou em junho o melhor resultado histórico mensal de intensidade de emissões de gases de efeito estufa no refino, no valor de 36,7 kgCO₂eq/CWT, e o melhor patamar histórico mensal (102,5 pontos) e acumulado de intensidade energética no refino (105 pontos).

"Os resultados demonstram a consistência das ações do programa RefTOP (Programa de Refino de Classe Mundial) – concebido pela Petrobras para posicionar a companhia entre as melhores refinadoras de petróleo no mundo -, além de evidenciar o compromisso da

empresa com a redução da intensidade de carbono das suas operações", destaca a empresa em nota.

Lançado em 2021, o programa RefTOP completou dois anos de olho no futuro e com a previsão de investimentos na ordem de US\$ 813 milhões. Estão previstos 148 projetos, sendo que 100 projetos são dedicados ao aumento da eficiência energética. Até 2025, a projeção é reduzir as emissões de gases de efeito estufa para o limite de 36 kg de CO₂ equivalente e reduzir a intensidade energética no Refino para 89 pontos. Além disso, o programa visa aumentar a disponibilidade operacional para o patamar de 97% e alcançar a capacidade de processamento de 100% do óleo do pré-sal nas refinarias.

O resultado de redução da intensidade energética alcançado até junho de 2023 representa uma redução de consumo de gás natural de 24%, quando comparado ao início do programa. Além disso, indica uma redução da emissão de gases do efeito estufa equivalente a mais de 63.000 ônibus urbanos circulando 5 dias por semana, 200 km por dia.

"O RefTOP é o principal programa da companhia para alavancar o desempenho de nossas operações de refino e posicionar a Petrobras entre os melhores refinadores do mundo. Nossas equipes seguem empenhadas em quebrar paradigmas operacionais, implantar novas soluções para otimização de processos e novas tecnologias digitais, de inteligência artificial a robotização, além de investir em qualificação dos nossos colaboradores. Já colhemos frutos promissores, mas continuamos incansáveis na busca por indicadores cada vez melhores, em um processo de evolução permanente", disse o diretor de Processos Industriais e Produtos da Petrobras, William França da Silva.

O RefTOP também alavancou outros resultados importantes, como por exemplo, o aumento da confiabilidade das unidades que tem permitido operar os ativos de Refino com elevados fatores de utilização e garantir uma oferta de derivados mais aderente à demanda do mercado. Outra marca



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 126/2023
Página 62 de 62
Data: 26/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

importante foi o aumento da capacidade de processamento de pré-sal nas refinarias, que atingiu o patamar histórico de 72% em junho de 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/07/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 26/07/2023