

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 129/2023
Data: 31/07/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
LINHA VERDE: NOVA LIGAÇÃO RODOFERROVIÁRIA PARA O PORTO DE SANTOS PODE CUSTAR R\$ 12 BILHÕES	4
PARA IMPLANTAR A LINHA VERDE, OBRAS COMPLEMENTARES SÃO NECESSÁRIAS NAS CIDADES DA BAIXADA SANTISTA	5
“ESTAMOS FOCADOS EM TORNAR O PORTO DE SANTOS MAIS SUSTENTÁVEL”, DIZ DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
REUNIÃO COLEGIADA - ANTAQ APROVA ESTRUTURA DO PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÕES PARA 2023.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	9
INVESTIMENTOS - GOVERNO ANUNCIA MAIS DE R\$ 10 BI EM INVESTIMENTOS NOS SETORES DE PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS EM SEIS MESES	9
PORTAL PORTO GENTE	11
PACTO GLOBAL DA ONU NO BRASIL LANÇA GT DE NEGÓCIOS OCEÂNICOS	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – DESAFIOS EM MEIO À EXPANSÃO AGRÍCOLA DO MATOPIBA	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Leilão I.....</i>	<i>13</i>
<i>Leilão II</i>	<i>13</i>
<i>Balanço.....</i>	<i>13</i>
<i>Diretor da CDP I.....</i>	<i>13</i>
<i>Diretor da CDP II.....</i>	<i>13</i>
REGIÃO NORDESTE - ESTUDO APONTA AUMENTO DE 37% NA PRODUÇÃO DE GRÃOS NO MATOPIBA EM DEZ ANOS	14
REGIÃO CENTRO-OESTE - PORTO SECO DE TRÊS LAGOAS NÃO SAI DO PAPEL.....	15
SUFRAMA E PIATAM LANÇAM FEIRA DE SUSTENTABILIDADE DO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS	16
MERCOSUL - BRASIL E PARAGUAI CONVERSAM SOBRE RENOVAÇÃO DE CONTRATO DA ITAIPU.....	17
PORTUGAL - MINISTRO QUER ACELERAR FORNECIMENTO DE ELETRICIDADE A NAVIOS ATRACADOS NO PORTO DE LISBOA	18
OPINIÃO – ARTIGOS - A AMAZÔNIA DE INVESTIMENTOS PÍFIOS.....	19
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	20
MEGATERMINAL DE CELULOSE SERÁ INAUGURADO NO PORTO DE SANTOS NESTA SEGUNDA	20
HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE CRESCE 59% NO PRIMEIRO SEMESTRE EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DE 2022	20
RUMO E CHS FIRMAM JOINT VENTURE PARA CONSTRUIR E OPERAR TERMINAL RODOFERROVIÁRIO EM TOCANTINS	21
PIB PAULISTA TEM CRESCIMENTO DE 2,3% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO	22
MPOR ASSUME PAPEL DE AGENTE INDUTOR DE INVESTIMENTOS COM FOCO NA EFICIÊNCIA E COMPETITIVIDADE DOS PORTOS PÚBLICOS	23
UNISANTA E BTP LANÇAM PRIMEIRA UNIVERSIDADE CORPORATIVA DO SETOR PORTUÁRIO DA AMÉRICA LATINA	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
BALANÇO DA PETROBRAS SERÁ TESTE DE NOVAS POLÍTICAS	25
REINO UNIDO VAI CONCEDER CENTENAS DE NOVAS LICENÇAS DE PETRÓLEO E GÁS NO MAR DO NORTE, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	28
PETROBRAS DIZ QUE AJUSTES NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS PODERÃO SER FEITOS QUANDO NECESSÁRIOS.....	28
NA AMAZÔNIA, INICIATIVAS PARA MANTER A FLORESTA EM PÉ VÃO DE LIMPEZA DE RIOS A PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL DE AÇAÍ.....	29
BNDES E PETROBRAS ESTUDAM CRIAÇÃO DE FUNDO PARA FINANCIAR INOVAÇÃO NO SETOR DE PETRÓLEO, DIZ DIRETOR DO BANCO.....	31
SEMANA COMEÇA COM EXPECTATIVA DE QUE BANCO CENTRAL INICIE CORTE DE JUROS NA QUARTA. VEJA O QUE MUDOU NO CENÁRIO.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	34
TAXA SELIC DEVE TER 1ª QUEDA EM TRÊS ANOS, EM ESTREIA DE GALÍPOLO; MERCADO ESPERA PLACAR DIVIDIDO.....	34
‘MANTER IMPOSTOS PARA BRASILEIROS E ZERAR PARA ESTRANGEIROS É SUICÍDIO ECONÔMICO’, DIZ CEO DA MULTI.....	36
REFORMA TRIBUTÁRIA: SIMPLIFICAÇÃO AJUDA TRANSIÇÃO.....	37
BRASIL ESTÁ NO LIMAR DE VOLTAR A SER AQUELE PAÍS QUE TEM NO FUTURO O SEU PRINCIPAL ATIVO.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
ELDORADO, DA J&F INVESTIMENTOS E PAPER EXCELLENCE, INICIA OPERAÇÃO DE R\$ 500 MILHÕES EM SANTOS	40
INDÚSTRIA E ‘NOVO AGRO’ ATRAEM R\$ 67 BI DE INVESTIMENTOS PRIVADOS PARA MS	40



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 129/2023
Página 3 de 57
Data: 31/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AVANÇOS NAS CONDIÇÕES DAS RODOVIAS ESTÃO A CAMINHO	43
REDUZIR A DEPENDÊNCIA DE FERTILIZANTES IMPORTADOS É META.....	45
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	48
ARÁBIA SAUDITA E BRASIL PARTICIPAM DE FÓRUM PARA INVESTIMENTOS MÚTUOS.....	48
FGV: BRASIL TEM MENOR NÍVEL DE INCERTEZA ECONÔMICA DESDE 2017.....	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
NOVO CONTRATO PARA PROGRAMA DE SUBMARINO NUCLEAR BRASILEIRO É NEGOCIADO PELA MARINHA.....	50
HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE CRESCE 59% NO PRIMEIRO SEMESTRE EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DE 2022	51
CS PORTOS INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM OBRAS DE MELHORIAS E MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE ARATU.....	51
CDFMM CANCELA PRIORIDADES DE PORTA-CONTÊINERES E ALTERA ESTALEIRO PARA SERVIÇOS EM BARCOS DE APOIO	52
ANTAQ APROVA ESTRUTURA DO PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÕES PARA 2023.....	53
SULNORTE BUSCA EXPANSÃO EM SEGMENTO DINÂMICO E COMPETITIVO	54
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

LINHA VERDE: NOVA LIGAÇÃO RODOFERROVIÁRIA PARA O PORTO DE SANTOS PODE CUSTAR R\$ 12 BILHÕES

Estimativa é do Instituto de Engenharia, que estuda via Planalto-Baixada desde 2011; prefeituras cobram terceira pista

Por: Bárbara Farias



Corredor rodoferroviário que ligará a Baixada Santista ao Planalto será uma alternativa ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que poderá atingir a saturação até 2035
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Cerca de R\$ 12 bilhões. Segundo o Instituto de Engenharia (IE), esse é o valor que, se investido, possibilitará que saia do papel a Linha Verde, um corredor rodoferroviário que ligará a Baixada Santista ao Planalto, criando uma alternativa ao Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), que poderá atingir a saturação até 2035. As prefeituras de Santos e Guarujá

cobram a construção da terceira via e obras complementares nos municípios.

Com estudo concluído em janeiro de 2022 pelo Governo de São Paulo, o projeto rodoferroviário Linha Verde prevê a construção de uma rodovia com oito pistas, sendo quatro para subida e quatro para descida, e uma ferrovia com duas linhas. O sistema ligaria a Grande São Paulo à Baixada Santista, a partir do Rodoanel Leste, na região de Suzano, até a Rodovia Cônego Domenico Rangoni, em Guarujá, facilitando o escoamento de cargas na Margem Esquerda do Porto de Santos.

Em nota para A Tribuna, a Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos informou que a possibilidade de construção de uma terceira via “ainda está em avaliação” pela pasta. Enquanto isso, no setor portuário, a ligação viária alternativa ao SAI vem sendo cada vez mais cobrada, pois a cadeia logística se preocupa com a possibilidade de saturação e quer alternativas que permitam acompanhar o ritmo de crescimento do Porto santista, o maior do País e o principal da América Latina.

A estimativa é que a Via Anchieta tenha a sua capacidade saturada até 2035. A ligação viária a partir de Suzano vem sendo estudada pelo IE desde 2011. Segundo o coordenador da Divisão Técnica de Navegação Interior e Portos do instituto, José Wagner Leite Ferreira, trata-se de “um sistema multimodal que se constitui de uma rodovia incluindo faixas especiais para um sistema de trilhos com tração/motorização linear interligando as plataformas logísticas da Baixada e do Planalto”.

A extensão do traçado final deverá ser de 42 km. O instituto estima um custo aproximado de R\$ 12 bilhões, já incluída a infraestrutura das faixas dedicadas aos sistemas de trilhos, também incluindo as obras de artes e túneis, como resposta ao Edital de Chamamento Público 1/2021, da então Secretaria Estadual de Logística e Transporte, do governo anterior.

Segundo Ferreira, o instituto avaliou ainda que a melhor forma de viabilização desse projeto é uma parceria público-privada (PPP), com aporte do Governo Estadual.

“Analisando os dados de operação da Autoridade Portuária de Santos (APS), num horizonte entre 2030 e 2040, a movimentação estará acima de 200 milhões de toneladas, equivalendo-se aos dados do Porto de Antuérpia, hoje. Dada à saturação do único corredor de transporte de cargas, a Via

Anchieta, fica clara a impossibilidade de dar resposta a esta demanda. Portanto, o IE avalia que a implantação de um segundo corredor é indiscutível".

O coordenador da Divisão Técnica de Navegação Interior e Portos do IE frisa que a discussão sobre o tema é necessária neste momento porque "uma obra desta complexidade leva de oito a dez anos para se completar. Além disso, trata-se de uma obra nacional, pois Santos é o maior corredor de comércio exterior do nosso País".

Ele destacou ainda que "a hinterland do Porto de Santos abrange principalmente Minas Gerais, Mato Grosso e Goiás, além deste corredor constituir-se em vetor do desenvolvimento regional, principalmente da Área Continental de Santos com a implantação da Zona de Processamento de Exportação (ZPE) e Parque Tecnológico, plataformas logísticas na Baixada e no Planalto, proporcionando benefícios econômicos e sociais, como novos polos de empregos e renda".

Perguntado se o órgão e o Estado têm discutido sobre a Linha Verde, o coordenador respondeu que "preliminarmente, o projeto já foi alvo de discussão técnica com o Governo Estadual. Tentativas para agendar novas discussões vêm sendo tentadas".

Números no SAI

No Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) circulam diariamente, em média, 102 mil veículos, considerando o trecho de Serra em ambos os sentidos. Desse total, em média, 18 mil são veículos comerciais e 83 mil são veículos de passeio. As informações são da Ecovias.

Segundo a concessionária, "sobre o número de acidentes, de janeiro a junho deste ano, foram registradas 199 ocorrências envolvendo caminhões no trecho de Serra das rodovias Anchieta e Imigrantes, sendo que dessas, 50% foram sem vítimas".

Questionada sobre o projeto Imigrantes 3, em estudos há cerca de 10 anos, a Ecovias informou apenas que permanece atenta a todas as melhorias de infraestrutura que possam ser feitas para trazer mais segurança e conforto aos usuários.

"A concessionária se coloca à disposição do poder concedente para continuar investindo na Baixada Santista e em outros trechos do SAI, inclusive, se for do interesse da sociedade e do governo, contribuir com alternativas para uma nova transposição da Serra do Mar. Continuamos abertos para discutir alternativas e para apresentar avaliações e estudos já concebidos sobre o assunto".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/07/2023

PARA IMPLANTAR A LINHA VERDE, OBRAS COMPLEMENTARES SÃO NECESSÁRIAS NAS CIDADES DA BAIXADA SANTISTA

Secretários de Santos e Guarujá avaliam benefícios ao Porto de Santos e aos municípios

Por: Bárbara Farias



Além de mitigar gargalos logísticos, a Linha Verde poderá alavancar o ciclo econômico e a valorização imobiliária
Foto: Reprodução/Governo do Estado de SP

O secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, Adalberto Ferreira da Silva, afirmou que a Linha Verde poderá representar uma alavancagem do ciclo econômico, "de novos empreendimentos, novas oportunidades, das questões ambientais, solucionando uma necessidade". Contudo, Ferreira chamou atenção para obras complementares.



"Uma das premissas do projeto é fazer uma declividade menor do que 6%, facilitando a descida dos caminhões. Mas, ainda que desça e acesse a Cônego Domenico Rangoni, se continuar utilizando de quatro a cinco quilômetros da Anchieta e a Rua do Adubo (Rua Idalino Pinez), para acessar o Porto e os outros destinos, inclusive, turísticos, não adiantará absolutamente nada. É preciso contemplar nesse projeto uma nova alternativa de acesso, um complemento rodoviário em Guarujá e em Santos".

Já o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, ressaltou que, no caso da Margem Direita, além da nova pista, é imprescindível que o novo acesso ao Porto seja executado. Ele faz parte dos compromissos de investimento da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), "sendo que a Prefeitura tem manifestado que esse acesso deve ser prioridade absoluta".

"A ligação Suzano-Santos viabilizaria, além de um novo acesso entre o Planalto e a Baixada Santista, a possibilidade de desenvolvimento sustentável da região leste da Região Metropolitana de São Paulo e condições ainda mais favoráveis para a expansão de atividades portuárias, retroportuárias e industriais na Área Continental de Santos".

Orlandi complementa que a Via Anchieta é antiga, com limitações geométricas e operacionais, já apresentando níveis preocupantes de serviço, sobretudo em períodos de safra, férias e feriados prolongados. "Novos acessos rodoviários para cargas contribuirão para melhorar a mobilidade urbano-portuária, a produtividade e competitividade das operações no Porto de Santos, além de favorecer a expansão de atividades econômicas e, conseqüente, geração de empregos", complementou Orlandi.

Mestre em Direito Ambiental e especialista em Cidades Inteligentes, o professor de Arquitetura e Urbanismo da Esamc, Alessandro Lopes, afirmou que a implementação de uma terceira pista requer uma "intervenção bem agressiva" porque esbarra na questão ambiental, devido à Serra do Mar, porém, avalia que o projeto ligando o Planalto à Baixada Santista, a partir do Rodoanel, solucionaria os gargalos existentes hoje no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Lopes observou ainda que, construída, a ligação viária proporcionará valorização imobiliária e desenvolvimento econômico. "Ajudará tanto Suzano quanto a Baixada. Vai trazer progresso, mas também exigirá infraestrutura, como a instalação de pátios de estacionamento para caminhões e terminais logísticos. Com certeza, teremos áreas de condomínios logísticos e, aí, entra o Plano Diretor das prefeituras nessa questão ambiental".

Ele entende que haverá áreas supervalorizadas, aptas para a construção de terminais logísticos. "Envolve o mercado imobiliário, valoriza áreas, desafoga o trânsito e melhora a logística de caminhões. Áreas periféricas passam a ser um corredor comercial mais forte. Então, tem muita gente interessada, além do Poder Público".

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/07/2023

"ESTAMOS FOCADOS EM TORNAR O PORTO DE SANTOS MAIS SUSTENTÁVEL", DIZ DIRETOR DA AUTORIDADE PORTUÁRIA

Em entrevista, Carlos Magano fala de túnel Santos-Guarujá, avenidas perimetrais e obras de dragagem

Por: Ted Sartori

O gigantismo do Porto de Santos é algo a ser observado diariamente sob vários aspectos, dentre eles o da infraestrutura. Para falar o que é feito e o que será realizado em várias frentes, A Tribuna entrevistou o diretor de infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), Carlos Magano.



Foto: Silvio Luiz/AT

O Porto de Santos é um organismo vivo que movimenta a economia do Brasil. Como a infraestrutura existente pode ser avaliada?

Podemos afirmar que a infraestrutura atual do Porto é robusta e eficiente, mas sempre há espaço para melhorias. A infraestrutura atual inclui uma extensa rede de terminais de carga, armazéns, instalações de armazenamento e equipamentos de manuseio de carga. Além disso, temos forte infraestrutura de transporte, que inclui acesso rodoviário, ferroviário e

marítimo. No entanto, estamos sempre buscando maneiras de melhorar e expandir nossa infraestrutura para atender a crescente demanda.

De qual forma?

Isso inclui a modernização de nossos equipamentos e instalações, a melhoria de nossas conexões de transporte e a implementação de novas tecnologias para aumentar a eficiência e a segurança. Também estamos focados em tornar o Porto de Santos mais sustentável. Isso inclui a implementação de projeto para utilização de hidrogênio verde e melhorias na gestão de resíduos.

Quais obras de infraestrutura são necessárias a curto prazo?

A implantação de um segundo acesso rodoviário ao Porto de Santos, obra já incluída no escopo de investimento da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), além da melhoria da infraestrutura viária na Avenida Perimetral da Margem Direita do Porto de Santos, trecho Alemoa, em execução.

E a médio e longo prazos?

A médio prazo, cito a estruturação da Avenida Perimetral da Margem Esquerda do Porto de Santos. A APS está viabilizando a revisão do projeto da segunda fase da Perimetral para, na sequência, iniciar o processo licitatório para execução do empreendimento. Também há a ampliação da estrada de acesso para a Ilha Barnabé, cujo projeto conceitual da obra está em fase de revisão. Outros itens são a dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos para 16 metros e aumento da capacidade operacional de contêineres (STS10 e Prainha). A longo, dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos para 17 metros, o túnel Santos-Guarujá, atualmente na fase de revisão do projeto básico, visando dirimir eventuais desapropriações nas áreas municipais, e o desenvolvimento de Terminais de Uso Privado (TUPs) na região Barnabé/Bagres.

Como as obras do túnel podem puxar outras ligadas à infraestrutura do Porto de Santos?

A construção do túnel facilitará a expansão das atividades portuárias na Margem Esquerda, tendo um impacto significativo e impulsionando o desenvolvimento econômico na região. Isso levará a investimentos adicionais em infraestrutura, como a construção de novos terminais de carga, instalações de armazenamento e outras infraestruturas de retroárea e cais. Com o túnel, espera-se uma redução significativa no fluxo de balsas. Isso melhorará a eficiência do transporte entre as duas cidades e aumentará a capacidade do canal. O túnel e a consequente expansão das operações portuárias também aumentam a necessidade de aprofundamento do canal de navegação, para permitir a entrada de navios de maior porte. Além disso, o túnel facilitará o acesso ao futuro Aeroporto de Guarujá, beneficiando viajantes e operações de carga.

Os acessos ao Porto são sempre discutidos em razão dos gargalos. O que será feito para resolver isso?

No curto prazo, serão executadas obras de melhoria no acesso na entrada do Porto de Santos, na região da Alemoa, e de implantação de um segundo acesso rodoviário ao Porto de Santos. Estas obras são de grande importância, pois visam melhorar o fluxo de tráfego na entrada do Porto, reduzindo assim eventuais congestionamentos e aumentando a eficiência do sistema viário. A médio prazo, também estão previstas obras da Perimetral da Margem Esquerda, que irão melhorar significativamente o acesso ao Porto no local. Este projeto é crucial para aprimorar a eficiência do

tráfego e das operações portuárias nessa área. No longo prazo, estuda-se a implantação de nova rodovia entre a Capital e o Porto de Santos, a Linha Verde.



Futuro do Porto prevê capacidade ampliada, melhorias nos acessos e maior integração com a Cidade Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A dragagem do Porto de Santos é um assunto recorrente. Como aumentar e dinamizar o processo?

A APS mantém contratos continuados de dragagem de manutenção para garantir a preservação das profundidades necessárias à navegabilidade e à operacionalidade do complexo portuário santista. Considerando o dinamismo das operações portuárias,

bem como as características individuais de cada ponto de atracação, a Autoridade monitora continuamente as condições batimétricas do leito marinho.

Quais outras medidas?

Paralelamente às ações de manutenção, a APS, levando em conta as projeções de crescimento de carga e navios, vem adotando medidas para viabilizar a dragagem de aprofundamento. Atualmente, encontra-se em elaboração o anteprojeto para 16 metros, que deverá ser executado até o final de 2026. A obra já conta com processo de licenciamento ambiental aberto junto ao Ibama. A médio prazo, será viabilizado o aprofundamento do canal de navegação para 17 metros. Essa obra deve ocorrer antes de 2030.

Como é visto o futuro do Porto em termos de infraestrutura?

Transformado, com capacidade ampliada, melhorias nos acessos e maior integração com a Cidade. A expectativa é que essas melhorias tragam eficiência, competitividade e sustentabilidade, contribuindo para o fortalecimento da economia local e nacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/07/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

REUNIÃO COLEGIADA - ANTAQ APROVA ESTRUTURA DO PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÕES PARA 2023



Fiscalizações seguirão de acordo com cinco eixos temáticos definidos pela Autarquia

Plano Anual de Fiscalização organiza as empresas que serão fiscalizadas naquele ano, bem como a forma da fiscalização, de acordo com a programação aprovada pela Diretoria da Antaq

Brasília 28/07/2023 - A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a estrutura do Plano Anual de Fiscalização (PAF) da Autarquia para 2023. A aprovação aconteceu na Reunião Ordinária de Diretoria desta quinta-feira (27).

O plano está dividido em cinco eixos temáticos. São eles: "Portos", Ação "Relatório de Monitoramento do Desempenho da



Administração Portuária"; "Portos", Ação "Mapeamento de Iniciativas em governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG)"; "Navegação Marítima", Ação "Análise Qualitativa dos Contratos de Afretamento"; "Navegação Interior", Ação "Caracterização de Pontos de Atracação"; e Identificação das causas de cobranças abusivas de sobrestadia de contêineres

A relatoria do processo coube ao diretor-geral da Autarquia, Eduardo Nery, que, em seu voto, explicou que a proposta apresentada pela área técnica não contempla o último eixo do programa de fiscalização. A análise deste tema específico será tratada futuramente pela diretoria.

“O objetivo da análise do eixo de sobrestadia de contêineres está sendo tratado em outro processo dentro da Agência e será submetido à apreciação da Diretoria Colegiada oportunamente. Feitas as considerações, manifesto minha anuência das fiscalizações apresentadas pela Superintendência de Fiscalização”, disse.

Outro eixo temático que está sendo analisado apartadamente refere-se à caracterização de pontos de atracação. O processo está sendo conduzido pela área técnica da Agência e reunirá informações de 36 travessias reguladas pela ANTAQ utilizadas na Pesquisa de Satisfação do Usuário (PSU).

Segundo a área técnica, até o momento, grande parte das informações requeridas foram apresentadas pelas unidades regionais da restando pendente apenas o formulário da travessia entre Porto Murinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai - Colônia Carmelo Peralta), que será providenciado pela Unidade Regional de Curitiba

A aprovação do PAF será publicada no Diário Oficial da União (DOU) na próxima semana.

Demais eixos temáticos

De acordo com a proposta de fiscalização aprovada pela Diretoria, o primeiro eixo, que trata dos relatórios de monitoramento de desempenho das administrações portuárias, seguirá a metodologia adotada na rodada de fiscalizações conduzidas no ano de 2022, desta vez para os Portos de Manaus (AM), Suape (PE), Santos (SP) e Rio Grande (RS)

O segundo eixo temático, que trata do mapeamento de práticas ESG nos portos, terá como objeto de análise os terminais de Itapoá (SC), Portonave (SC) e Paranaguá (PR), sob as seguintes perspectivas: Eficiência energética e redução de emissões; gestão de resíduos; proteção ambiental; engajamento com a comunidade local; e transparência e governança.

O terceiro eixo, que diz respeito à análise dos contratos de afretamento, serão analisados pela SFC dez contratos de cada grupo (cabotagem, longo curso, apoio portuário e apoio marítimo), todos referentes a autorizações concedidas em 2022.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 31/07/2023



Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

INVESTIMENTOS - GOVERNO ANUNCIA MAIS DE R\$ 10 BI EM INVESTIMENTOS NOS SETORES DE PORTOS, AEROPORTOS E HIDROVIAS EM SEIS MESES

A movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros registrou o melhor primeiro semestre dos últimos oito anos



Portos públicos tiveram redução de tarifas em busca de ampliar competitividade. Foto: Divulgação

Nos seis primeiros meses da atual gestão, o volume aproximado de novos investimentos anunciados nas áreas de portos, aeroportos e hidrovias superou os R\$10 bilhões. As ações englobam as cinco regiões. Confira:

SETOR AÉREO – A movimentação de passageiros nos aeroportos brasileiros registrou o melhor primeiro semestre dos últimos oito anos. Mais de 43,8 milhões

de pessoas passaram pelos terminais, alta de 15% em relação ao mesmo período de 2022. Um dos novos projetos para o setor, o “Voa Brasil” busca ampliar o universo de brasileiros com acesso ao transporte aéreo. O programa vai oferecer bilhetes de até R\$ 200, na baixa temporada, para um público inicial formado por aposentados e pensionistas do INSS. Tudo isso sem qualquer tipo de subsídio por parte do governo, utilizando somente assentos ociosos nos voos domésticos.

Na aviação regional, a meta é que 100 aeroportos em todo o país sejam qualificados para operar voos regulares até 2026. Já foram autorizados mais de R\$ 100 milhões em repasses para a revitalização de aeroportos públicos, a maior parte com foco na aviação regional: estão na lista Linhares (ES), Guarujá (SP), Cáceres (MT), Serra Talhada (PE) e Conselheiro Lafaiete (MG).

Também foram inauguradas salas multissensoriais nos aeroportos de Congonhas (SP) e Santos Dumont (RJ). Os espaços são planejados com o objetivo de ampliar a inclusão e trazer mais tranquilidade às pessoas autistas que utilizam os terminais.

SETOR PORTUÁRIO - A movimentação do setor portuário cresceu 4,4% nos primeiros cinco meses do ano em comparação ao mesmo período de 2022. O volume total de cargas transportadas através dos portos brasileiros foi de 495,8 milhões de toneladas, de acordo com Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O túnel submerso Santos-Guarujá, anunciado como prioridade pelo Governo Federal e pelo ministro do setor, Márcio França, deve ter início em 2024. O túnel, que terá cerca de 1,7 quilômetro de extensão, vai beneficiar cerca de 70 mil pessoas. Outro anúncio importante no período foi o desconto nas tarifas cobradas nos Portos de Santos, da PortosRio (RJ), de Ilhéus (BA) e do Rio Grande (RS).

O destaque dos investimentos no setor foi a assinatura de seis contratos de adesão no valor total de R\$ 8,2 bilhões, referentes à autorização de novas instalações portuárias nos estados do Rio Grande do Norte, Pará, São Paulo, Rio de Janeiro, Rondônia e Mato Grosso do Sul. Oito termos aditivos foram assinados com portos dos estados de Maranhão, Espírito Santo, Bahia, Rio de Janeiro e Amazonas, com valor total de R\$ 628,4 milhões.

HIDROVIAS - O montante de recursos liberados pela União para o modal hidroviário chegou a R\$177 milhões no primeiro semestre de 2023, de acordo com levantamento do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). De janeiro a maio, o fluxo de cargas em embarcações que navegam pelos rios cresceu 6,5% e chegou a 51,2 milhões de toneladas, na comparação com os cinco primeiros meses de 2022. Os dados são da ANTAQ.

Desde o início do ano, o Governo Federal anunciou quase R\$ 50 milhões para obras de dragagem em rios considerados estratégicos para o transporte de cargas, em diferentes regiões. O destaque é a conclusão da dragagem da hidrovia do Rio Madeira (R\$ 45,6 milhões), considerada uma das mais estratégicas do eixo logístico da região Amazônica.

No quadro de obras em andamento, o destaque é a retomada da derrocagem de um trecho do canal de Nova Avanhandava, no rio Tietê, em São Paulo. O trabalho consiste na extração de rochas para

garantir o aprofundamento do canal e viabilizar a navegação e o transporte de cargas ao longo do rio. O repasse do governo no período foi de R\$ 98,7 milhões.

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

Data: 28/07/2023

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PACTO GLOBAL DA ONU NO BRASIL LANÇA GT DE NEGÓCIOS OCEÂNICOS

Redação Portogente

Evento de lançamento da iniciativa, que tem apoio do Porto do Açu, foi realizado no dia 26 de julho, na Casa Firjan, no Rio de Janeiro

O Pacto Global da ONU no Brasil lançou nesta quarta-feira (26/07), na Casa Firjan, no Rio de Janeiro, o Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, o primeiro hub corporativo do país com o objetivo de impulsionar a transição energética dos portos e transporte marítimo, com o apoio do Porto do Açu. O objetivo da iniciativa é mapear cenários nacionais e internacionais sobre transição energética e descarbonização dos setores marítimo e portuário e endereçar as oportunidades e desafios para o Brasil. O trabalho faz parte da agenda da Ocean Stewardship Coalition, conduzida pelo time de oceano do Pacto Global, baseado na Noruega, e será gerenciado pela Rede Brasil. O grupo já nasce com mais de 30 empresas inscritas para participar.



Porto do Açu, maior complexo portuário e industrial privado de águas profundas da América Latina. *rédito: Divulgação.*

O pré-levantamento realizado pelo Pacto Global da ONU no Brasil para dar início ao GT aponta que nenhum porto do país, dentre os avaliados, tem estrutura pronta para combustíveis alternativos. Somente dois estão construindo essas estruturas, com objetivo de receber embarcações movidas a biometano, amônia, biogás e hidrogênio verde. O mesmo levantamento aponta que 91% dos portos avaliados

não dispõem de campanhas de incentivo para redução de emissões gerados pelo transporte marítimo e cerca de 67% não possuem metas relacionadas a eficiência energética e descarbonização.

"O transporte marítimo e as operações dos portos são fundamentais na jornada rumo ao carbono zero. Nosso país tem uma vocação natural para ser líder dessa nova economia. Mas é preciso termos uma atitude proativa para tornar essa vantagem comparativa em vantagem competitiva. O Brasil precisa acelerar a descarbonização nesse setor. Dentro do Pacto Global, temos criado ações setoriais, com ótimos resultados, e estamos fazendo isso de novo com o Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos, o primeiro do tipo já criado. Esperamos que empresas de diversos setores, que dependem do transporte marítimo e dos portos, também estejam com a gente, além de entidades governamentais. Essa união é decisiva para o resultado que todas as pessoas esperam, que é combater de fato as mudanças climáticas", afirma Carlo Pereira, CEO do Pacto Global da ONU no Brasil.

Como estratégia da Plataforma de Ação pela Água e a Plataforma do Clima, do Pacto Global da ONU, os trabalhos do GT serão concentrados com as empresas participantes da rede brasileira da iniciativa. Atualmente, no mundo, o setor de navegação responde por cerca de 80% do volume do comércio global e é responsável por aproximadamente 3% das emissões globais de GEE.



Os estados membros da Organização Marítima Internacional (IMO) concordaram recentemente em atingir emissões líquidas de emissões zero por volta de 2050, com redução de emissões totais em 20% a 30% até 2030 e entre 70% e 80% até 2040.

"Os portos desempenham um importante papel no atingimento das metas globais de descarbonização, fornecendo a infraestrutura necessária para produção e armazenamento de combustíveis alternativos, bem como para o abastecimento da frota marítima. Nossa visão é de que o Porto do Açu possa contribuir diretamente para a transição energética, sobretudo considerando o potencial do Brasil em assumir a vanguarda neste processo. E esse futuro só poderá ser construído por meio de integração entre os diversos players, o que traz à tona a relevância deste grupo de trabalho para o nosso país" destaca José Firmo, CEO do Porto do Açu Operações.

Porto do Açu, maior complexo portuário e industrial privado de águas profundas da América Latina

O GT pretende criar business cases sobre transição energética nos mares brasileiros. Os membros não são apenas de empresas do setor marítimo, mas de quaisquer empresas participantes do Pacto Global da ONU no Brasil e que se beneficiam ou podem se beneficiar dele. O Grupo de Trabalho deve ter empresas do setor de óleo e gás, mineração, grandes exportadores da agricultura, empresas logísticas, portos, dentre outros.

Além das companhias participantes, o evento de lançamento contou com as presenças de Carlo Pereira, CEO do Pacto Global da ONU no Brasil; Hugo Leal, secretário de Estado de Energia e Economia do Mar do Rio de Janeiro; José Firmo, CEO do Porto Açu; Luiz César Caetano, Vice-Presidente da Firjan; Eduardo Nery, Diretor-Geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ); Almirante de Esquadra Ilques Barbosa Junior, coordenador para Desenvolvimento de Negócios e Relações Institucionais do Cluster Tecnológico Naval do Rio de Janeiro e ex-comandante da Marinha; David Zee, oceanógrafo e professor adjunto da faculdade de Oceanografia da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ); Rubens Filho, Gerente Plataforma de Ação pela Água e Oceano do Pacto Global da ONU no Brasil; Karan Sawhney, Gerente Sênior de Projetos da Ocean Stewardship Coalition; Patrícia Furtado, CEO da Acqua Mater; e Fernanda Sossai, Gerente Geral de Desenvolvimento Portuário e ESG do Porto do Açu.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 31/07/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESAFIOS EM MEIO À EXPANSÃO AGRÍCOLA DO MATOPIBA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A região do Matopiba, formada pelos estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia, tem experimentado um notável crescimento na produção de grãos nos últimos anos. E a tendência é de resultados cada vez melhores, conforme apontado pelo estudo Projeções do Agronegócio, Brasil 2022/23 a 2032/33, elaborado pela Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura e Pecuária e pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa). As perspectivas indicam que a produção de grãos na região chegará a 48 milhões de toneladas em 2032/33, uma alta de 37% em relação aos números atuais.

Esse otimismo demonstrado pelo setor agrícola é justificável. O Matopiba tem se destacado como uma importante fronteira agrícola do país. Com o cultivo de soja, milho, algodão e outras culturas, a região se tornou um pilar para o abastecimento interno e para as exportações.

Contudo, ao mesmo tempo em que celebramos esse grande potencial da região para produzir ainda mais, é fundamental lembrar dos gargalos que sempre ameaçam o escoamento eficiente da produção nos portos brasileiros. O aumento da produção, por si só, não garantirá o desenvolvimento



econômico e a inserção competitiva dos produtos no mercado internacional. Os entraves logísticos podem comprometer a rentabilidade do agronegócio e a capacidade de fornecer alimentos e commodities para o país e o mundo.

Um dos principais desafios enfrentados diz respeito às vias de escoamento terrestre. As rodovias, ferrovias e hidrovias que ligam a região produtora aos portos são fundamentais para o transporte eficiente das cargas agrícolas. A precariedade das estradas e a escassez de alternativas modais aumentam os custos e, conseqüentemente, diminuem a competitividade do agronegócio nacional. Investimentos em infraestrutura de transporte, aliados a uma logística integrada e eficiente, são vitais para garantir o escoamento adequado da produção e a capacidade de atender à crescente demanda global.

É importante ressaltar que a superação desses desafios não deve ocorrer de forma isolada. É necessária uma ação coordenada entre os governos federal, estaduais e municipais, o setor privado e a sociedade civil. Somente com um esforço conjunto será possível criar uma infraestrutura robusta, capaz de acompanhar o ritmo do crescimento agrícola no Matopiba.

O aumento da produção de grãos representa uma oportunidade única de impulsionar o desenvolvimento econômico e social da região. Mas para colhermos todos os frutos desse progresso, é preciso agir, investindo em infraestrutura, planejamento e gestão logística eficiente, para que o Matopiba possa se consolidar como uma das principais fronteiras agrícolas do Brasil e contribuir de forma significativa para a prosperidade do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

LEILÃO I

A Alfândega da Receita Federal no Aeroporto de Guarulhos vai promover no próximo dia 8 o terceiro leilão do ano de mercadorias apreendidas ou abandonadas. São 91 lotes no total, sendo 49 com a possibilidade de participação de pessoas físicas, 31 para pessoas jurídicas e 11 de resíduos.

LEILÃO II

Para quem quiser ver os produtos de perto, o período de visitação para pessoas físicas começa nesta segunda-feira, dia 31, e vai até sexta-feira, dia 4. Já as pessoas jurídicas poderão fazer avalia es de terça-feira, dia 1 , até quinta, dia 3. Propostas poderão ser feitas até a outra segunda-feira, dia 7. O edital, a rela o das mercadorias e demais informa es relavas ao leilão podem ser consultados por meio do site da Receita Federal (www.gov.br/receitafederal).

BALANÇO

O Ministério de Portos e Aeroportos divulgou um balanço do primeiro semestre deste ano no setor de avia o. Segundo a pasta, 43,8 milhões de pessoas passaram pelos aeroportos do Brasil. Foram investidos R\$ 526,3 milhões em terminais do país. Desse total, R\$ 426 milhões vieram da iniciativa privada. E R\$ 100,3 milhões foram destinados à avia o regional.

DIRETOR DA CDP I

O advogado Alexandre da Silva Carvalho tomou posse na última sexta-feira, dia 28, como novo diretor de Gestão Portuária da Companhia Docas do Pará (CDP). Ele foi eleito no dia anterior durante reunião extraordinária do Conselho de Administra o da Autoridade Portuária. Carvalho ficará à frente do cargo pelos próximos dois anos.

DIRETOR DA CDP II

Alexandre Carvalho tem longa experiência como gestor de empresas dos setores de logística, indústria e comércio. Nos últimos dois anos foi secretário de Portos, Logística e Energia da Prefeitura

de Barcarena (PA). Presidiu o Sindicato dos Operadores Portuários do Pará (Sindopar) de 2013 a 2019. É conselheiro do Norte Export, do Conselho de Administração Portuária de Belém/Vila do Conde e da Junta Comercial do Estado do Pará.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2023

REGIÃO NORDESTE - ESTUDO APONTA AUMENTO DE 37% NA PRODUÇÃO DE GRÃOS NO MATOPIBA EM DEZ ANOS

Região deve atingir 48 milhões de toneladas no período, frente aos 35 milhões atuais

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



As produções de soja (foto), milho e algodão se destacam na Bahia, enquanto, nos outros estados, há destaque também para o arroz, além da soja e do milho Crédito: Divulgação

Conhecida como Matopiba, a região formada pelos estados de Maranhão (33%), Tocantins (38%), Piauí (11%) e Bahia (18%), deve atingir uma produção de grãos de 48 milhões de toneladas nos próximos dez anos, alta de 37%, em uma área plantada de 11 milhões de hectares, em 2032/33.

Os números fazem parte do estudo Projeções do Agronegócio, Brasil 2022/23 a 2032/33, elaborado pela

Secretaria de Política Agrícola do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e pela Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa).

Nos últimos dez anos, a produção de grãos no Matopiba aumentou 92%, passando de 18 milhões de toneladas (safra 2013/14) para as atuais 35 milhões de toneladas.

Com 337 municípios, o Matopiba tem como principais produtores de grãos Barreiras, Correntina, Formosa do Rio Preto, Jaborandi, Luís Eduardo Magalhães, Riachão das Neves e São Desidério, na Bahia; Balsas e Tasso Fragoso, no Maranhão; Baixa Grande do Ribeiro, Bom Jesus, Ribeiro Gonçalves, Santa Filomena e Uruçuí, no Piauí; e Campos Lindos, no Tocantins.

De acordo com o estudo das projeções, é surpreendente a taxa de crescimento da produção. Dos 15 municípios selecionados, o aumento da produção deve ser próximo de 40% no próximo decênio. Entre estes, estão Uruçuí (PI), Ribeiro Gonçalves (PI), Riachão das Neves (BA) e Jaborandi (BA).

Soja, milho e algodão se destacam na Bahia, enquanto, nos outros estados, há destaque também para o arroz, além da soja e do milho.

Manga e melão

Em relação às frutas, as projeções de produção para os próximos dez anos mostram que os aumentos devem ocorrer em melão (28,7%), manga (22,9%), maçã (21,3%) e uva (16,3%).

De acordo com analistas do setor, o crescimento da produção e da área de melão faz sentido se o Brasil conseguir abrir novos destinos de exportação. O mercado europeu está bem consolidado e o mercado chinês ainda está em negociação. A produção faz uso de tecnologia, sobretudo, no Rio Grande do Norte e no Ceará.

Já para a manga, os aumentos recentes de área podem permitir crescimento da produção. Quanto às exportações, acredita-se na continuidade do crescimento, mas em ritmo menos intenso do que em anos passados.

Para a uva, os aumentos de área no Vale do São Francisco e também a disponibilidade de variedades produtivas podem aumentar a produção no próximo decênio. Ocorreram aumentos significativos em áreas nas regiões de uva de mesa no Sul e no Sudeste do país.

Para a maçã, estimativas apontam que a área de plantio seja praticamente estável nos próximos dez anos, mas com ganhos de produtividade decorrente dos constantes investimentos tecnológicos do setor. Há interesse em novas variedades, mais adaptadas e que possam ser mais adensadas. A exportação da fruta depende da oferta nacional, dos concorrentes e da demanda dos principais destinos. A tendência é de que cresçam os embarques do produto.

Exportações

As frutas brasileiras têm apresentado importância crescente, tanto no mercado interno como no exterior. De janeiro a junho deste ano, o valor das exportações (inclui nozes e castanhas) foi de US\$ 533,3 milhões, e a quantidade exportada foi de 483,3 mil toneladas, embarcadas para mais de 120 países. A União Europeia é o principal destino das exportações nacionais.

Limões e limas, melões e mangas são as frutas que apresentaram neste ano (janeiro a junho) os melhores resultados em valor nas exportações – limões e limas US\$ 84,6 milhões, melões US\$ 69 milhões e mangas US\$ 68,4 milhões. As uvas, abacates e maçãs também tiveram desempenho favorável, com US\$ 36,4 milhões, US\$ 30,1 milhões e US\$ 29,5 milhões em receitas, respectivamente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2023

REGIÃO CENTRO-OESTE - PORTO SECO DE TRÊS LAGOAS NÃO SAI DO PAPEL

Estação aduaneira no interior de Mato Grosso do Sul é discutida há mais de 10 anos

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



De acordo com a Prefeitura de Três Lagoas, o porto seco é importante e necessário para o desembarço e escoamento da produção industrial do município do Centro-Oeste Crédito: Divulgação/Prefeitura de Três Lagoas

A instalação de um porto seco no município de Três Lagoas, em Mato Grosso do Sul, está em discussão há mais de 10 anos e não saiu do papel.

A prefeitura da cidade apresentou, em 2012, o Estudo de Viabilidade Técnico-Econômica e Ambiental do projeto e o orçamento para a implantação, mas até hoje não houve licitação – que por se tratar de estação aduaneira, deve ser feita pela Receita Federal, explicou a Administração Municipal.

De acordo com a Prefeitura, o porto seco é importante e necessário para o desembarço e escoamento da produção industrial do município, no Centro-Oeste do Brasil, grande região produtora do país.

Em 2022, após anos de espera e várias reuniões, uma nova previsão para a licitação do porto seco foi estimada: o segundo semestre do ano passado. Uma comissão chegou a ser formada para tratar do processo e de um novo levantamento de viabilidade, com dados mais atuais, para que a Receita Federal abrisse a licitação, o que não aconteceu.

A área que receberia o projeto tem seis hectares (60 mil metros quadrados) e fica à beira da BR-262, rodovia que interliga os estados do Espírito Santo, Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul.



Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico de Três Lagoas, José Aparecido de Moraes, a parte que competia ao município, foi feita.

“Foram feitos todos os contatos necessários, a prefeitura tomou a providência no que diz respeito a melhor área indicada para a instalação do porto seco, fizemos contato com o proprietário dessa área e ele se dispôs a fazer a doação. Também fizemos reuniões com o estado, ou seja, o município e o estado estão bem encaminhados, mas por se tratar de uma obra federal, a licitação tem que partir pela União, no caso, pela Receita Federal”, explicou Moraes.

Ainda de acordo com o secretário, há previsão de que algumas reuniões sobre o assunto aconteçam nos próximos dias, na cidade de Campo Grande, capital do estado. “Aí saberemos o que vai acontecer”, disse.

O terreno disponível para receber a Estação Aduaneira do Interior fica na Fazenda Rodeio, em Três Lagoas. O proprietário, segundo o secretário, afirmou que doará a área para a implantação do projeto e, inclusive, já assinou os documentos com o município e o estado.

Porém, a doação ainda foi concretizada porque o dono do terreno precisa “ter certeza” de que o projeto sairá do papel.

O secretário explicou que, no ano passado, “um grande grupo chinês” se mostrou interessado em construir o porto seco no local, via parceria com a União, estado e município, e administrar a operação aduaneira por um período.

Moraes ressaltou que o porto seco poderia atender a demanda das indústrias de Três Lagoas, já que elas encaminham os seus produtos para o Porto de Santos devido à falta do empreendimento.

A Prefeitura informou que o estudo de Viabilidade Técnico- Econômica mostrou que o local indicado é propício para a instalação do projeto, por ter acesso a BR-262 e interligação com a BR-158.

“Portanto, o local seria estratégico para empresas instaladas no Distrito Industrial, que ficam próximo a saída para o Estado de São Paulo, na BR- 262, bem como para Suzano e UFN 3, na BR-158, sentido Brasilândia”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2023

SUFRAMA E PIATAM LANÇAM FEIRA DE SUSTENTABILIDADE DO POLO INDUSTRIAL DE MANAUS

Segunda edição da FesPIM será realizada nos dias 7, 8 e 9 de novembro

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O objetivo principal da FesPIM é destacar a importância do Polo Industrial de Manaus (PIM) não apenas para a região amazônica, mas para o mundo inteiro

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) e o Instituto de Inteligência Socioambiental Estratégica da Amazônia (Piatam) realizam nesta segunda-feira, dia 31, a partir das 9 horas, a cerimônia de lançamento da segunda edição da Feira de Sustentabilidade do Polo Industrial de Manaus (FesPIM). O evento, na sede da Suframa, contará com a presença de representantes de entidades de classe, órgãos governamentais, agentes políticos, empresários, pesquisadores, profissionais da imprensa e outros convidados.

O objetivo principal desta feira é destacar a importância do Polo Industrial de Manaus (PIM) não apenas para a região amazônica, mas para o mundo inteiro. Além disso, busca reforçar o comprometimento das empresas instaladas no complexo em manter a preservação da floresta.

A data da segunda edição da FesPIM já está marcada para os dias 7, 8 e 9 de novembro, no Centro de Convenções Ulysses Guimarães, em Brasília.

Durante os três dias do evento, o público terá a oportunidade de conhecer mais sobre as atividades e práticas ambientais aplicadas no Polo Industrial de Manaus. As exposições e palestras irão enfatizar a importância do modelo Zona Franca de Manaus para o país, destacando o desenvolvimento econômico em harmonia com a utilização correta dos recursos naturais.

Além disso, os visitantes poderão desfrutar de estandes sustentáveis e adquirir artesanatos e produtos regionais com isenção de impostos. A programação também incluirá palestras voltadas para a sustentabilidade, com interação entre os palestrantes e o público, permitindo esclarecimento de dúvidas e troca de sugestões.

Sede da cerimônia de lançamento da FesPIM, a Suframa fica na Avenida Ministro Mário Andreazza, nº 1.424, Distrito Industrial I, em Manaus.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2023

MERCOSUL - BRASIL E PARAGUAI CONVERSAM SOBRE RENOVAÇÃO DE CONTRATO DA ITAIPU

Presidente Lula e ministro de Minas e Energia receberam em Brasília o presidente eleito do país vizinho

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



Brasil e Paraguai discutem a renovação de um anexo do acordo firmado entre os dois países durante a construção da usina de Itaipu, entre os anos 1970 e 1980 Crédito: Divulgação/Itaipu Binacional

O presidente eleito do Paraguai, Santiago Peña, afirmou estar “otimista” para que o acordo do contrato de gestão da usina binacional Itaipu seja firmado ainda este ano. Ele esteve no Palácio do Alvorada no último dia 28, em reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e com o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Peña acredita que é possível fechar um contrato que

estabeleça que o Brasil seguirá pagando o preço do custo pelo excedente da energia.

“O Paraguai não está buscando política rentista, está buscando uma política desenvolvimentista. O Paraguai quer desenvolver seu país, o Paraguai tem muita gente jovem que quer trabalhar, então hoje estamos buscando política econômica que vai gerar emprego”, afirmou.

Durante a construção da usina, entre os anos 1970 e 1980, os dois países firmaram um contrato de 50 anos. O que está em discussão é a renovação do anexo C do acordo, que trata da parte financeira firmada entre Brasil e Paraguai.

“Já sabemos o que aconteceu nos últimos 50 anos e, depois de assinado o acordo, a Itaipu foi construída, operada e a dívida foi paga e hoje temos o desafio de pensar de maneira ambiciosa juntos para os próximos 50 anos”, declarou o presidente do Paraguai.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, declarou que os dois países, juntos, têm a oportunidade de construir pontes e projetos visando, principalmente, a descarbonização do planeta.

“E o Brasil, como sempre tenho dito, é referência em produção de energia limpa e renovável e tem todo o potencial para ser o grande protagonista mundial nesta missão. E isso tudo buscando o

desenvolvimento econômico que traga frutos sociais e que garantam a sustentabilidade”, afirmou o ministro.

Na reunião, segundo Silveira, a produção de energia limpa e renovável em Itaipu binacional, a infraestrutura comum e demais pautas visando o desenvolvimento social e econômico dos países também foram tratados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 31/07/2023

PORTUGAL - MINISTRO QUER ACELERAR FORNECIMENTO DE ELETRICIDADE A NAVIOS ATRACADOS NO PORTO DE LISBOA

Prazo para a conclusão dos projetos está para 2026, mas João Galamba quer que seja antes

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



Segundo a APL, que administra o complexo, a implementação do projeto OPS permitirá o fornecimento de energia elétrica a partir de terra aos navios atracados em cais Crédito: Divulgação

O ministro das Infraestruturas de Portugal, João Galamba, quer acelerar o fornecimento de eletricidade a navios atracados no Porto de Lisboa, antecipando o prazo de 2026.

Para isso, João criou um grupo de trabalho que visa promover a concretização do projeto Onshore Power

Supply (OPS) do Terminal de Cruzeiros de Lisboa “no mais curto espaço de tempo possível”, mas sem citar uma data específica.

Segundo a APL, que administra o complexo, a implementação do projeto OPS permitirá o fornecimento de energia elétrica a partir de terra aos navios atracados em cais, “o qual se estima concluído em 2026, sendo orientação do ministro das Infraestruturas antecipar este prazo”.

O grupo de trabalho formado pelo ministro terá como missão promover e acelerar a concretização do projeto de OPS em Lisboa. Ele será constituído por um representante do ministro das Infraestruturas, que coordenará dois representantes da Câmara Municipal de Lisboa, um representante da APL e um representante da E-Redes (companhia energética).

“Todas as entidades que integram o grupo de trabalho propõem e avaliam, no âmbito das respetivas competências, as melhores soluções técnicas que assegurem o cumprimento do objetivo estabelecido no mais curto espaço de tempo possível”, explicou o texto publicado no Diário Oficial do governo.

O apoio logístico e administrativo ao funcionamento do grupo de trabalho será assegurado pela Administração do Porto de Lisboa.

De acordo com a Autoridade Portuária, o projeto OPS vai ao encontro das metas mundiais de eliminar as emissões de CO2 nas operações portuárias.

“Este projeto vai permitir fornecer energia elétrica aos navios atracados, com uma ligação rápida, simples e flexível a uma fonte alternativa de energia renovável, evitando o recurso aos geradores a diesel ou gás natural dos navios e, conseqüentemente, eliminando as emissões de carbono e reduzindo o nível do ruído enquanto o navio está atracado”, explicou a APL em comunicado.

O texto destaca ainda que reduzir os impactos da atividade exige, contudo, “uma colaboração estreita entre o município de Lisboa e o seu porto, visando soluções sustentáveis e mantendo um diálogo contínuo e efetivo entre todas as partes”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2023

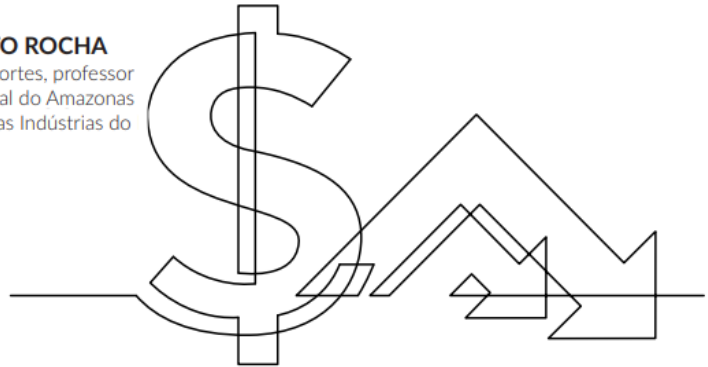
OPINIÃO – ARTIGOS - A AMAZÔNIA DE INVESTIMENTOS PÍFIOS



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinioao@portalbenews.com.br



Chama a atenção a frequência com que se fala em cortes de investimentos no Brasil. A tal ponto que praticamente não há mais investimentos, para atender a este estranho clamor. Fala-se também em baixa eficiência do investimento, mas pouco se discute sobre métodos de avaliação ou de melhoria da eficiência. Assim, fica a dúvida: será que é verdade ou apenas uma fala com o propósito de anular as oportunidades de regiões remotas?

O país, por meio de seus orçamentos públicos, tem alguma dificuldade na alocação de investimentos e costuma agir como se o investimento público fosse um erro. É estranho este hábito, pois não faz sentido cortar o que praticamente não existe, quando comparado com outros países. Há uma sensação recorrente de que o investimento privado é mais eficiente, o que talvez não seja uma verdade absoluta – pelo menos em relação aos motivadores e beneficiários.

Acontece que os investimentos públicos e privados possuem dinâmicas e características distintas. Enquanto o público será muito adequado para infraestruturas e gastos iniciais, o privado será apropriado quando existirem escalas e condições sociais de pagamento pelo serviço, sobrando espaço para lucro e ganho de eficiência. Não se pode esperar deles o mesmo tipo de propósito, resultado ou aplicação. Portanto, os investimentos – sejam públicos ou privados – são muito importantes e bem-vindos.

Áreas remotas, como a Amazônia, são dependentes de investimentos públicos, pois o investimento privado surgirá apenas quando existirem lucros expressivos e relativamente rápidos. Por exemplo, portos para exportação de grãos têm sido viabilizados, enquanto concessões de rodovias têm se mostrado inviáveis. Instalações portuárias de pequeno porte sem especialização têm sido viáveis, por outro lado as instalações que poderiam inserir novas dinâmicas econômicas nunca acontecem, pois elas dependem de uma velocidade de retorno de investimento incompatível com a velocidade da iniciativa privada.

Enquanto o pensamento seguir sendo de uma Amazônia sem investimentos em infraestruturas, não serão realizadas novas dinâmicas econômicas na região. A negação de novas oportunidades tem sido o maior problema para a transformação da Amazônia em um celeiro de negócios para o país e para o mundo.

A redução da assimetria que existe entre a Amazônia e o restante do país será possível com investimentos proporcionais muito maiores que nas demais regiões, em alocação expressiva de recursos para sistemas de transportes que dotarão a região de um grande estoque de infraestrutura minimamente compatível com o restante do país. O que tem acontecido desde sempre é uma lógica inversa.



Quebrar a lógica de intocável ou da extração primitiva, em um dilema entre alternativas que não servem é que construirá a transformação da realidade. Fora disso, seguiremos com a repetição entre erros históricos: destruir por pouco ganho ou não fazer nada, deixando que seja destruída para poucos beneficiários. Até quando os erros do passado serão repetidos?

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/07/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MEGATERMINAL DE CELULOSE SERÁ INAUGURADO NO PORTO DE SANTOS NESTA SEGUNDA

Informações: CNN Brasil (31 de julho de 2023)

Com investimento de R\$ 500 milhões, o EBLog deverá triplicar o escoamento da produção da empresa Eldorado Brasil e ajudar a ampliar o segmento no país

Um dos maiores terminais de carga de celulose do mundo será inaugurado no Porto de Santos, no litoral de São Paulo, na manhã desta segunda-feira (31).

O empreendimento, nomeado EBLog, é pertencente à empresa Eldorado Brasil e está instalado em um terreno de 52.900 m², com área de armazenagem de 50.000 m² e capacidade anual de 3 milhões de toneladas de celulose. Ele deverá triplicar o escoamento da produção de celulose da empresa.

Para isso, a empresa aplicou um investimento de R\$ 500 milhões na construção do terminal, aumentando a competitividade da marca no mercado.

Para o lançamento oficial, será realizada uma cerimônia e um almoço a partir das 10h de hoje no Armazém 33 do Porto Macuco, em Santos.

Atualmente, o Brasil protagoniza o segundo lugar entre os maiores produtores globais de celulose. Em 2021, a produção nacional cresceu 7,4%, chegando a 22,5 milhões de toneladas. O foco da Eldorado Brasil é no mercado Asiático e, com o novo terminal, deverá contribuir para a ampliação do segmento no país.

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

Data: 31/07/2023

HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE CRESCE 59% NO PRIMEIRO SEMESTRE EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DE 2022

Informações: Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (31 de julho de 2023)

A localização estratégica e a infraestrutura do porto estão atraindo cada vez mais players que atuam na exportação, importação e operação de transbordo de automóveis de fabricantes diversos

O hub de veículos do Porto de Suape vai de vento em popa e teve crescimento de 59% no primeiro semestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a junho, passaram pelo atracadouro pernambucano 42.123 unidades automobilísticas, em operações de exportação, importação e de transbordo, contra 26.542 no mesmo período de 2022. Neste ano, o mês com maior registro de movimentação de veículos foi abril, com 11.707 unidades. Do dia 1º de julho até a manhã desta sexta, a estimativa é de embarque e desembarque de 8.686 veículos, de marcas e tamanhos diversos, totalizando 7 grandes operações do tipo.

Mais duas movimentações nesta semana reforçam a tendência de crescimento do setor em Suape. Na quinta-feira (27), o navio ro-ro Opal Leader, de bandeira das Bahamas, embarcou 452 unidades



com destino ao Porto de Santa Marta, no departamento de Magdalena, no litoral norte da Colômbia. Nesta sexta (28), o Baltimore Highway, de bandeira panamenha, está movimentando, ao longo do dia, 1.420 unidades. Em seguida, parte em direção ao Porto de Cartagena, no departamento de Bolívar, também na costa colombiana e um dos principais destinos turísticos da América do Sul.

“É um setor em expansão, consolidando a posição estratégica do Porto de Suape na região e no continente americano. Parte desse volume de veículos provém das operações de transbordo de unidades fabricados na Argentina e no Uruguai e distribuídos para outros países a partir do nosso atracadouro. São muito boas as expectativas de crescimento do hub, principalmente com o uso de novas tecnologias e melhoria da infraestrutura dos pátios de veículos, visando à otimização das operações”, pontua o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

Ro-Ro é a sigla utilizada para caracterizar os navios cargueiros Roll on-Roll off. É um segmento específico no universo da navegação. Numa tradução livre, Roll on-Roll off significa “Rolar para dentro-Rolar para fora”, exatamente como acontece com carga motorizada, a exemplo de veículos.

INOVAÇÃO

Para garantir eficiência e agilidade nesse tipo de operação, estão sendo implantadas tecnologias inovadoras em Suape. Em abril passado, a estatal portuária aderiu à solução de Video Analytics conectada com 5G AS, para otimizar a logística nos pátios de veículos do porto. A bem-sucedida iniciativa aconteceu em parceria com a Embratel/Claro e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

“Vamos aprimorar, cada vez mais, esse tipo de movimentação, oferecendo agilidade, segurança e eficiência às operações. Consequentemente, isso vai ampliar os números do hub de veículos, consolidando Suape como porto estratégico para o transporte de veículos para outros Estados e países”, ressalta o diretor interino de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Felipe Fonseca. Ele enfatiza que Suape dispõe de três pátios públicos para o armazenamento de automóveis e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 31/07/2023

RUMO E CHS FIRMAM JOINT VENTURE PARA CONSTRUIR E OPERAR TERMINAL RODOFERROVIÁRIO EM TOCANTINS

Informações: Guia Marítimo (31 de julho de 2023)

A Rumo e a CHS Agronegócio do Brasil oficializaram uma joint venture para o desenvolvimento de um terminal multimodal de armazenagem e transbordo de grãos, localizado em Alvorada (TO). O projeto contempla a transformação do atual armazém de transbordo rodoviário cuja capacidade estática é de 75 mil toneladas de grãos.

O local está devidamente equipado com uma estrutura para secagem e padronização, incluindo descarga de caminhões por meio de tombadores. A partir da parceria, será construída uma pera e tulha ferroviária, permitindo a conexão com a Malha Central (Ferrovia Norte-Sul), que acaba de ser 100% concluída pela concessionária.

A escolha de Alvorada (TO) representa um passo estratégico para atração de cargas que buscam conexões com os portos brasileiros. Com vocação inicial para o transporte de soja e milho, e futuramente farelo, este é o primeiro terminal a marcar a expansão da Rumo Malha Central (Ferrovia Norte-Sul) em Tocantins após a conclusão das obras da ferrovia. Além disso, o município é considerado o principal ponto de carga e descarga de grãos da região Sul do estado e tem ótimas condições para receber os fluxos do oeste da Bahia e do leste de Mato Grosso.

“A Rumo escreveu um novo capítulo na história das ferrovias brasileiras ao entregar a Ferrovia Norte-Sul 100% operacional. A estrutura em Alvorada representa mais um avanço no desenvolvimento logístico do país”, pontua o vice-presidente comercial da Rumo, Pedro Palma.



“Estamos honrados em firmar uma nova parceria com a CHS, com quem desde 2021 temos um terminal de fertilizantes em Rio Verde (GO), através da Andali. Nosso objetivo é proporcionar mais eficiência no transporte de cargas e gerar competitividade para os produtores locais, fomentando o crescimento da produção”.

Segundo o Vice-presidente de Global Grain & Processing para a CHS na América do Sul, Horacio Ackermann, a escolha do município de Alvorada para a estruturação do terminal multimodal de armazenagem e transbordo representa um passo estratégico para atração de cargas que buscam conexões com os portos brasileiros. “A cidade foi escolhida pela sua posição geográfica estratégica, pela relevância para o agronegócio, e por contar com uma importante carteira de clientes já consolidada pelos players envolvidos na parceria”, conta.

“Alvorada naturalmente é vocacionada para ser o principal ponto de carga e descarga de grãos da região Sul do Tocantins, é um município importante, pois tem ótimas condições para receber os fluxos da Bahia e do leste de Mato Grosso. Esse crescimento nas regiões maximizará a capacidade total dos portos brasileiros, diminuindo o gargalo logístico do agronegócio”, pontua Ackermann.

O ativo será operado em conjunto pela Rumo e CHS, com foco no mercado agrícola e seguindo o conceito de todos os terminais da Malha Central: bandeira branca e em regime de pool. Todos os clientes fazem estoque único, depositando e misturando seus produtos de acordo com a classificação prévia de qualidade. O terminal atenderá os volumes da CHS e de todos os interessados na movimentação de grãos (soja e milho) na região.

A infraestrutura será implantada em uma área de aproximadamente 70 hectares, com destaque para a construção de uma pera ferroviária (pátio em formato circular que possibilita o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem). A estrutura contará com equipamentos de última geração e terá capacidade para carregar em média 12 vagões por hora, podendo carregar até 2 composições por dia. As obras de adequação e construção vão gerar cerca de 150 empregos diretos. Para a operação do terminal, serão empregados 65 profissionais de forma direta.

“O terminal atenderá os volumes da CHS e de todos os interessados na movimentação de grãos de soja e milho na região. Dessa forma, proporcionará maior competitividade para o agronegócio, a partir da possibilidade de conexão com o Norte do Brasil e com o Porto de Santos sob subconcessão da Rumo Malha Central”, explica João Baptistella, Diretor Comercial, de Logística e Operação da CHS Brasil.

A joint venture entre as duas empresas foi aprovada pelo CADE – Conselho Administrativo de Defesa Econômica no mês de junho. Com isso, as obras devem ter início neste segundo semestre de 2023 e a previsão é que no segundo trimestre de 2024 o terminal receba a primeira composição ferroviária.

“Estamos falando de uma infraestrutura multimodal com capacidade para movimentar cerca de 1,5 milhão de toneladas de grãos por ano com destino ao Porto de Santos (SP), após as obras de ampliação e adequação previstas”, explica Palma. “Vamos fortalecer a participação no mercado agrícola local e promover a diversificação geográfica para uma região com grande potencial de desenvolvimento de mercado”.

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

Data: 31/07/2023

PIB PAULISTA TEM CRESCIMENTO DE 2,3% NOS PRIMEIROS CINCO MESES DO ANO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (31 de julho de 2023)

O setor de serviços foi responsável pelo bom desempenho no período

Segundo os dados do PIB Mensal, elaborados pela Fundação Seade, o Produto Interno Bruto de São Paulo cresceu 2,3% no acumulado dos cinco primeiros meses de 2023 em relação ao mesmo período do ano anterior.



“São Paulo tem uma economia diversificada, dinâmica e estruturada. E os números do período atestam que estamos no bom caminho em prol do desenvolvimento paulista. Nosso objetivo é intensificar ainda mais a promoção da competitividade e do desenvolvimento econômico do nosso Estado”, destacou o governador Tarcísio de Freitas.

O resultado positivo se deu, principalmente, ao setor de serviços com acréscimo de 3,7% no acumulado do ano. Agronegócio teve 0,9 % de crescimento e indústria teve queda de – 0,8% nos primeiros cinco meses.

No acumulado dos últimos 12 meses, comparados a 12 meses imediatamente anteriores, o PIB paulista cresceu 3,0%. E na comparação com igual mês do ano anterior, o indicador avançou 2,3% em maio de 2023.

Já a comparação entre abril e maio, segundo a Fundação Seade, houve queda de 0,3% no PIB de São Paulo. No Brasil a retração foi maior, de 2%, na comparação no mesmo período, segundo o Índice de Atividade Econômica (IBC-Br) do Banco Central, considerado a “prévia” do Produto Interno Bruto (PIB).

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

Data: 31/07/2023

MPOR ASSUME PAPEL DE AGENTE INDUTOR DE INVESTIMENTOS COM FOCO NA EFICIÊNCIA E COMPETITIVIDADE DOS PORTOS PÚBLICOS

Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (31 de julho de 2023)

Terminais batem recorde de movimentação de cargas e novos contratos para instalações portuárias somam R\$ 8,8 bilhões

Desde janeiro, o Governo Federal tem reforçado o papel do Estado como agente indutor de desenvolvimento do setor portuário, que cresceu 4,4% nos primeiros cinco meses do ano e alcançou um volume total de 495,8 milhões de toneladas de cargas movimentadas pelos portos brasileiros, em comparação ao mesmo período de 2022.

Já o volume de cargas transportadas por cabotagem entre os portos brasileiros cresceu 1,74%, o que significa mais de 84,3 milhões de toneladas escoadas. Os dados são da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ).

O grande destaque do primeiro semestre de atuação do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR), é a assinatura de seis novos contratos de adesão de Terminais Portuários Privados (TUPs), no valor total de R\$ 8,2 bilhões.

Os documentos autorizam novas instalações nos estados do Rio Grande do Norte, Pará, São Paulo, Rio de Janeiro, Rondônia e Mato Grosso do Sul. Oito termos aditivos também foram assinados com portos dos estados do Maranhão, Espírito Santo, Bahia, Rio de Janeiro e Amazonas. O aporte global nos cinco terminais é de R\$ 628,4 milhões.

Com foco na competitividade e na redução dos preços dos produtos no mercado interno, o MPOR anunciou redução tarifária nos Portos de Santos, da PortosRio (RJ), de Ilhéus (BA) e do Rio Grande (RS). Os descontos, em alguns casos, chegam a 95%.

Outra decisão do ministério tomada no primeiro semestre foi a suspensão dos projetos de desestatização dos portos de Santos, Itajaí, Codeba e São Sebastião. A medida vai permitir a ampliação dos aportes públicos nos terminais, considerados pelo Governo Federal como agentes estratégicos para o crescimento econômico do país.



O semestre também foi marcado pela aprovação do aporte financeiro de R\$ 616,14 milhões para 19 projetos de modernização, manutenção e reparo de embarcações. A liberação do recurso foi autorizada em junho pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM).

Ainda nesse período, o MPOR concluiu as análises de qualificação de onze empreendimentos para avaliação do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), da Presidência da República. Dez novos arrendamentos portuários foram aprovados e abrangem portos em Vila do Conde (PA), Maceió (AL), Santana (AP), Porto Alegre (RS), dois terminais no porto do Rio de Janeiro (RJ) e quatro no de Recife (PE). O Conselho aprovou ainda a inclusão do projeto de concessão do canal de acesso aquaviário do Porto de Rio Grande (RS).

Tecnologia em Suape (PE)

O Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, passou a operar em abril com uma nova rede de monitoramento e identificação de veículos no Porto de Suape. Conhecida como 5G Standalone (AS), a tecnologia amplia a segurança das operações e foi viabilizada por uma parceria com o MPOR.

Câmeras de alta resolução utilizam Inteligência Artificial para ler os códigos de identificação de cada um dos veículos, monitorando, assim, o horário de entrada e saída, além da localização exata no terminal. A intenção do Ministério de Portos e Aeroportos é implantar esse sistema em outros portos, como forma de obter ganhos de eficiência, redução do custo e melhoria da qualidade dos serviços prestados.

Porto do Itaqui (MA)

O Governo Federal inaugurou o Novo Corredor do Arco Norte, no Porto do Itaqui, em São Luís (MA). A intenção é suprir a demanda crescente por importação de fertilizantes dos produtores agrícolas do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás, Bahia, Piauí, Tocantins, Maranhão e Distrito Federal.

No fluxo inverso, o novo corredor permitirá o escoamento das safras desses produtores até o Porto do Itaqui, contribuindo para o aumento das exportações a partir do Maranhão.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 31/07/2023

UNISANTA E BTP LANÇAM PRIMEIRA UNIVERSIDADE CORPORATIVA DO SETOR PORTUÁRIO DA AMÉRICA LATINA

Informações: Santaportal (28 de julho de 2023)

Em 2022, uma edição do estudo The Future of Jobs, divulgada pelo Fórum Econômico Mundial, publicada na Revista Exame, revelou que 94% dos líderes de empresas esperam que seus funcionários desenvolvam novas habilidades. O número cresceu em relação ao levantamento anterior, quando era de 65%. Com esses dados, a Revista levanta um questionamento: “O que as empresas estão fazendo para desenvolver seus colaboradores com um mercado cada vez mais dinâmico e que exige novas habilidades técnicas e comportamentais?”

O texto diz ainda que “é mais eficiente que empresas invistam em desenvolver os seus colaboradores, e, por isso, a implantação de T&D (treinamento e desenvolvimento) tem sido cada vez mais comum no mundo corporativo”.

Dentro deste contexto, pensando na localização privilegiada de Santos, cidade do maior porto da América Latina, a Universidade Santa Cecília (Unisanta) e a Brasil Terminal Portuário (BTP) constituem, no próximo dia 1.º de agosto, a primeira Universidade Corporativa da América Latina, ligada ao setor portuário.

O objetivo principal da parceira é prover a qualificação dos colaboradores da empresa que ainda não possuem ensino superior ou que já possuem o ensino superior, mas visam a uma especialização em nível de pós-graduação. Para isso, será utilizada expertise de 60 anos da Unisanta na área de educação, através dos cursos presenciais e a distância.

Implementar programas para a evolução dos funcionários pode representar uma economia para as empresas, que garantem uma equipe cada vez mais qualificada, pronta para atingir os objetivos do negócio. Por esse motivo, as universidades corporativas têm conquistado cada vez mais força nas corporações.

Para o diretor de Relacionamento com Empresas da Unisanta, Prof. Dr. Rafael Pedrosa, a ideia da Universidade Corporativa Unisanta / BTP é que a empresa subsidie a formação e a qualificação interna dos colaboradores para gerar as competências demandadas pelo mercado cada vez mais dinâmico e competitivo, além de agregar valor a seu negócio.

Vestibular

Os processos seletivos serão realizados através de vestibular, no caso da graduação, e de indicação da própria BTP, no caso da pós-graduação. No primeiro vestibular corporativo, realizado pela Unisanta na sede da própria empresa, as áreas escolhidas estão ligadas ao business da corporação, como logística, gestão portuária, comércio exterior e administração.

A ideia é ingressarem aos bancos escolares da Unisanta 250 funcionários semestralmente. Para poder contemplar as pessoas e os diversos turnos de trabalho, serão realizados outros processos seletivos em diferentes horários, para seleção de calouros ainda para o segundo semestre de 2023.

Assinatura

O evento de assinatura desta parceria inédita será no próximo dia 1.º de agosto, às 9h30, no Consistório da Unisanta, Rua Oswaldo Cruz, 277, térreo, com a presença a direção superior da Unisanta e a presidência da BTP.

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

Data: 31/07/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BALANÇO DA PETROBRAS SERÁ TESTE DE NOVAS POLÍTICAS

A Petrobras publica seu primeiro balanço após o fim do PPI; os preços da gasolina seguem em queda estão mais baratos que a concorrência

Por epbr 31 de julho de 2023 Em Comece seu Dia, Petróleo e gás



Plataforma P-55 da Petrobras no Campo de Roncador, na área norte da Bacia de Campos (Foto: Divulgação)

A Petrobras publica na quinta (3/8) seu primeiro balanço após o fim do PPI, quando anunciou ao mercado que deixaria, oficialmente, de buscar a paridade de importação na formação dos preços domésticos de gasolina e diesel.

– No balanço de vendas do segundo trimestre, a companhia ampliou o volume processado nas refinarias, com aumento nas vendas de derivados, especialmente gasolina. E, com isso, exportou menos petróleo. (epbr)



Os preços da gasolina caíram na semana passada pela terceira semana consecutiva. Na média nacional, foi vendida a R\$ 5,55 por litro. (Folha)

– Com os preços da Petrobras abaixo dos concorrentes, a companhia mitiga a pressão inflacionária do combustível, que foi reonerado em julho (epbr). A gasolina está 23% mais barata do que a média das refinarias privadas, segundo levantamento do Estadão.

Perde e ganha. Setor de etanol, concorrente com hidratado, ganha com a alta dos preços do açúcar e com a demanda ancorada de anidro nas vendas de gasolina comum. O combustível é misturado na proporção de 27,5% e o governo federal prepara a ampliação para 30%.

– Analistas, contudo, apontam o risco da nova prática comercial da Petrobras sobre as vendas de etanol [InfoMoney]. Somam às críticas dos importadores – segundo a Abicom, as janelas de importação estão fechadas há mais de 70 dias.

O Brent negociado no mercado futuro abriu a semana em valorização próxima de 1%, cotado acima dos US\$ 85 por barril. Acumulou cinco semanas seguidas de alta na sexta (28/7), com valorização de mais de 13% no mês de julho.

Dividendos. Semana passada, a Petrobras anunciou a nova política de dividendos, reduzindo a parcela destinada à remuneração dos acionistas, voltando a praticar uma distribuição alinhada aos pares internacionais, segundo análises de mercado. (Money Times)

– A companhia foi a maior pagadora global de dividendos do setor de óleo e gás em 2022 e já havia sinalizado que faria essa correção. (epbr)

Abertura de fronteiras no Mar do Norte. O Reino Unido anunciou o compromisso de ofertar centenas de novas licenças para exploração de petróleo e gás no Mar do Norte. Afirma que a medida é necessária para aumentar a independência energética do país.

– A decisão atraiu críticas de ambientalistas. O governo também anunciou apoio para dois clusters de captura e armazenamento de carbono na Escócia e no norte da Inglaterra. (Reuters)

O gasoduto Rota 1, primeira rota utilizada para escoamento de gás natural do pré-sal, está com praticamente metade da sua capacidade ociosa em razão de gargalos na unidade de processamento de Caraguatatuba, em São Paulo – e por causa da queda da produção de campos maduros, do pós-sal.

– A Petrobras, por sua vez, não vê gargalos na infraestrutura para os projetos atualmente contratados no plano de negócios. Debate a partir do recente estudo apresentado ao governo federal. (epbr)

Bolívia amplia o uso do iuan. Em busca da independência do dólar americano, o uso da moeda chinesa representou 10% do comércio exterior boliviano de maio a julho, segundo o governo de Luis Arce. Além disso, a Bolívia tem facilitado transações em rublo através do Banco Unión e do Gazprombank da Rússia.

– A Bolívia tem enfrentado escassez de dólares, em parte devido à queda na produção de gás natural. Análises apontam que o país pode perder a capacidade de exportar o energético.

Geopolítica dos minerais críticos. O Talibã, que assumiu o controle do Afeganistão, está em negociações com a China para explorar uma das maiores reservas de lítio do mundo, localizada no país.

– O lítio é um metal crucial para a produção de baterias de carros elétricos. A China, maior produtora mundial de veículos elétricos, tem interesse em garantir o fornecimento do metal. A situação levanta

preocupações sobre o controle de recursos estratégicos por regimes autoritários. (The Washington Post, no Estadão)

Na Alemanha, a atualização da estratégia para o hidrogênio segue limitando o apoio financeiro direto à produção a partir da eletrólise com energias renováveis, mas abriu a possibilidade para o consumo do energético oriundo de outras fontes: Alemanha recua em estratégia do hidrogênio e inclui gás natural e resíduo.

Anexo C de Itaipu. Santiago Peña afirmou que a venda do excedente de Itaipu para o Brasil pode ser mantida. O presidente do Paraguai se reuniu com Lula e o ministro Alexandre Silveira (PSD) na semana passada.

– Brasil e Paraguai negociam o Anexo C, para definir destinos e custos da energia agora que a parcela paraguaia no financiamento da usina binacional está paga e o país vizinho ficará desobrigando a vender a energia não consumida exclusivamente para o Brasil. (Poder360)

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/07/2023

REINO UNIDO VAI CONCEDER CENTENAS DE NOVAS LICENÇAS DE PETRÓLEO E GÁS NO MAR DO NORTE, DIZ PRIMEIRO-MINISTRO

Medida faz parte de esforço para aumentar a independência e a segurança energética do país, segundo Rishi Sunak

Por eptr 31 de julho de 2023 Em Internacional, Petróleo e gás



O primeiro-ministro do Reino Unido, Rishi Sunak, confirmou nesta segunda-feira (31) a concessão de centenas de novas licenças para a exploração de petróleo e gás no Mar do Norte

O primeiro-ministro do Reino Unido, Rishi Sunak, confirmou nesta segunda-feira (31) a concessão de centenas de novas licenças para a exploração de petróleo e gás no Mar do Norte. A iniciativa faz parte de um esforço para tornar a Grã-Bretanha mais independente em termos de energia e fortalecer a economia do país.

As licenças serão concedidas como parte de futuras rodadas de licenciamento, realizadas em conjunto pelo governo britânico e pela North Sea Transition Authority (NSTA). As rodadas estarão sujeitas a um “teste de compatibilidade climática”, garantindo que a exploração de petróleo e gás esteja alinhada com os objetivos climáticos do país.

Segundo o governo britânico, a produção doméstica de gás tem cerca de um quarto da pegada de carbono do gás natural liquefeito importado, o que torna a iniciativa uma opção mais sustentável para o Reino Unido. Além disso, afirmou em comunicado, o investimento contínuo no Mar do Norte tem como objetivo desbloquear novos projetos, proteger empregos, reduzir emissões e aumentar a segurança energética do país.

A NSTA, que regula as indústrias de petróleo, gás e armazenamento de carbono, está atualmente conduzindo a 33ª rodada de licenciamento de petróleo e gás offshore. As primeiras novas licenças devem ser concedidas no outono, com mais de 100 licenças previstas para serem concedidas no total.

As futuras licenças serão fundamentais para fornecer opções de segurança energética, desbloquear o uso e armazenamento de captura de carbono e oportunidades de hidrogênio. Isso permitirá a

construção de verdadeiros hubs de energia offshore integrados que aproveitam ao máximo a infraestrutura já estabelecida.

“Testemunhamos como Putin manipulou e armou a energia – interrompendo o fornecimento e estagnando o crescimento em países ao redor do mundo. Agora, mais do que nunca, é vital que reforçemos nossa segurança energética e capitalizemos essa independência para fornecer energia mais acessível e limpa para as casas e empresas britânicas”, disse Sunak em comunicado.

R\$ 120 bilhões para captura e armazenamento de carbono

O governo britânico também confirmou que os projetos Acorn, no Nordeste da Escócia, e Viking, no Norte da Inglaterra, foram escolhidos como os terceiro e quarto clusters de uso e armazenamento de captura de carbono no Reino Unido. Esses clusters poderiam apoiar até 50.000 empregos no país até 2030.

Para apoiar a implantação inicial de CCUS (Captura, Utilização e Armazenamento de Carbono), o governo se comprometeu a fornecer até £20 bilhões (R\$ 121 bilhões) em financiamento, o que deve desbloquear investimentos privados e criar empregos.

O primeiro-ministro também solicitou que os departamentos governamentais e reguladores relevantes trabalhem em conjunto para determinar como o Reino Unido pode fazer o melhor uso de seus recursos offshore. Um relatório sobre essa questão é esperado até o final do ano.

A medida é vista pelo governo como um passo significativo para a segurança energética do Reino Unido e para a transição para uma economia de baixo carbono.

“Mesmo quando atingirmos a neutralidade de carbono em 2050, um quarto de nossas necessidades energéticas virá do petróleo e gás. Mas há aqueles que preferem que venha de estados hostis do que dos suprimentos que temos aqui em casa”, disse Sunak.

“Estamos optando por energizar a Grã-Bretanha a partir da Grã-Bretanha e investir em indústrias cruciais como a captura e armazenamento de carbono, em vez de depender de importações de gás mais intensivas em carbono do exterior – o que apoiará milhares de empregos qualificados, desbloqueará mais oportunidades para tecnologias verdes e fará a economia crescer.”

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 28/07/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS DIZ QUE AJUSTES NOS PREÇOS DOS COMBUSTÍVEIS PODERÃO SER FEITOS QUANDO NECESSÁRIOS

Nesta segunda-feira, o barril tipo Brent está cotado acima de US\$ 85, maior patamar desde meados de abril

Por Bruno Rosa

Em meio às críticas de que está vendendo gasolina e diesel abaixo das cotações internacionais, a Petrobras diz que o momento atual é de grande incerteza quanto à recuperação da economia global. Em nota, a estatal afirma que há uma elevação dos preços de referência e da volatilidade.

Com isso, afirmou que "eventuais reajustes, quando necessários, serão realizados suportados por análises técnicas e independente". A companhia afirma que "tem observado com atenção os desdobramentos do mercado internacional de petróleo e seu impacto sobre o mercado brasileiro".

Nesta segunda-feira, o barril tipo Brent está cotado acima de US\$ 85, maior patamar desde meados de abril.

Desde a criação da nova política de preços, em maio, a Petrobras já reduziu o preço da gasolina três vezes em suas refinarias, passando de R\$ 3,18 para R\$ 2,52 por litro, uma queda de 20,75%.

A Petrobras diz ainda que a falta de perspectiva da recuperação da economia mundial afeta diretamente a demanda por energia e a oferta de petróleo e de combustíveis.

Nesta segunda-feira, segundo a Abicom, que reúne os importadores, a Petrobras está vendendo gasolina com preço 24% abaixo do cenário internacional. No diesel, a defasagem é de -22%. Desde meados de maio, os valores praticados pela estatal estão abaixo dos preços no cenário internacional.

"Essa combinação, no curtíssimo prazo, levou a uma elevação dos preços de referência e da volatilidade. Ao mesmo tempo, observa-se um aumento do fluxo de combustíveis oriundos da Rússia para o Brasil".

Um analista do setor lembra que os preços começaram a ficar mais "descolados" nos últimos dez dias. Por isso, diz, é preciso esperar mais uma semana para entender até que ponto a estatal pode manter seus valores no atual patamar.

Sem citar aumento nos preços ou redução, a Petrobras lembra que "ajustes de preços de produtos são realizados no curso normal de seus negócios, em razão do contínuo monitoramento dos mercados, o que compreende, dentre outros procedimentos, análise de preços competitivos por polo de venda, em equilíbrio com os mercados nacional e internacional, levando em consideração a melhor alternativa acessível aos clientes".

A companhia afirma também que leva em consideração a sua participação no mercado, para otimização dos seus ativos de refino, e a rentabilidade de maneira sustentável. "Os reajustes continuam sendo feitos sem periodicidade definida, evitando o repasse para os preços internos da volatilidade conjuntural das cotações internacionais e da taxa de câmbio", diz a estatal em nota.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/07/2023

NA AMAZÔNIA, INICIATIVAS PARA MANTER A FLORESTA EM PÉ VÃO DE LIMPEZA DE RIOS A PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL DE AÇAÍ

População ribeirinha se organiza em cooperativas para assegurar sustentabilidade dos projetos
Por André Tomazela, Especial Para O GLOBO — Rio

Desenvolvimento da bioeconomia local pode destravar um mercado de US\$ 1,3 trilhão, e gerar cerca de US\$ 50 bilhões adicionais para a economia por ano até 2030



Desenvolvimento da bioeconomia local pode destravar um mercado de US\$ 1,3 trilhão, e gerar cerca de US\$ 50 bilhões adicionais para a economia por ano até 2030 – Foto : Divulgação/ Imagem de Drone/Amazônia

Organizar a produção sustentável da população ribeirinha para preservar a floresta é o desafio de várias cooperativas da Amazônia. Elas mobilizam a economia local, envolvendo famílias com atividades de produção de açaí nativo, madeira legal certificada, artesanatos e até limpeza dos rios para favorecer a atividade turística.



Há cerca de dez anos a Cooperativa dos Profissionais de Transporte Fluvial (Coop-Acamdaf), de Manaus, retira, mensalmente, de três a quatro toneladas de lixo e outros resíduos do Rio Negro e seus afluentes como o Tarumã-Açu e o Tarumã-Mirim.

O trabalho voluntário é feito por 52 cooperados, barqueiros que transportam turistas para locais como a Praia da Lua e o Museu do Seringal, além de atender as comunidades locais.

— Se esses igarapés ficarem sujos, perdemos a praia, perdemos tudo. Fazemos a limpeza pelo bem do nosso próprio negócio — diz Flávio de Almeida Gonçalves, diretor da Coop-Acamdaf.

Anualmente, no Dia do Cooperado, os cooperados e os voluntários fazem um mutirão para complementar a limpeza mensal. Segundo Flávio, o lixo e os resíduos provêm de bairros de Manaus, despejados no Tarumã por falta de saneamento adequado.

No rio, são encontradas garrafas pet, latas de alumínio e até eletrodomésticos, que são recolhidos e armazenados nas embarcações e flutuantes da co-operativa. As latas são vendidas, e o plástico é doado para empresas de reciclagem.

— Todas as nossas embarcações têm lixeiras. Fazemos a nossa parte e temos consciência ambiental, mas muitos ainda não têm — diz.

Produção sustentável e floresta em pé são os princípios que norteiam as atividades da Amazonbai, criada em 2017 e instalada na foz do Amazonas, no Arquipélago do Bailique (AP), com o objetivo de trabalhar com a cadeia produtiva do açaí e com foco no extrativismo do fruto dentro do território.

Hoje com 140 cooperados, a cooperativa tem cerca de 4.000 hectares certificados, além de uma produção anual de mais de 250 toneladas de produtos.

Madeira certificada

Os cooperados são responsáveis pelo manejo dos açazeiros e trabalham em toda a cadeia produtiva, da coleta até o transporte dos frutos ao barco da cooperativa, utilizando o georreferenciamento.

Segundo Amiraldo Enuns de Lima Picanço, presidente da Amazonbai, o planejamento estratégico para os próximos anos prevê a construção de uma nova indústria com capacidade de produção e beneficiamento dez vezes maior.

— Para 2024, prevemos a adesão de mais de 300 produtores, alcançando produção de um milhão de quilos de açaí por ano.

Produzir madeira preservando a floresta é o propósito dos 320 ribeirinhos da Cooperativa Mista da Flona do Tapajós (Coomflona), fundada em 16 de fevereiro de 2005 e localizada no município de Belterra (PA), dentro da Floresta Nacional do Tapajós.

Por meio do empreendimento, em 2022, a cooperativa retirou cerca de 46 metros cúbicos de madeira em tora da floresta, gerando faturamento bruto de R\$ 26 milhões. Deste montante, 10,5%, ou seja, mais de R\$ 2 milhões foram investidos em obras sociais, beneficiando cerca de 1.500 famílias da região.

A madeira com certificação FSC é comercializada para empresas na região de Santarém (PA), na loja da cooperativa e também é exportada. Com autorização anual do ICMBio (Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade), a Coomflona realiza o manejo florestal de 23 espécies. Para cada hectare de terra, é permitida a retirada de três árvores a cada ciclo de 35 anos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 31/07/2023

BNDES E PETROBRAS ESTUDAM CRIAÇÃO DE FUNDO PARA FINANCIAR INOVAÇÃO NO SETOR DE PETRÓLEO, DIZ DIRETOR DO BANCO

Comissão de técnicos da petroleira e do banco de fomento discute um instrumento financeiro com recursos que devem ser investidos exclusivamente em pesquisa e desenvolvimento no setor

Por Vinicius Neder — Rio

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e a Petrobras estão estudando a criação de um fundo alimentado pelos recursos que a petroleira estatal é obrigada a investir em pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I), conforme as exigências da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Segundo o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior da instituição de fomento, José Luís Gordon, o fundo apoiaria os projetos com recursos não reembolsáveis e começaria com uma versão piloto.



Valores não foram discutidos, mas seria um montante inicial baixo, uma fração das exigências regulatórias. Apenas no ano passado, as obrigações de investimento em PD&I da Petrobras somaram R\$ 3,12 bilhões, segundo a ANP. No primeiro trimestre deste ano, já são R\$ 607 milhões. O balanço financeiro da estatal aponta que a empresa investiu R\$ 800 milhões em tecnologia no primeiro trimestre – as empresas podem investir para além do exigido pela ANP.

Conforme a regulação do setor de petróleo e gás, a autorização para que as petroleiras produzam no país, seja no regime de concessão, seja no regime de partilha, exige como contrapartida os investimentos em PD&I. “A cláusula de PD&I estabelece a aplicação

de percentual da receita bruta da produção, segundo condições específicas de cada modalidade de contrato”, explica a ANP, em seu site.

Segundo Gordon, a ideia de um novo fundo do BNDES, em parceria com a Petrobras, seria fortalecer os investimentos da estatal em tecnologia. Assim, o banco de fomento poderia combinar o investimento exigido pela ANP, que é feito diretamente, com outros instrumentos financeiros, como empréstimos ou aportes em participação acionária.

Segundo Gordon, diretor do BNDES, novo fundo teria recursos não reembolsáveis para pesquisa e desenvolvimento — Foto: Divulgação

– Esse fundo é não reembolsável. Poderíamos usar para diferentes instrumentos. Em alguns casos, será não reembolsável, em outros casos pode ser equity (investimento em participação acionária) para apoiar pequenas empresas startups. Vamos trabalhar com os instrumentos conforme vemos a necessidade daquilo que a Petrobras estiver querendo – afirmou Gordon ao GLOBO. – A ideia é usar a capacidade de fomento do BNDES para chegar aonde a própria Petrobras não consegue chegar e, em alguns casos, se necessário, podemos complementar no que for preciso.

Comissão de estudos

A ideia do novo fundo surgiu no rol das discussões da Comissão Mista BNDES-Petrobras, formalmente criada no mês passado. No último dia 20, houve mais uma reunião entre o banco e a empresa.

Segundo Gordon, as conversas estão estruturadas em dois eixos. O primeiro é o financiamento a investimentos em transição energética. O segundo é o apoio à cadeia de fornecedores da Petrobras. A petroleira trabalha num diagnóstico sobre necessidades de financiamento na cadeia de fornecedores, a ser apresentado num próximo encontro, disse o diretor.

O fundo citado por Gordon, por enquanto, é o único novo instrumento financeiro em estudos. O restante dos financiamentos viria de linhas já existentes, para todos os setores.

É o caso da linha para investimentos em inovação tecnológica, lançada em maio, com R\$ 20 bilhões em quatro anos, e custo baseado na Taxa Referencial (TR). Quando lançou a linha, o BNDES informou que esses empréstimos poderiam ter juro de 1,7% ao ano e carência de dois anos.

A possibilidade de usar a TR no crédito direcionado para a inovação, da Finep e do BNDES, foi autorizada num projeto de lei aprovado também em maio. Segundo Gordon, a nova linha está pronta, no aguardo da regulamentação por parte do Conselho Monetário Nacional (CMN), para começar a operar.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/07/2023

SEMANA COMEÇA COM EXPECTATIVA DE QUE BANCO CENTRAL INICIE CORTE DE JUROS NA QUARTA. VEJA O QUE MUDOU NO CENÁRIO

Reunião do Copom será o primeiro com indicados de Lula. Redução das estimativas de inflação, melhora na nota de risco do país e aprovação de reformas abrem espaço para redução da Taxa Selic
Por Renan Monteiro — Brasília



Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) Lula Marques/ Agência Brasil

O Banco Central deve anunciar esta semana o primeiro corte na taxa básica de juros desde agosto de 2020, quando a Selic passou de 2,25% para 2% ao ano. O Comitê de Política Monetária (Copom), composto por diretores do BC, reúne-se na terça e na quarta, quando sai a decisão.

Ao longo do primeiro semestre deste ano, a manutenção da taxa em 13,75% foi motivo de acirramento na relação entre governo e integrantes da autoridade monetária, sobretudo com o presidente Roberto Campos Neto - - indicado na gestão de Jair Bolsonaro e o primeiro a dirigir o BC com autonomia operacional regulamentada.

Campos Neto é alvo frequente de queixas do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas também tem sido presente nos discursos de ministros como Fernando Haddad, Simone Tebet e Geraldo Alckmin na defesa de redução dos juros para favorecer o crescimento econômico. Mas o que mudou para que todo o mercado preveja uma redução dos juros agora?

A decisão será anunciada na quarta-feira à noite e ainda divide o mercado financeiro. Embora a redução dos juros seja a aposta majoritária, há dúvidas se o Copom fará um corte de 0,25 ou 0,5 ponto percentual. Em comum, os analistas têm a expectativa de alguma redução.



A equipe econômica vê espaço para quedas mais acentuadas, considerando o avanço de medidas de racionalização dos gastos públicos nos seis primeiros meses de governo, com a aprovação do arcabouço fiscal e da reforma tributária na Câmara.

Ailton de Aquino Santos e Gabriel Galípolo foram indicados por Lula para a diretoria do Banco Central — Foto: Reprodução e

Fernando Donasci

Também pesam a favor a melhora da nota de crédito do governo pela agência Fitch, na semana passada, e uma mudança positiva recente na perspectiva sobre o Brasil de outra, a S&P, apontando esses avanços.

Outro fator importante é que a reunião da próxima quarta-feira será a primeira com a presença de dois diretores indicados pelo presidente Lula. Braço direito de Haddad quando ocupava o cargo de secretário-executivo da Fazenda, Gabriel Galípolo é o novo diretor de Política Monetária e está chefiando a área que dá embasamento técnico para a decisão sobre juros. Já o servidor de carreira Ailton Aquino é o novo diretor de Fiscalização.

O principal indicador para a decisão do BC está também ajudando a redução dos juros. Em junho, o IPCA registrou a primeira deflação em nove meses. Houve queda de 0,08% e, nos últimos 12 meses, a alta ficou em 3,16%, abaixo da meta para o ano, de 3,25%.

O boletim Focus, que reúne estimativas de aproximadamente 160 instituições financeiras, começou o ano projetando o IPCA em 5,36% e, agora, vê um indicador próximo de 4,90% em dezembro, com uma melhora das expectativas.

'Parcimônia', prevê Henrique Meirelles

Henrique Meirelles, ex-presidente do Banco Central e ex-ministro da Fazenda, avalia que o BC irá reduzir os juros de forma "parcimoniosa", mas pode sinalizar cortes mais acentuados se houver melhora nas projeções feitas pelos técnicos da autarquia.

— Se os modelos do Banco Central apontarem para uma contínua queda nas projeções de inflação, não há dúvida que ele pode sinalizar, para frente, um corte até maior. Mas tem um 'se'. E a projeção de inflação feita pelo mercado não é o único fator que entra nos modelos do Banco Central — lembra.



Henrique Meirelles, ex-presidente do Banco Central de Lula — Foto: Filipe Redondo/Infoglobo

— No início do ano ainda não era possível ver, nos dados e projeções, que a inflação corrente estivesse desacelerando fortemente. E sobre a inflação futura (expectativa), impacta a percepção sobre as contas públicas (risco fiscal). Agora, o cenário mudou — avalia o economista Felipe Izac, sócio da Nexgen Capital.

A aprovação da regra fiscal para as contas públicas e a manutenção da meta de inflação em 3% para os próximos anos ajudaram a melhorar a percepção do mercado.

Meta: Rede quer fazer do Brasil laboratório para 'monetizar' WhatsApp, diz executiva em entrevista exclusiva ao GLOBO

— É um sinal positivo. Foi entendido claramente que as metas de inflação estão em um tamanho adequado e que o Brasil tem todas as condições de atingir a meta nos próximos anos. Os países emergentes têm, em geral, metas ao redor de 3%. Os países de economia mais estabilizada, como Estados Unidos ou do Japão, estabelecem metas menores, normalmente ao redor de 2% — avalia Henrique Meirelles.

Pelas projeções do mercado financeiro, a Selic cairá dos atuais 13,75% para 12% até dezembro. Para o ano que vem, continuará em queda, para 9,5%. A expectativa da equipe econômica, no entanto, é de que o mercado ganhe mais confiança sobre a condução da economia pelo governo, e

isso se reflita em expectativas de inflação e juros ainda mais baixos para o restante do mandato do presidente Lula.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 31/07/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TAXA SELIC DEVE TER 1ª QUEDA EM TRÊS ANOS, EM ESTREIA DE GALÍPOLO; MERCADO ESPERA PLACAR DIVIDIDO

Divergência deve estar na intensidade do corte dos juros, se 0,25 ou 0,5 ponto porcentual; taxa está em 13,75% ao ano

Por **Thaís Barcellos e Eduardo Rodrigues**

Brasília - Após um ano da taxa Selic parada em 13,75% a contragosto do governo Lula e de empresários, o Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central deve inaugurar o ciclo de cortes dos juros básicos na reunião desta semana em uma decisão dividida, provavelmente entre uma queda de 0,25 (13,5%) e de 0,5 ponto porcentual (13,25%). Se já havia divergência no colegiado no encontro de junho, a chegada dos diretores indicados pelo Planalto, Gabriel Galípolo e Ailton Aquino, tende a reforçar o dissenso a favor de uma Selic menor.

O Copom se reúne nesta terça e quarta-feiras (1º e 2 de agosto) e divulga sua decisão a partir de 18h30 do segundo dia. Se confirmada a redução da taxa, será exatamente três anos depois do último movimento de queda da Selic, para 2%, a mínima histórica, no contexto da pandemia de covid-19. Conforme pesquisa do Projeções Broadcast, é unânime a aposta de corte da Selic nesta semana entre as 88 instituições financeiras consultadas, das quais 70% (62) esperam recuo de 0,25 ponto, de 13,75% para 13,5%, e 26 projetam baixa de 0,5 ponto, para 13,25%.

O mercado migrou em peso na aposta de primeiro corte dos juros básicos após a ata do Copom de junho. No documento, o BC informou que a maioria dos oito membros que participaram da reunião já enxergava condições para iniciar um processo "parcimonioso" de flexibilização em agosto, em caso de continuidade da desinflação, com impacto sobre expectativas inflacionárias.



A concretização desse cenário, combinado com o avanço de projetos importantes no Congresso, como a reforma tributária, a apreciação cambial e a melhora do rating do Brasil de pela Fitch, colocou uma queda maior, de 0,50 ponto porcentual, como quer o governo, no radar junto com o corte de 0,25 ponto - considerado "parcimonioso".

Galípolo estreia amanhã, 1º de agosto, em reunião do Copom Foto: Washington Costa/MF / DIV

Na curva de juros, a precificação já aponta para mais de 70% de chance de recuo para 13,25% esta semana - porcentual que aumentou após o IPCA-15 de julho (-0,07%) mostrar um cenário mais favorável de núcleos e serviços, preocupações do BC.

Em seu modelo, o BC vai se deparar com as seguintes mudanças de junho para cá: a mediana do IPCA no Boletim Focus passou de 5,12% para 4,84% em 2023, de 4% para 3,89% em 2024 e de 3,8% para 3,5% em 2025. Já a projeção para a Selic recuou de 12,25% para 12% para 2023 e de 9,5% para 9,25% no fim de 2024. Houve também queda do dólar ante o real. Em junho, as projeções do Copom eram de 3,4% em 2024 e 3,1% para 2025.

Aposta apertada

“Estávamos convictos de que o BC iniciaria o ciclo com um corte parcimonioso de 0,25 ponto porcentual, mas desenvolvimentos recentes transformaram [essa projeção] em uma aposta apertada - apertada demais, realmente. Em uma provável decisão dividida, parece igualmente possível que a maioria prefira começar com a nossa projeção de um movimento de 0,25 ponto ou um corte mais agressivo (e usado com mais frequência) de 0,5 ponto”, resumiu o JPMorgan, em relatório.

Ao Estadão/Broadcast, a economista-chefe do JP no Brasil, Cassiana Fernandez, disse que há argumentos técnicos que justificam as duas opções. Por um lado, há uma desinflação mais rápida nos últimos meses, mas a economista avalia que ainda é muito pautada pelo alívio nos preços de bens e que parece cedo para afirmar que os preços de serviços vão desacelerar de forma sustentável, especialmente com o mercado de trabalho forte.

Fernandez cita também como vetores de cautela a desancoragem de expectativas, o processo em curso de alta de juros nos países desenvolvidos e políticas fiscais e parafiscais mais ativas.

No BV, o economista-chefe Roberto Padovani aposta em um corte de 0,25 ponto na Selic nesta semana, por conservadorismo do Copom. As projeções do economista são de cortes de 0,5 ponto nas reuniões seguintes, de setembro, novembro e dezembro. Segundo ele, porém, não haveria nenhum impedimento técnico para uma decisão mais ousada, de corte de 0,5 ponto já agora.

“O importante é começar a cortar. Nossa visão é de que o BC irá preferir 0,25 ponto por uma questão de comunicação, para evitar que o mercado trabalhe com cortes crescentes”, avalia Padovani.

O economista considera que os ambientes global e doméstico melhoraram muito desde a última reunião do Copom, com inflação bem mais baixa e câmbio apreciado no País. Por outro lado, ele aponta que as expectativas para o IPCA de 2024 pararam de melhorar, reforçando dúvidas sobre a chegada da inflação ao centro da meta de 3% no médio prazo - algo que a expansão fiscal também pode dificultar.

Para Padovani, com a entrada de dois novos diretores indicados pelo atual governo no colegiado, é provável que a decisão de quarta-feira seja dividida. “Creio que haverá mais dissenso a partir de agora e vamos ter de aprender como será a comunicação do BC. Antigamente, o dissenso em si já era uma forma de comunicação, mas agora não necessariamente implicará um sinal de política monetária”, avalia o economista, que espera alguma mudança da comunicação após o ruído na última reunião. Mas uma coisa é certa para ele: independentemente do tamanho do corte, o governo continuará reclamando do BC.

A GAP Asset projeta corte de 0,5 ponto neste Copom, mas a economista-chefe e sócia, Anna Reis, também reconhece que a definição será muito apertada, com chance de queda de 0,25 ponto também. Tecnicamente, a economista não vê urgência para começar o ciclo já com uma baixa de 0,5 ponto.

Mas considera que três fatores contribuem para o corte mais forte: a ofensiva do governo e de empresários, a precificação de mercado - afetada também pela pressão política - e a postura do presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, em outras reuniões marcantes do Copom.

“Tem a mudança na economia política do comitê. Vamos ver como vai funcionar na prática, com a entrada dos dois novos diretores. Antes disso, porém, já havia dissenso. Havia uma ala mais cautelosa que deve votar em queda de 0,25 ponto. Os novos diretores são dúvida, mas a expectativa inicial de todos é de que Galípolo vote para corte de 0,5 ponto”, avalia.

“Vai ficar na mão de Campos Neto, já que alguns diretores devem segui-lo. Ele será o fiel da balança e já se mostrou mais arrojado em decisões passadas”, completa Reis, que aposta em comunicação mais hawkish para evitar que o mercado já comece a precificar um ritmo ainda mais intenso de afrouxamento nas reuniões seguintes. A GAP espera Selic em 11,75% no fim do ano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 31/07/2023

'MANTER IMPOSTOS PARA BRASILEIROS E ZERAR PARA ESTRANGEIROS É SUICÍDIO ECONÔMICO', DIZ CEO DA MULTI

Alexandre Ostrowiecki defende que plataformas estrangeiras paguem ao governo valor exatamente igual à soma dos impostos pagos pelas empresas que atuam no País

Por Giordanna Neves e Iander Porcella

ENTREVISTA COM

Alexandre Ostrowiecki - CEO do Grupo Multi

BRASÍLIA - Às vésperas de entrar em vigor o projeto do governo que isenta de impostos compras de até US\$ 50 em sites internacionais, o CEO do Grupo Multi, Alexandre Ostrowiecki, defendeu que o tributo de importação cobrado dessas plataformas deve ser igual à soma dos impostos efetivamente pagos pelas empresas que atuam no País.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, Ostrowiecki disse que este é o caminho para garantir equilíbrio entre o varejo brasileiro e marketplaces internacionais. O Grupo Multi, antiga Multilaser, é uma empresa brasileira de capital aberto, fabricante de celulares, notebooks e outros eletroeletrônicos.

Pelas novas regras do governo, compras de até US\$ 50 ou o equivalente em outra moeda serão isentas do Imposto de Importação desde que destinadas a pessoa física e que as empresas de e-commerce, nacionais ou estrangeiras, participem de programa Remessa Conforme, da Receita Federal, e recolham impostos estaduais incidentes sobre a importação. A isenção, que até então não valia para nenhuma empresa, agora vale para quem cumprir os pré-requisitos.

Para quem não aderir ao programa, as remessas postadas entre pessoas físicas de até US\$ 50 continuam isentas, mas será cobrada alíquota de 60% do imposto federal quando a remessa for enviada por pessoa jurídica. As novas regras começam a vigorar a partir desta terça-feira, 1º.



Ostrowiecki elogiou Haddad e disse que o ministro tem sido 'uma voz do governo a favor da moderação e da responsabilidade fiscal' Foto: Reprodução/TV Estadão

De acordo com Ostrowiecki, zerar a alíquota de importação de produtos de até US\$ 50 comercializados em sites internacionais mantendo a carga tributária atual sobre produtos de empresas brasileiras oficializa as “distorções econômicas” e representa uma ameaça ao mercado interno brasileiro. “Manter esses impostos

exclusivamente para brasileiros, ao mesmo tempo em que zeramos impostos para plataformas internacionais, é suicídio econômico”, diz.

Veja os principais trechos da entrevista:

Nesta terça-feira, 1º, entra em vigor o plano de conformidade voltado a empresas de comércio eletrônico internacionais. Pelo programa, as compras de até US\$ 50 ficarão isentas de imposto de importação desde que as empresas façam adesão ao programa de conformidade da Receita. Qual sua avaliação sobre a medida?

Empresas brasileiras que investem, fabricam e empregam no País sofrem tributação média de 40% sobre produtos de consumo. Manter esses impostos exclusivamente para brasileiros, ao mesmo tempo em que zeramos impostos para plataformas internacionais, é suicídio econômico. Não se trata de um problema gerado no governo atual e sim uma brecha fiscal descoberta desde o governo



Temer. É essencial que todos tenham tributação igual, seja empresa no Brasil ou no exterior. Um produto de US\$ 50 no exterior, com todos os impostos, ficaria por mais de R\$ 700 no varejo brasileiro. Então, essa isenção a médio prazo causará a destruição da maior parte dos mercados formais de consumo no Brasil.

Hoje, é cobrado um imposto de importação de 60% sobre remessas enviadas de pessoas jurídicas para pessoas físicas. Quando foi questionado sobre uma nova alíquota, Haddad disse que isso seria feito em uma segunda etapa, com equilíbrio entre varejo e marketplaces. Mas não foram definidos prazos. Há pressa por parte do mercado nacional? Vocês estimam grandes impactos no curto prazo?

É crítico que o governo se apresse para resolver a questão. Imagine, por exemplo, que você precise comprar um pacote de meias. O pacote fabricado no Brasil tem 40% de imposto embutido no preço, encarecendo o produto. O pacote que vem do exterior paga zero. O consumidor vai optar pelo mais barato, o que é perfeitamente compreensível. Mas se essa distorção não for corrigida, a fábrica de meias vai fechar e todos os trabalhadores ficarão desempregados. A loja que revende as meias vai fechar e os vendedores ficarão desempregados. O restaurante ao lado da fábrica de meias, que atende os operários, vai fechar, e assim por diante. É uma inevitabilidade matemática.

Qual seria o equilíbrio entre varejo brasileiro e marketplaces internacionais, na sua avaliação?

Equilíbrio é garantir que o imposto de importação cobrado das plataformas seja exatamente igual à soma dos impostos efetivamente pagos pelas empresas que atuam no País. Todos pagando a mesma carga tributária e competindo de igual para igual pelo mercado.

O senhor tem dialogado com setores do governo e do Congresso. Há disposição dos poderes em atender as demandas do setor?

Acredito que exista muita disposição para o diálogo e entendimento de que os impostos deveriam ser iguais para todos, sem vantagens especificamente para envios do exterior. Isso ocorre tanto no Congresso quanto no Poder Executivo. O desafio é resolver a questão dentro de um prazo razoável e com medidas assertivas. Todas as plataformas deveriam ser livres para operar no Brasil desde que paguem o mesmo tributo que as empresas estabelecidas aqui. Nem um centavo a mais nem a menos.

Como avalia a política econômica que vem sendo implementada pelo ministro da Fazenda?

Acredito que o ministro Haddad tem sido uma voz a favor da moderação e responsabilidade fiscal dentro do governo atual. Sua atuação diante da reforma tributária foi positiva e acredito que aprovamos uma reforma que, ainda que seja longe de perfeita, melhora a estrutura de impostos no Brasil.

O que espera da tramitação da reforma tributária no Senado? Acredita que haverá mudanças em relação ao texto aprovado na Câmara? Quais?

Haverá enorme pressão de diferentes grupos de interesse para deixar esse ou aquele setor com regras especiais de tributação reduzida. Todo mundo vai pressionar para que seu setor receba uma espécie de "meia entrada" fiscal. Precisamos entender que o custo total do Estado brasileiro, infelizmente, não irá diminuir. Quanto mais setores tiverem reduções, maior terá que ser a alíquota média do IVA para bancar a conta. Provavelmente veremos nascer o maior IVA do planeta Terra. Espero que no Senado a lei não seja muito carregada com proteções nem particularidades.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: SIMPLIFICAÇÃO AJUDA TRANSIÇÃO

Aprovação final pelo Senado do PLP 178/2021 facilita cumprimento de obrigações tributárias, e pode compensar parcialmente aumento de complexidade pela coexistência de dois regimes na transição da reforma tributária.

Por Fernando Dantas - Economia e políticas públicas



A aprovação pelo Senado no início deste mês, por unanimidade, do projeto de lei complementar (PLP) 178/2021, de facilitação de cumprimento de obrigações tributárias, pode ser uma "mão na roda" para o contribuinte e as receitas dos três níveis da Federação na fase de transição da reforma tributária.

A transição da CBS federal, que substituirá o IPI e o PIS-Cofins, se inicia em 2026, em forma de teste, com alíquota de 0,9%, mas já a partir de 2027 a nova contribuição será totalmente implementada, com o fim dos tributos atuais.

Já a transição do IBS, estadual e municipal, é bem mais longa. O novo imposto terá alíquota de apenas 0,1% no período de teste de 2026 a 2028, e a sua implementação total só ocorrerá em 2033, segundo um cronograma gradativo, mas com um grande ajuste repentino de 60% no final.

Dessa forma, receitas e contribuintes conviverão com dois regimes tributários sobre o consumo até 2033. Além disso, a busca pelas alíquotas neutras - isto é, que mantenham a carga tributária indireta, correspondente aos impostos a serem substituídos, no mesmo nível atual, como proporção do PIB - não se encerra em 2033, com o fim da transição. Isso adiciona incerteza à complexidade por um período de vários anos que se seguirá à esperada aprovação da reforma tributária.

Segundo diversos estudos e simulações, a reforma tributária trará ganhos de PIB ao Brasil, um crescimento adicional estimado entre cerca de 5% a 20% a depender de qual faceta da reforma se analisa. É evidente, no entanto, que esse impacto positivo só acontecerá no médio e longo prazo - até pela transição de 2026-2033 - ainda que os ativos brasileiros e os investimentos puxados pelo "espírito animal" dos empresários possam antecipar parcela dos impactos.

De qualquer forma, é bem possível que, na longa travessia até uma colheita mais substancial dos benefícios da reforma, o aumento temporário de complexidade e incerteza produza algum mau humor econômico e até político.

É nesse contexto que o PLP 178 pode ajudar. A facilitação do cumprimento de obrigações tributárias, em termos de preenchimento de documentos e outros tipos de obrigações acessórias, pode compensar parcialmente o aumento temporário de complexidade e ajudar a manter a popularidade da reforma.

O senador Efraim Filho (União-PB), que apresentou o projeto quando era deputado, explicou no plenário do Senado em 5/7, dia da aprovação do PLP, que as empresas brasileiras hoje gastam em média 1,5 mil horas por ano para cumprir as obrigações tributárias acessórias, que a nova legislação visa simplificar.

A lei cria a Nota Fiscal Brasil Eletrônica (NFB-e) e estabelece um comitê nacional para simplificar as obrigações acessórias, com a tarefa também de criar a Declaração Fiscal Digital (DFD), reunindo tributos de todos os níveis da Federação, com exceção do IR e do IOF. Também está previsto o compartilhamento de cadastros entre as receitas de todos os níveis da União.

Como o PLP 178, que já havia sido aprovado na Câmara, não sofreu alterações no mérito, vai seguir para a sanção presidencial.

Sua entrada em vigor pode ser considerada mais um item dos extensos avanços microeconômicos no Brasil desde pelos menos 2015, que atravessam diversos governos, independentemente da feroz polarização política dos últimos anos.

Alguns economistas veem a impressão digital dessa agenda microeconômica na surpreendente melhora recente da economia brasileira, inclusive em termos de PIB potencial. Lula faria bem em não reverter esses avanços com as pautas intervencionistas arcaicas que ainda encantam muitos personagens influentes do entorno do presidente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2023

BRASIL ESTÁ NO LIMIAR DE VOLTAR A SER AQUELE PAÍS QUE TEM NO FUTURO O SEU PRINCIPAL ATIVO

A economia apresenta sinais de recuperação, e o rating do País está sendo elevado em reconhecimento a isso

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Luiz Carlos Trabuço Cappi

O início do segundo semestre oferece um novo ponto de vista com respeito ao País e abre janelas de oportunidade para o futuro. O conjunto de medidas encaminhadas, em preparação ou em fase de estudos, indica a possibilidade de que a economia é capaz de dar um salto consistente de eficiência e qualidade.

Não será fácil, mas o avanço dessa agenda poderá premiar o País com um ritmo de desenvolvimento mais adequado a suas potencialidades, em bases modernas.

Entre os desafios à frente, o ponto fundamental é a questão da Selic. É conclusão quase unânime de que há espaço técnico para a queda dos juros. Nesta semana, a Selic de 13,75% completa um ano de vigência, após um longo ciclo de altas que começou em 2021. Vivenciamos o ápice do aperto monetário.

O cenário geral é virtuoso. Mesmo o El Niño e a guerra na Ucrânia e seus efeitos na economia podem ser relativizados caso o andamento das reformas tenha êxito. Os sinais são positivos. Temos um Congresso maduro e consciente de que é preciso modernizar o País, quando as lideranças separam o que é permanente (matérias que atravessam os mandatos) do que é transitório na definição das agendas de votação.



Camadas desse novo projeto de país que está sendo costurado pelo Congresso e o Executivo são densas
Foto: Marcos Oliveira/Agência Senado

Em que pesem as fricções naturais do jogo político, o Congresso não se furta a conversar e negociar com um Executivo que, por sua vez, revela-se hábil e disponível. As mudanças ministeriais, nesse contexto, são resultado de uma visão pragmática sobre a governabilidade.

As camadas desse novo projeto de país que está sendo costurado pelo Congresso e o Executivo são densas. O arcabouço fiscal, que permite um controle mais rigoroso das despesas, e a reforma tributária, que simplificou e reduziu o número de impostos, são os pilares mestres. A reforma da tributação sobre a renda, lucros e dividendos está a caminho.

Há outras medidas relevantes. O novo marco de garantias, que dará mais segurança às operações de crédito, está prestes a ser aprovado no retorno do recesso parlamentar. Conforme anunciado, um grupo de 17 propostas de modernização nos setores de seguros, mercado de capitais, crédito e previdência está em preparação. A transição para a economia verde coloca o Brasil na vanguarda do mundo.

A economia apresenta sinais de recuperação. E o rating do Brasil está sendo elevado em reconhecimento a isso. Há uma perspectiva melhor para o crescimento do PIB em 2023 — a projeção supera os 2%. Podemos e devemos ambicionar resultados mais robustos, adotando as reformas em pauta. Numa referência a citações do passado, o Brasil está no limiar de voltar a ser aquele país que tem no futuro o seu principal ativo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 31/07/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

ELDORADO, DA J&FINVESTIMENTOS E PAPER EXCELLENCE, INICIA OPERAÇÃO DE R\$ 500 MILHÕES EM SANTOS

Novo terminal da companhia no Porto de Santos, o EBLog tem capacidade nominal de escoamento de 3 milhões de toneladas de celulose por ano, ou 3 vezes mais do que a empresa operava no antigo

Por Stella Fontes, Valor — São Pau



Porto de Santos recebe novo terminal da Eldorado Brasil, produtora de celulose Anna Carolina Negri/Valor

A Eldorado Brasil, produtora de celulose que tem como sócias a J&F Investimentos e Paper Excellence (PE), inaugurou nessa segunda-feira (31) seu novo terminal no Porto de Santos, o EBLog, que recebeu investimentos de mais de R\$ 500 milhões.

Com capacidade nominal de escoamento de 3 milhões de toneladas de celulose por ano, ou três vezes mais do que a companhia operava no antigo terminal, o EBLog tem 53 mil metros quadrados e começou a ser construído em janeiro do ano passado.

O terminal tem capacidade para armazenar até 150 mil toneladas de celulose e comporta até 72 vagões, além de possibilitar o embarque de até dois navios simultaneamente e o recebimento de carga tanto via rodoviária quanto ferroviária.

Em nota, o presidente da Eldorado Brasil, Carmine De Siervi, disse que a inauguração do novo terminal prepara a companhia “para o futuro, atendendo a demanda de forma mais ágil e eficiente”. A produtora de celulose exporta para mais de 40 países.

Segundo a companhia, mais de 600 convidados participaram do evento, incluindo os acionistas do grupo J&F, Joesley e Wesley Batista, além de autoridades como Márcio França, ministro de Portos e Aeroportos.

“Acreditamos muito no Brasil, por isso investimos constantemente no país”, disse, em nota, o presidente da J&F e do conselho de administração da Eldorado Brasil, Aguinaldo Filho.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/07/2023

INDÚSTRIA E ‘NOVO AGRO’ ATRAEM R\$ 67 BI DE INVESTIMENTOS PRIVADOS PARA MS

Governo do estado e Fiems realizam evento em São Paulo para apresentar projetos em logística, PPP, sustentabilidade, concessões e formação profissional, entre outros

Por Sistema Fiems



MS é o primeiro estado brasileiro a se comprometer em zerar as emissões de carbono SCHRAMM/Divulgação

Mato Grosso do Sul tem se destacado com o crescimento em frentes importantes. Referência pelo avanço no agronegócio, o estado adotou como premissa de desenvolvimento o 'novo agro', baseado em um ecossistema sustentável.

No campo, segundo dados do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), das cem cidades mais ricas do agronegócio, 13 estão em Mato Grosso do Sul, o que coloca o estado em segundo lugar em termos de representatividade. Entre a safra 2012/2013 e a safra 2022/2023, a área plantada aumentou 90,7%, a produção cresceu 148,1%, e a produtividade avançou 30,1%.

Ao mesmo tempo, o estado também ganha escala com o crescimento da atividade industrial. O Produto Interno Bruto (PIB) industrial sul-mato-grossense teve uma alta de 536% nos últimos 15 anos. Com isso, cerca de R\$ 50 bilhões foram investidos no período.

A expectativa para os próximos anos é ainda mais promissora. Juntos, a indústria e 'novo agro' devem atrair R\$ 67 bilhões de investimentos privados para MS nos próximos anos. Do montante total, R\$ 35 bilhões são de novas indústrias, e o restante virá de empresas de diversos setores como agronegócio, mineradoras e até uma fazenda de energia solar com recursos privados que ultrapassam R\$ 8 bilhões.

MS Day

O ambiente de negócios e as potencialidades de Mato Grosso do Sul vão ser detalhados no MS Day, um grande evento organizado pelo governo de Mato Grosso do Sul e pela Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul (Fiems), que será realizado em São Paulo, no dia 1º. Voltado a empresários, CEOs e investidores em busca da expansão dos negócios em um ambiente consolidado, porém, com grande perspectiva de desenvolvimento.

As apresentações do MS Day serão feitas a partir de cinco eixos temáticos: política de atração de investimentos, Estado Carbono Neutro; Rota Bioceânica; concessões e PPPs; e qualificação de mão de obra.



Nas discussões sobre política de atração de investimentos, serão apresentados projetos e estratégias de incentivo fiscal sul-mato-grossense, possibilidades de financiamento para novos empreendimentos e o modelo desburocratizado de licenciamento ambiental.

Rodovia ligará Atlântico e Pacífico

Projetos para rodovias podem alavancar ainda mais a infraestrutura logística — Foto: ÁLVARO REZENDE/Divulgação

Outro destaque na pauta será a Rota Bioceânica. Megaestrada que vai ligar o Oceano Atlântico ao Pacífico, no Chile, ela terá como porto de partida o município de Porto Murtinho (MS). Já o Corredor Bioceânico abrange uma ponte internacional, estradas e alfândegas, e permitirá reduzir em duas semanas o tempo das exportações brasileiras para a Ásia.

O corredor possibilitará reduzir de 25% a 30% os seus custos de escoamento da produção. Com os portos chilenos como alternativa para embarques para a China, o estado vai reduzir em 12 dias a navegação.



Além do corredor que deve viabilizar o estado como um importante hub logístico brasileiro e sul-americano, a estrutura logística vai contar com uma série de frentes de trabalho por meio de concessões e PPPs.

Investimentos em projetos como a ampliação da produção de celulose com a construção de uma nova fábrica da Suzano e a instalação da Arauco — Foto: ÁLVARO REZENDE

Há projetos para rodovias estaduais e federais, como a BR-163, novas ferrovias, aeroportos regionais e portos para alavancar ainda mais a infraestrutura logística.

MS EM NÚMEROS*

MS DAY
MATO GROSSO DO SUL além das fronteiras

1º de agosto, das 9h às 17h30
CNI: Rua Surubim, 504, 9º andar
Brooklin Novo, São Paulo

Sistema FIEMS

Área Territorial: 357.142,082km²
População: 2.756.700 pessoas

MS é o 1º em crescimento da Indústria de Transformação 2010-2020 (+68,24%)

1º em investimento público per capita no país*
Menor índice de famílias endividadas do país**
4º menor taxa de desocupação do Brasil***
4º Estado do país em infraestrutura****

CINCO EIXOS TEMÁTICOS DO MS DAY

- POLÍTICA DE ATRAÇÃO DE INVESTIMENTOS:** apresentação de projetos e estratégias de incentivo fiscal no estado, fontes de financiamento e a desburocratização no licenciamento ambiental.
- ESTADO CARBONO NEUTRO:** criação do inventário estadual de GEE, acordo climático sul-mato-grossense, transição energética e combate ao desmatamento ilegal.
- ROTA BIOCEÂNICA:** MS como grande hub logístico brasileiro e sul-americano, com fortalecimento do Mercosul e das relações comerciais com a Ásia.
- CONCESSÕES E PPPS:** planos para rodovias estaduais e federais, novas ferrovias, aeroportos regionais e portos, além de avanços em tecnologia e telecomunicações, energia limpa e renovável, saneamento básico e meio ambiente.
- QUALIFICAÇÃO DE MÃO DE OBRA:** programas de formação em 28 áreas, desde a iniciação profissional até pós-graduação.

FONTE: *VALOR ECONÔMICO/BASE 2022; **CNC 2023; *** PNAD IBGE/ 1º TRIMESTRE 2023; ****RANKING DGE 2022.

Também estão incluídas nesse eixo as melhorias em tecnologia e telecomunicações, energia limpa e renovável, saneamento básico e meio ambiente – temas essenciais para o desenvolvimento.

Estado com pleno emprego

A qualificação de mão de obra, outro eixo do MS Day, conta com o apoio de programas de formação em 28 áreas, que vai desde iniciação profissional até pós-graduação. Em um momento de pleno emprego, o estado é um forte gerador de postos de trabalho. Com seis mil empresas ativas, Mato Grosso do Sul gerou 9,7 mil vagas em 2022.

Segundo a Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso do Sul (Fiems), os investimentos industriais podem chegar a R\$ 67 bilhões nos próximos anos, graças a projetos como a ampliação da produção de celulose (com a construção de uma nova fábrica da Suzano e a instalação da Arauco). Além disso, o estado deve atrair projetos nas áreas de processamento de grãos, floresta, carnes e geração de energias renováveis.

MS em Números — Foto: Arte GLab

Projetos ambientais pioneiros O eixo Carbono Neutro aborda os instrumentos econômicos usados em Mato Grosso do Sul para avançar na redução das emissões de CO2 até zerá-las, a criação do inventário estadual de gases de efeito estufa, o acordo climático do estado e as políticas que orientam temas como transição energética, o combate ao desmatamento ilegal e a valorização de ativos ambientais.

Mato Grosso do Sul é o primeiro estado brasileiro a se comprometer em zerar as emissões de carbono. A Lei Estadual nº 4.555 (de 15/07/14) instituiu a

Política Estadual de Mudanças Climáticas (Pemc) e o Plano Estadual MS Carbono Neutro (Proclima).

O plano estabelece um conjunto de ações e medidas de responsabilidade do poder público, das atividades econômicas e da sociedade para zerar as emissões de gases de efeito estufa a partir de 2030. Com isso, o estado pretende antecipar em 20 anos a meta de 2050, estabelecida no Acordo de Paris.

Até 2030, o Governo de Mato Grosso do Sul irá atingir o estágio de estado com emissão líquida zero (ELZ, ou Carbono Neutro) graças a ações coordenadas e integradas e a adoção de medidas traçadas a partir de eixos de trabalho: agronegócio, mudança no uso da terra e de florestas, energia, tratamento de resíduos e processos industriais.

Nesse contexto, vale destacar ações concentradas em manejo de solo, redução dos níveis de fermentação entérica, manejo de dejetos suínos e controle da queima de resíduos agrícolas. Já o uso da terra e de florestas prevê a adoção de medidas para a restauração de Áreas de Preservação Permanente (APPs) e de Reservas Legais, redução dos incêndios em áreas nativas e florestas plantadas.

Essa série de condições ambientais reforça as vantagens de Mato Grosso do Sul para investidores e empresários, principalmente depois que entrou em vigor a Lei Antidesmatamento, da União Europeia, que prevê multas pesadas a importadores que comprarem uma lista de mercadorias com origem no agro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 31/07/2023

AVANÇOS NAS CONDIÇÕES DAS RODOVIAS ESTÃO A CAMINHO

Sinalização de fortalecimento das ferrovias e dinheiro para recuperar rodovias na atual gestão trazem otimismo, apesar de gargalos recorrentes para escoar a safra

Por Marcela Marcos



Condições precárias das rodovias como as do trecho Cuiabá (MT) a Santarém (PA) — Foto: Ruy Baron/Valor

Melhorar as condições das rodovias federais é uma das prioridades do governo para 2023 no que diz respeito à logística. O orçamento do Ministério dos Transportes inclui aproximadamente R\$ 10 bilhões para investimento nas estradas, sendo a maior parte, R\$ 8 bilhões, destinada a obras de manutenção. Com esse valor, segundo o ministério, foi possível destravar cerca de mil contratos que estavam paralisados ou em ritmo lento. Alguns dos destaques em reparos nos corredores

importantes para o agronegócio foram a entrega de 15 km de duplicação da BR-116/RS, entre Camaquã e Crista, no Rio Grande do Sul, e de 11 km da BR-135/MA, entre Bacabeira e Santa Rita, no Maranhão.

O estado geral da malha rodoviária brasileira piorou em 2022, segundo a 25ª edição da pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) de Rodovias. Conforme os dados da entidade, dos 110.333 km avaliados, 66% foram classificados como regulares, ruins ou péssimos. Em 2021, eram 61,8%. Com base no resultado, o Ministério dos Transportes tem como meta baixar o percentual para o patamar de 25% em 24 meses, para, de acordo com a informação da pasta, “reverter a curva descendente e estabelecer um ponto de virada”. O ministério destaca que, para isso ocorrer, investimento público e parceria com a iniciativa privada são fundamentais. A intenção é realizar 35 leilões, dos quais cinco em 2023, por trechos fragmentados de rodovias, com pagamento de pedágio por km rodado e gratuidade para motocicletas.

Em relação aos gargalos logísticos para o escoamento das safras de milho, soja e farelo de soja, no modal rodoviário, cada região produtora enfrenta problemas logísticos específicos, diz Olivier Girard, sócio-fundador e CEO da Macroinfra Consultores.



Táscon, da VLI: 60 milhões de toneladas transportadas pelas ferrovias da empresa — Foto: Divulgação

“No entanto, as condições de tráfego das estradas, principalmente nas regiões de origem da produção e os acessos aos portos exportadores, são os principais deles”, complementa. Segundo ele, a precariedade das rodovias, tanto nos polos produtores quanto nas proximidades dos terminais de embarque dos produtos, compromete o ganho logístico proporcionado pelo uso de ferrovias e hidrovias para a movimentação de grãos. “Deste modo, quanto maior a integração desses

modais, maior a eficiência da operação, proporcionando menores custos de transporte e maior competitividade nas exportações”, destaca Girard.

O apelo para a logística integrada é sustentado pelo setor produtivo. “Precisamos de mais ferrovias, para que possamos alimentar as hidrovias e, assim, termos um custo mais barato de frete”, afirma Edeon Vaz, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística (da Aprosoja-MT).

O modal ferroviário está em expansão na VLI, que finalizou 2022 com a maior receita líquida registrada pela companhia até então, com montante de R\$ 7,65 bilhões e crescimento de 18% ante 2021. A empresa engloba as ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Norte-Sul (FNS), além de terminais portuários para exportação e importação de commodities. No ano passado, 60 milhões de toneladas de carga foram movimentadas nas vias férreas em que a organização atua. A projeção é continuar crescendo. “O ano de 2023 prevê safras recordes de soja, milho e açúcar. Em razão disso, a expectativa de movimentações é positiva. Nossa proposta é ter soluções logísticas integradas, unindo terminais, ferrovias e portos”, diz a diretora-executiva comercial da VLI, Carolina Hernandez Táscon.

Por outro lado, o ritmo acelerado das safras de grãos, com picos em que a demanda é superior à capacidade logística existente, gera um gargalo no Arco Norte, de acordo com Táscon. “Para contribuir, a VLI possui três terminais integradores na região: os portos Nacional e Palmeirante (TO) e o Porto Franco (MA), inaugurado em 2022, com capacidade de 600 mil toneladas por ano”, afirma.

Recentemente, a companhia inaugurou um corredor de fertilizantes com extensão de mil km, ligando o Porto do Itaqui (MA) ao Terminal Integrador de Palmeirante (TIPA), da VLI, onde os insumos serão distribuídos. O percurso tem capacidade inicial de movimentar 1,5 milhão de toneladas anualmente.

Uma infraestrutura logística com forte apoio em ferrovias é um ponto positivo do Arco Sul, que contempla diversos corredores. Por lá, “além de existir uma grande capacidade instalada de escoamento de grãos, sobretudo nos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), a competição logística entre diferentes players e sistemas logísticos traz ganhos em competitividade e redução de custos de transporte”, avalia Girard, da Macroinfra.

Ainda quanto ao modal ferroviário, no início de julho o governo federal anunciou o início das obras do lote 1F da Ferrovia de Integração Leste-Oeste (Fiol), cujo trecho fará a interligação entre as cidades baianas de Caetité e Ilhéus. Esta é a primeira obra do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). “O momento é esperar para saber quais são os próximos passos do programa, mas ao menos a Fiol já foi contemplada, o que era um pleito antigo”, diz Elisângela Pereira Lopes, assessora técnica da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil.

Ela espera, também, que haja avanços na instalação da Ferrogrão, que vai ligar a cidade de Sinop (MT) ao porto de Miritituba (PA). Em abril de 2021, o Supremo Tribunal Federal (STF) barrou o



licenciamento ambiental com a justificativa de que o traçado invade a faixa de domínio das comunidades indígenas Munduruku e Kayapó. Em maio deste ano, o ministro Alexandre de Moraes autorizou a retomada dos estudos e processos administrativos do projeto, mas manteve a liminar que suspende a redução do Parque Nacional do Jamanxim para permitir a passagem da ferrovia.

No modal hidroviário, Elisângela Lopes ainda espera que o mesmo esforço feito pela esfera federal para aprovar a Lei 4.301/2022, conhecida como BR do Mar (da cabotagem), seja empregado para se desdobrar na BR dos Rios. O projeto está sob análise do Ministério de Portos e Aeroportos. Outra demanda da CNA – embora entenda que um avanço requer tempo – é o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins.

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informa que o projeto executivo está em fase de elaboração. O órgão também executa os serviços do Plano de Monitoramento Hidroviário do Tapajós, que está na etapa de coleta dos dados necessários para compreender o comportamento hidrológico do rio. O Tapajós ajuda no escoamento de grãos que chegam em Miritituba por meio da BR-163 (PA). De acordo com o anuário estatístico da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entre os meses de janeiro e maio deste ano, foram movimentados 5,271 milhões de toneladas de carga por essa hidrovia, 4% a mais que no mesmo período de 2022.

Em outro trecho do sistema hidroviário, no Pedral de Nova Avanhandava (SP), segundo o Dnit, o canteiro de obras está sendo montado e os serviços devem começar em agosto. O projeto tem como objetivo aprofundar o canal de navegação de um trecho da hidrovia Tietê-Paraná, no noroeste paulista.

A região Centro-Oeste, por sua vez, tem se destacado por utilizar logística de escoamento de grãos tanto do Arco Sul quanto do Norte. A área, aliás, é estratégica para os negócios da Vamos, empresa do Grupo Simpar, que trabalha com locação de veículos pesados e maquinário agrícola. “O Centro-Oeste concentra a maior demanda, por ser a região mais promissora para o setor em âmbito nacional, especialmente pelo crescimento do cultivo de grãos como a soja”, destaca Gustavo Couto, CEO da Vamos. Só em 2022, quando a companhia atingiu receita líquida recorde de R\$ 4,9 bilhões (30% do montante devido ao agronegócio), a Vamos colocou mais de 2 mil conjuntos de rodocaçamba para escoamento da safra nos Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás.

Nos últimos três anos, a companhia investiu cerca de R\$ 2,3 bilhões para ampliar sua presença no segmento e, em junho, comunicou a movimentação de R\$ 1,3 bilhão em “follow-on” anunciado no mesmo mês. Parte do valor será usada na aquisição de máquinas agrícolas e caminhões para transportar grãos.

Do ponto de vista da produção, os custos aumentaram como reflexo da guerra na Ucrânia, que dificultou o abastecimento, no Brasil, do cloreto de potássio. “É um insumo extremamente importante que recebíamos da Bielorrússia e da Rússia. A impossibilidade de abastecimento elevou de três a quatro vezes o valor do fertilizante”, explica Edeon Vaz, do Movimento Pró-Logística. O cenário em 2023, observa ele, também é impactado pela oferta grande de todos os países produtores de milho e soja, que reduziram significativamente os preços. “Temos preço de venda do grão muito baixo e custo de produção muito alto”, afirma.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/07/2023

REDUZIR A DEPENDÊNCIA DE FERTILIZANTES IMPORTADOS É META

Governo cria grupo de trabalho para estudar o aumento da produção nacional de adubos e diminuir as importações, que respondem por 85% do consumo

Por Simone Goldberg



Complexo de Rio Grande (RS) da Yara, que usará 100% da capacidade — Foto: Divulgação

O desafio brasileiro de reduzir sua dependência de fertilizantes importados – o país compra 85% de suas necessidades no exterior – está de volta aos holofotes. Em junho, o governo montou um grupo de trabalho para revisar as metas do Plano Nacional de Fertilizantes (PNF) e várias empresas do setor fazem novos investimentos.

Mosaic, Yara, Viter e Morro Verde são algumas protagonistas desse movimento. Os aportes têm como objetivo a construção e modernização de unidades, expansão da capacidade de distribuição e parcerias com foco em produto sustentável. As maiores compras de fertilizantes no país são para as culturas de soja, milho, cana-de-açúcar, algodão e café, entre outros.

“O movimento de compra de fertilizantes vem sendo puxado pela safra recorde de grãos no Brasil”, diz Eduardo Monteiro, country manager da Mosaic Fertilizantes, que, destaca, anunciou neste ano investimentos superiores a R\$ 1,2 bilhão.



Monteiro, da Mosaic: aportes de R\$ 1,2 bilhão neste ano — Foto: Divulgação

Uma das instalações contempladas com recursos é o Complexo Mineralógico de Taquari-Vassouras, em Rosário do Catete (SE), que produz potássio – insumo do qual o Brasil é bastante dependente de importações. O empreendimento terá sua vida útil ampliada de 2024 a 2030, ganhando novos equipamentos e melhorias de infraestrutura. Com isso, a empresa quer elevar a produção de 300 mil toneladas para 450 mil toneladas por ano. Também será erguida nova unidade no

Tocantins para mistura, armazenagem e distribuição de fertilizantes. “No primeiro ano, serão 500 mil toneladas, chegando à capacidade produtiva anual de 1 milhão de toneladas em 2028”, diz.

Segundo Monteiro, embora a situação geopolítica ainda seja um tema sensível por causa da continuidade da guerra entre Rússia e Ucrânia – o Leste Europeu é um grande fornecedor de fertilizantes para o Brasil –, os níveis de estoque nacionais estão estáveis.

Outra que aposta em 2023 como ano de retomada, principalmente para os fertilizantes especiais, é a Yara Brasil. Seu diretor de desenvolvimento de mercado, Guilherme Schmitz, diz que esse nicho de insumos tem crescido a taxas superiores aos demais fertilizantes. “Por conta do valor que agregam para o agricultor, com o aumento da produtividade e rentabilidade”, observa.

Este ano, o Complexo de Rio Grande (RS) da Yara trabalhará com 100% de sua capacidade produtiva pela primeira vez. O parque industrial recebeu investimentos de R\$ 2,1 bilhões entre 2016 e 2022. Em 2023, outros R\$ 150 milhões serão aplicados em melhorias operacionais. A capacidade plena de granulação de fertilizantes é de 1,2 milhão de toneladas por ano. Já para distribuição, mistura e ensaque, o complexo é capaz de processar 2,2 milhões de toneladas anuais. A Yara também está apostando em biofertilizante e em novos lançamentos no mercado nacional.

Em 2024, a empresa começará a receber os primeiros lotes de biometano da Raízen, fruto de uma compra de longo prazo fechada em 2021. O insumo, que substituirá o gás natural, possibilitará à Yara iniciar a produção de amônia verde e fertilizante verde. “Em relação ao fertilizante verde, inclusive, a Yara tem uma parceria com a Cooxupé, a maior cooperativa de café do mundo, para fornecer o insumo a partir de 2024.”



Já a Viter, unidade de negócio de insumos agrícolas da Votorantim Cimentos, ampliou neste ano sua parceria comercial, firmada inicialmente em 2021, com a Morro Verde Fertilizantes. O objetivo é aumentar a capacidade de produção de calcário agrícola com alto teor de magnésio em Minas Gerais. O acordo inclui aquisição de equipamentos, melhorias e ampliações das estruturas de armazenagem e carregamento.

“O mercado atendido é majoritariamente dos cultivos de cana-de-açúcar, café, citros e grãos”, afirma o gerente-geral da Viter, Marcelo Giuliano de Sousa. A Morro Verde, por sua vez, produz insumos agrícolas com bases minerais de fosfato, potássio e é focada em oferecer soluções para a agricultura bioregenerativa de baixo carbono.

Segundo Sousa, apesar do atraso nas compras de fertilizantes observado nos últimos meses, a proximidade da safra 2023/24 deve dar impulso às aquisições. A Viter, por contar com um produto nacional, não sofre grandes abalos com as variações cambiais.

“Devido a não indexação com o dólar americano, conseguimos manter os preços mais estáveis, enquanto as matérias-primas importadas sofreram fortes oscilações para cima e para baixo”, diz Sousa. Ele está otimista para 2024. “Acreditamos que um crescimento econômico global no cenário pós-pandemia deva impulsionar a demanda por alimentos, refletindo em melhores preços.”

De acordo com o presidente do conselho deliberativo da Associação Brasileira das Indústrias de Tecnologia em Nutrição Vegetal (Abisolo), Roberto Levrero, a dinâmica do mercado está diferente neste ano. “A redução dos preços das commodities agrícolas, a valorização do real e o movimento de readequação dos preços dos fertilizantes convencionais estão retardando a decisão de compras de insumos pelo produtor.”

A expectativa do setor, diz ele, é de que os negócios destravem nos próximos dois meses, “uma vez que não há uma percepção consistente de redução na área plantada”. Levrero destaca que os fertilizantes especiais apresentaram crescimento médio anual de 23,8% no período 2014 a 2022 e o aumento de adoção tem se dado em todas as culturas, com maior ou menor intensidade.

Para a sócia da KPMG e líder de agronegócio, Giovana Araújo, o cenário atual é desafiador, embora a relação de troca entre fertilizantes e grãos, como a soja, tenha voltado a ficar atrativa, “o que deve impactar positivamente as vendas visando o plantio da soja em setembro”. Ela aponta que, após os elevados investimentos realizados no ciclo de produção 2022/23, os produtores têm hesitado em comprar insumos. “Por conta do atraso na comercialização dos grãos e em um contexto adverso marcado por desafios climáticos, queda das cotações e elevadas taxas de juros”, diz Giovana.

Dados da Associação Nacional para a Difusão de Adubos (Anda) mostram que, de janeiro a abril deste ano, as entregas de fertilizantes ao mercado brasileiro totalizaram 10,87 milhões de toneladas, queda de 4,4% em relação a igual período de 2022.

Já a produção nacional de fertilizantes intermediários ficou, no acumulado do quadrimestre, 12,7% menor do que no mesmo período de 2022, somando 2,2 milhões de toneladas. As importações chegaram a 10,89 milhões de toneladas, uma redução de 3,7% em comparação aos quatro primeiros meses de 2022.

Em meados de junho, o Conselho Nacional de Fertilizantes (Confert), composto por integrantes de diversos ministérios, criou um grupo de trabalho para revisar o Plano Nacional de Fertilizantes (PNF), criado na gestão Bolsonaro e que agora precisa ser adequado à visão do governo Lula. A meta-base é cortar em cerca de 50% a dependência de importações até 2050. O prazo para a entrega da revisão é de 90 dias.

Outros temas na pauta do Confert são a necessidade de aumentar a oferta de gás natural para a produção de compostos nitrogenados e de pesquisar e explorar possíveis reservas de fósforo e

potássio, levando em conta questões ambientais e sociais, além da criação de um centro de excelência de fertilizantes.

O Conselho também considera o uso de pó de pedra em substituição ao potássio em alguns compostos na fabricação de fertilizantes e a expansão do programa Caravana FertBrasil, da Embrapa, que leva tecnologia e conhecimento a produtores rurais. Tais temas estarão na agenda das seis câmaras técnicas em formação pelo Confert.

Análise da consultoria Datagro indica que o nível de estoques de fertilizantes no país está elevado, principalmente por conta do alto volume importado em 2022 em decorrência das incertezas do cenário global. Por isso, a demanda tem oscilado de maneira mais tímida no primeiro semestre deste ano. Segundo o levantamento, após os choques provocados pela pandemia e pela guerra na Ucrânia, o mercado mundial tem mostrado sinais de maior equilíbrio entre oferta e demanda em 2023. Fornecedores como Canadá, Estados Unidos e China ampliaram suas produções de fertilizantes químicos, em especial os potássicos. Também surgiram novos players como Nigéria, Omã e Jordânia.

Além disso, segundo a Datagro, os fertilizantes russos não pararam de chegar aos portos brasileiros, porque os dois países mantiveram seus acordos feitos antes do estouro da guerra, no fim de fevereiro de 2022. “A expectativa, portanto, é de que em 2024 o comportamento do mercado de fertilizantes retorne ao patamar de antes da pandemia, tanto nas entregas quanto nos preços.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 31/07/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

ARÁBIA SAUDITA E BRASIL PARTICIPAM DE FÓRUM PARA INVESTIMENTOS MÚTUOS

Para Alckmin, é um encontro de oportunidades de parcerias

Por Flávia Albuquerque - Repórter da Agência Brasil - São Paulo



O vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, disse nesta segunda-feira (31), ao participar da abertura do Fórum de Investimentos Brasil-Arábia Saudita, na Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo), ter certeza de que o encontro trará grandes oportunidades de investimentos recíprocos, parcerias e complementariedade econômica, gerando mais emprego e renda.

“A população está mais pobre e precisa melhorar de vida. Ainda temos 30 milhões de pessoas na extrema pobreza e estamos trabalhando para melhorar sua condição de vida. O PIB [Produto Interno Bruto] cresceu acima do previsto, o desemprego caiu, o real se valorizou, a bolsa subiu. Mas isso deve nos estimular a fazer ainda mais reformas estruturantes e a buscar ainda mais eficiência econômica. E quero destacar a Reforma Tributária já aprovada na Câmara, e agora já no Senado, que vai estimular a indústria brasileira e desonerar completamente investimentos do Brasil e exportação”, afirmou.

Segundo Alckmin, outro destaque é o Arcabouço Fiscal, que dá garantia do ponto de vista fiscal e de que a relação entre a dívida e o PIB vai se estabilizar e, a partir do ano que vem, começa a cair com



superávits primários, além do desenvolvimento com sustentabilidade. “Podemos registrar com orgulho que o desmatamento na Amazônia caiu nesse primeiro semestre mais de 50%. O Brasil tem compromisso com o combate às mudanças climáticas, com a preservação da maior floresta tropical do mundo que é a Floresta Amazônica”.

De acordo com o vice-presidente, com isso surgem inúmeras oportunidades de investimentos e parcerias e rotas tecnológicas. “Nós temos uma importante reserva de lítio no Brasil e sexta-feira passada fizemos a primeira exportação de lítio verde, carbono zero, pelo porto de Vitória, no Espírito Santo. E temos o desafio de dar o passo mais importante que é a produção da célula e das baterias para os veículos elétricos”, destacou Alckmin.

Alckmin ressaltou ainda que o Brasil tem toda a possibilidade de também de liderar o trabalho na área de segurança alimentar. Ele citou a complementariedade econômica de dois grandes líderes: o Brasil, na América Latina e Arábia Saudita, no Oriente Médio, na área dos fertilizantes, já que a Arábia Saudita é produtora e exportadora para o Brasil. “Podemos fazer crescer essa parceria”.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 31/07/2023

FGV: BRASIL TEM MENOR NÍVEL DE INCERTEZA ECONÔMICA DESDE 2017

Queda da inflação influencia cenário

Por Bruno de Freitas Moura - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro

O nível de incerteza da economia do país é o menor desde novembro de 2017. É o que aponta o Indicador de Incerteza da Economia (IIE-Br), divulgado nesta segunda-feira (31), no Rio de Janeiro, pelo Instituto Brasileiro de Economia da Fundação Getúlio Vargas (FGV Ibre).

O IIE-Br caiu 4,12 pontos em julho, atingindo 103,5 pontos. Em novembro de 2017, o índice estava em 103,21. Nos últimos quatro meses, o indicador acumula recuo de 13,2 pontos.

Esse indicador é uma média ponderada de dois componentes: o IIE-Br Mídia, baseado na frequência de notícias com menção à incerteza nos principais jornais do país; e o IIE-Br Expectativa, obtido a partir de previsões do mercado financeiro para a taxa de câmbio, juros e inflação.

Expectativas

“Enquanto nos três meses anteriores a queda do IIE-Br havia sido determinada exclusivamente pelo componente de mídia, em julho o resultado é influenciado também pelo componente de expectativas. Com a desaceleração da inflação ficando mais clara, observa-se redução da heterogeneidade nas previsões de 12 meses tanto para o IPCA [considerado a inflação oficial do país] quanto para a [taxa] Selic”, explica Anna Carolina Gouveia, economista do FGV IBRE.

Em julho, o componente de Mídia caiu 2,6 pontos, menor nível desde fevereiro de 2015. Já o componente de Expectativas recuou 8,2 pontos.

Para a pesquisadora, a queda do IIE-Br nos últimos meses tem relação com a melhoria das perspectivas para o cenário macroeconômico do país, com redução também das incertezas fiscais e políticas.

“A continuidade desse quadro dependerá tanto da recuperação da atividade econômica quanto da manutenção de uma relação colaborativa e sinérgica entre as esferas do governo”, conclui.

Boletim Focus

O termômetro usado pelo IIE-Br para medir a expectativa do mercado é o Boletim Focus, divulgado semanalmente pelo Banco Central. A edição desta segunda-feira traz expectativa de queda da inflação e da taxa Selic, a taxa básica de juros da economia.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 31/07/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NOVO CONTRATO PARA PROGRAMA DE SUBMARINO NUCLEAR BRASILEIRO É NEGOCIADO PELA MARINHA, DIZ MÍDIA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 30/07/2023 - 14:01



A Marinha já gastou R\$ 40 bilhões com embarcações convencionais e com a base naval da nova frota, em Itaguaí, na zona oeste da cidade do Rio de Janeiro. Agora, a força quer construir navios-patrolha, embarcações não tripuladas e canhão de laser.

De acordo com o Estadão, a Marinha brasileira está negociando os valores de um novo contrato para a terceira fase do Programa de Desenvolvimento de Submarinos, o Prosub, que deve definir quanto será

pago até 2033 para o término do projeto da construção do primeiro submarino de propulsão nuclear do país. Um passo importante para que o Brasil possa vender submarinos convencionais do programa para seus vizinhos da América do Sul.

As duas primeiras fases do Prosub já consumiram R\$ 40 bilhões, em valores atualizados, dos quais R\$ 4 bilhões devem ser pagos pelo governo até a entrega, em 2025, do último dos quatro submarinos convencionais da classe Scorpène, produzidos em parceria com a França, à base de Itaguaí.

A Diretoria-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha (DGDNTM), no entanto, acaba de se mudar para São Paulo para ampliar as pesquisas em parceria com universidades instaladas no estado — além da Universidade de São Paulo (USP), a Universidade de Campinas (Unicamp) e a Federal de São Carlos, e para aproveitar a proximidade da Base Industrial da Defesa (BID), principalmente na região do centro tecnológico do Vale do Paraíba.

O submarino vai ser equipado com o primeiro reator atômico projetado e construído no Brasil com previsão de funcionamento para 2027. O equipamento está sendo montado no Bloco 40 do Centro Industrial Nuclear de Aramar (CINA), em Iperó, no interior paulista. Enquanto a embarcação vai ser construída em Itaguaí, após a entrega do submarino convencional Angustura, em 2025, o último dos quatro de propulsão diesel-elétrica previstos no Prosub.

"Até o final do ano, o prédio do comando da força submarina e o prédio do comando da base de submarino estarão prontos. São dois prédios fundamentais. E, agora, como estamos chegando ao fim da fase do submarino convencional — o Humaitá está previsto para 2023, o Tonelero em 2024 e o Angustura em 2025 —, em dois anos passa a ser fundamental a negociação e o modelo de contrato para o submarino nuclear", contou o almirante.

As negociações devem envolver as empresas do Prosub: a Naval Group (França), a Novonor e a Indústria de Construções Navais, que estiveram presentes na construção dos submarinos convencionais e da base naval. Ainda segundo o almirante, o projeto vai além da construção do submarino e envolve o desenvolvimento do primeiro reator nuclear brasileiro com desenvolvimento de complexo de manutenção, diques apropriados e todo o aparato energético necessário para sua operação, tudo devidamente licenciado pela Comissão Nacional de Energia Nuclear (CNEN).

Fonte: Sputnik

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2023

HUB DE VEÍCULOS DE SUAPE CRESCE 59% NO PRIMEIRO SEMESTRE EM RELAÇÃO AO MESMO PERÍODO DE 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/07/2023 - 13:42



O hub de veículos do Porto de Suape teve crescimento de 59% no primeiro semestre deste ano em relação ao mesmo período do ano passado. De janeiro a junho, passaram pelo atracadouro pernambucano 42.123 unidades automobilísticas, em operações de exportação, importação e de transbordo, contra 26.542 no mesmo período de 2022.

Neste ano, o mês com maior registro de movimentação de veículos foi abril, com 11.707 unidades. Do dia 1º de julho até 28 de julho, a estimativa é de embarque e desembarque de 8.686 veículos, de marcas e tamanhos diversos, totalizando sete grandes operações do tipo.

“É um setor em expansão, consolidando a posição estratégica do Porto de Suape na região e no continente americano. Parte desse volume de veículos provém das operações de transbordo de unidades fabricados na Argentina e no Uruguai e distribuídos para outros países a partir do nosso atracadouro. São muito boas as expectativas de crescimento do hub, principalmente com o uso de novas tecnologias e melhoria da infraestrutura dos pátios de veículos, visando à otimização das operações”, pontua o diretor-presidente de Suape, Marcio Guiot.

Para garantir eficiência e agilidade nesse tipo de operação, estão sendo implantadas tecnologias inovadoras em Suape. Em abril passado, a estatal portuária aderiu à solução de Video Analytics conectada com 5G AS, para otimizar a logística nos pátios de veículos do porto. A bem-sucedida iniciativa aconteceu em parceria com a Embratel/Claro e a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

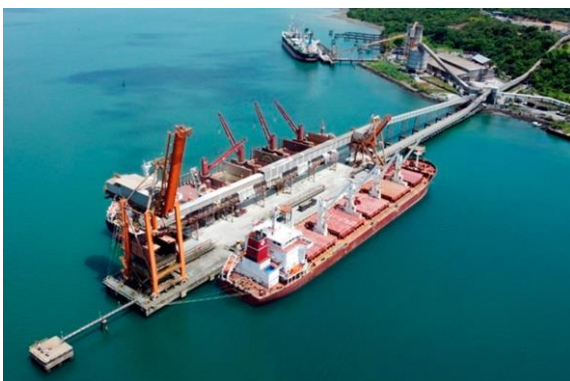
“Vamos aprimorar, cada vez mais, esse tipo de movimentação, oferecendo agilidade, segurança e eficiência às operações. Conseqüentemente, isso vai ampliar os números do hub de veículos, consolidando Suape como porto estratégico para o transporte de veículos para outros Estados e países”, ressalta o diretor interino de Desenvolvimento e Gestão Portuária, Felipe Fonseca. Ele enfatiza que Suape dispõe de três pátios públicos para o armazenamento de automóveis e capacidade de movimentação anual de 250 mil carros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2023

CS PORTOS INVESTE R\$ 70 MILHÕES EM OBRAS DE MELHORIAS E MODERNIZAÇÃO NO PORTO DE ARATU

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/07/2023 - 13:37



Ao todo, mais de R\$ 700 milhões devem ser investidos nos terminais ATU-12 e ATU-18 até 2025

Próximo de completar um ano de operação, a CS Portos, empresa controlada pela CS Infra, do Grupo Simpar, investiu cerca de R\$ 70 milhões em obras de melhorias e modernização nos terminais ATU-12 e ATU-18 do Porto de Aratu (BA). A companhia assumiu a gestão efetiva dos terminais em junho de 2022 e prevê investir mais de R\$ 700 milhões nos primeiros três anos de operação.



Após os investimentos da CS Portos, a produtividade dos terminais passará de 300 para 2 mil toneladas/hora por berço. Em relação à capacidade de movimentação, estima-se uma ampliação de 2 milhões para 12,5 milhões de toneladas por ano.

Desde o início das obras, em junho de 2022, mais de 700 empregos diretos e indiretos serão gerados e a expectativa é criar mais de 200 vagas na operação direta dos terminais até 2025.

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

Na primeira fase das obras de reforma e modernização nos terminais ATU-12 e ATU-18 que já foram finalizadas, a companhia deu início a um processo de desmobilização de equipamentos antigos, aliado a aquisição de maquinário de última geração como pás carregadeiras, moegas ecológicas e grabs para descarregamento de granéis sólidos minerais.

A capacidade de recebimento de embarcações nos terminais administrados pela CS Portos vai dobrar de 60 mil dwt, para 120 mil dwt, após a conclusão da 2ª fase das obras, e a produtividade média deverá ser seis vezes maior que a produtividade de quando a CS Portos recebeu os terminais. A empresa ainda recuperou o sistema de carregamento de embarcações, reestruturou a parte de drenagem e realizou a pavimentação do pátio do terminal ATU-12. No mesmo terminal, o armazém foi todo reformado.

Também foram realizados acabamentos externos em toda área de arrendamento, a implementação do sistema de monitoramento por câmeras para o alfandegamento e implantação de sistema de combate a incêndio. Nos píeres, houve a construção de portarias com processo de controle de veículos e pessoas.

Até 2025, o cronograma de obras prevê a construção de um novo armazém exclusivo para fertilizantes, construção de pátio para armazenamento de enxofre, reforma estrutural do TGS I no ATU-12, implementação de um novo sistema de correias para importação e exportação, a aquisição de carregadores e descarregadores de navios, esteiras transportadoras, além da construção de balanças, tombadores e de três silos com capacidade de até 90 mil toneladas para movimentação de grãos. Também serão instalados painéis de captação solar para geração de até 20% da energia a ser consumida nos terminais.

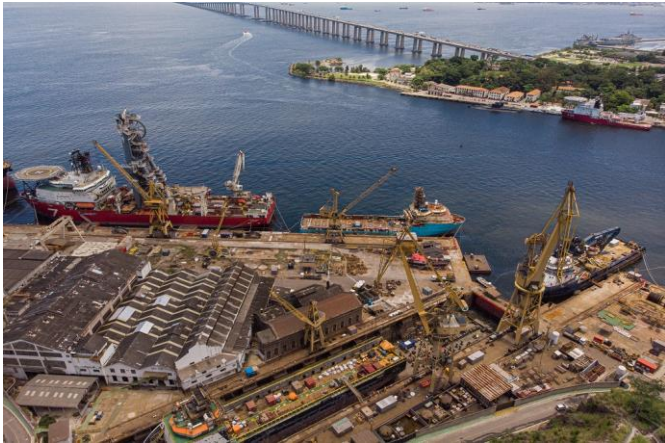
Desde o início da operação da CS Portos no Porto de Aratu, a companhia realizou uma série de ações para mitigar os impactos ambientais decorrentes da atividade portuária, como o aperfeiçoamento do sistema de contenção das águas de drenagem pluvial, para evitar contaminação e oferecer tratamento específico para cada tipo de produto (com correção de PH e remoção de particulados sólidos), além da destinação para rede de drenagem pluvial limpa. A empresa também estruturou um sistema de drenagem com deságue na baía e próximo ao pátio de armazenagem do ATU-12, com intuito de preservar a biodiversidade do entorno dos terminais.

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

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/07/2023

CDFMM CANCELA PRIORIDADES DE PORTA-CONTÊINERES E ALTERA ESTALEIRO PARA SERVIÇOS EM BARCOS DE APOIO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29/07/2023 - 11:05



Arquivo/Divulgação

Durante 52ª reunião ordinária, conselho diretor do fundo setorial também extinguiu prioridades para construção de 3 supradores de carga geral e reparo de embarcações de apoio

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) cancelou prioridades de empréstimos, por decurso de prazo, para as empresas Petrocity, Macaé Navegação e Baru Offshore, em processos abertos em 2021. A primeira prioridade estava relacionada à construção de dois porta-contêineres, de 750

TEUs (unidades de 20 pés) cada, que estavam previstos para obras no Estaleiro Enseada, em Maragojipe (BA). A prioridade da Macaé Navegação era destinada à construção de três embarcações do tipo suprador de carga geral (RS Sana I, RS Sana II e RS Sana III), que seriam produzidas no EJS Estaleiro, em Navegantes (SC).

Já a Baru utilizaria os recursos priorizados para o reparo e manutenção da embarcação do tipo UT-4.000 Providência, no Estaleiro São Miguel (RJ). As prioridades foram extintas durante a 52ª reunião ordinária do conselho, realizada no último dia 22 de junho, na modalidade híbrida, e que foram publicadas em resolução esta semana.

Realocação

O presidente do CDFMM, Roberto Gusmão, também referendou a realocação de instalação para execução de serviços de reparos e modernização, do estaleiro Wilson Sons (SP) para o Estaleiro Mauá (RJ). De acordo com a resolução do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), são processos com prioridades de financiamento pelo fundo setorial concedidas em reuniões ordinárias do conselho em 2022 e que já estão contratadas.

As realocações haviam sido aprovadas em caráter 'ad referendum', em maio, no mês anterior à 52ª reunião ordinária do CDFMM. Uma delas prevê a transferência, do estaleiro no Guarujá (SP) para o estaleiro Mauá, de um projeto para a modernização dos PSVs (transporte de suprimentos) Petrel e Skua, da Magallanes Navegação. A decisão não altera o valor em relação à prioridade concedida anteriormente em março de 2022.

A outra autorização menciona a alteração, da Wilson Sons Estaleiros para o Mauá, para reparo com docagem de 7 PSVs (Atobá, Pelicano, Talha Mar, Petrel, Skua, Mandrião e Tagaz), cujas prioridades haviam sido concedidas anteriormente em julho do ano passado. A resolução do CDFMM entrou em vigor na última quinta-feira (28), data da publicação no Diário Oficial da União.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 31/07/2023

ANTAQ APROVA ESTRUTURA DO PLANO ANUAL DE FISCALIZAÇÕES PARA 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/07/2023 - 13:53

Fiscalizações seguirão de acordo com cinco eixos temáticos definidos pela autarquia

A diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a estrutura do Plano Anual de Fiscalização (PAF) da autarquia para 2023. O plano está dividido em cinco eixos temáticos. São eles: "Portos", Ação "Relatório de Monitoramento do Desempenho da Administração Portuária"; "Portos", Ação "Mapeamento de Iniciativas em governança Ambiental, Social e Corporativa (ESG)"; "Navegação Marítima", Ação "Análise Qualitativa dos Contratos de Afretamento"; "Navegação Interior", Ação "Caracterização de Pontos de Atracação"; e Identificação das causas de cobranças abusivas de sobrestadia de contêineres

A relatoria do processo coube ao diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, que, em seu voto, explicou que a proposta apresentada pela área técnica não contempla o último eixo do programa de fiscalização. A análise deste tema específico será tratada futuramente pela diretoria.

“O objetivo da análise do eixo de sobrestadia de contêineres está sendo tratado em outro processo dentro da Agência e será submetido à apreciação da Diretoria Colegiada oportunamente. Feitas as considerações, manifesto minha anuência das fiscalizações apresentadas pela Superintendência de Fiscalização”, disse.

Outro eixo temático que está sendo analisado apartadamente refere-se à caracterização de pontos de atracação. O processo está sendo conduzido pela área técnica da Agência e reunirá informações de 36 travessias reguladas pela Antaq utilizadas na Pesquisa de Satisfação do Usuário (PSU).

Segundo a área técnica, até o momento, grande parte das informações requeridas foram apresentadas pelas unidades regionais da restando pendente apenas o formulário da travessia entre Porto Murtinho (MS) e Carmelo Peralta (Paraguai - Colônia Carmelo Peralta), que será providenciado pela Unidade Regional de Curitiba

A aprovação do PAF será publicada no Diário Oficial da União (DOU) na próxima semana.

Demais eixos temáticos

De acordo com a proposta de fiscalização aprovada pela diretoria, o primeiro eixo, que trata dos relatórios de monitoramento de desempenho das administrações portuárias, seguirá a metodologia adotada na rodada de fiscalizações conduzidas no ano de 2022, desta vez para os Portos de Manaus (AM), Suape (PE), Santos (SP) e Rio Grande (RS)

O segundo eixo temático, que trata do mapeamento de práticas ESG nos portos, terá como objeto de análise os terminais de Itapoá (SC), Portonave (SC) e Paranaguá (PR), sob as seguintes perspectivas: Eficiência energética e redução de emissões; gestão de resíduos; proteção ambiental; engajamento com a comunidade local; e transparência e governança.

O terceiro eixo, que diz respeito à análise dos contratos de afretamento, serão analisados pela SFC dez contratos de cada grupo (cabotagem, longo curso, apoio portuário e apoio marítimo), todos referentes a autorizações concedidas em 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2023

SULNORTE BUSCA EXPANSÃO EM SEGMENTO DINÂMICO E COMPETITIVO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 29/07/2023 - 11:00



Divulgação Sulnorte

Empresa, que completa 45 anos, projeta crescimento associado principalmente às exportações agrícolas. Grupo tem planos de ampliar frota de rebocadores e estuda direcionar estaleiro em Sergipe para descomissionamento

A Sulnorte Serviços Marítimos completa 45 anos este ano. A subsidiária do grupo H. Dantas, fundada em 1978 em Barra dos Coqueiros (SE), fez sua primeira operação naquele mesmo ano em Salvador (BA), com dois rebocadores. De lá para cá, a empresa abriu filiais no Rio de Janeiro (RJ), Vitória (ES), Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS) e passou a operar na região Norte, além de ampliar a frota para 26 embarcações. Apesar do mercado de apoio portuário do país passar por transformações tecnológicas e por uma expansão da infraestrutura nesse período, a Sulnorte avalia que o ingresso

de players internacionais no mercado brasileiro de rebocadores trouxe uma dinâmica diferente para a atividade.

Em um curto espaço de tempo, houve uma vertiginosa expansão das exportações agrícolas e as empresas de rebocadores precisaram se ajustar para competir com fortes concorrentes e atuar com grandes operadores. Na visão da Sulnorte, esse movimento acabou exigindo das empresas que já atuavam no Brasil uma 'reinvenção', desde a forma de comercializar o negócio até a apresentação dos serviços aos clientes, redefinindo estruturas e processos. Outro efeito percebido foi a necessidade de internacionalizar a marca e de inserção do mercado de rebocadores brasileiros no mapa mundial do segmento.

“Revisamos a forma como estávamos organizados, os sistemas internos de processamento de informações e até mesmo de faturamento. Estabelecemos alguns representantes internacionais para alcançarmos mais adequadamente mercados europeu e asiático. Muito em função da necessidade que tínhamos — não de internacionalizar a empresa, mas de internacionalizar a marca”, contou o CEO da Sulnorte, Luiz Felipe Antunes Gouvêa (foto), em entrevista exclusiva à Portos e Navios.



Gouvêa destacou que a empresa conseguiu firmar contratos de relacionamento longevos com importantes armadores internacionais. Ele disse que a Sulnorte atende operações de celulose, produtos químicos e o segmento de petróleo, mas que o maior foco atualmente está ligado a navios que transportam commodities agrícolas. Há três anos, a empresa iniciou operação em Santarém (PA), em virtude do potencial identificado na região e que aumentou a partir da conclusão das obras da BR-163 e do porto de Miritituba (PA), por onde são embarcados grandes volumes de soja que são transbordados em Santarém. Outra aposta no sistema de exportação da calha norte foi a abertura de uma filial em Vila do Conde (PA). “A expansão da Sulnorte está muito associada à região Norte. Existem alguns portos lá que, dentro do programa de construção, expansão e renovação de frota, ainda precisamos ingressar”, projetou Gouvêa.

O CEO da Sulnorte disse ainda que a empresa acompanha o movimento de alianças comerciais estratégicas no segmento de rebocadores, similares às joint ventures que ocorrem no transporte marítimo de contêineres. “Estamos sendo provocados a entender como outros players em outros países operam e de que forma poderemos buscar sinergias a fim de oferecer serviço melhor para nossos clientes”, ressaltou.

No final de 2019, a Sulnorte firmou uma aliança comercial com a chilena CPT, com objetivo de otimizar o negócio através do compartilhamento de informações. Segundo Gouvêa, a estratégia foi no sentido de oferecer um serviço melhor em relação à cobertura e dar oportunidade de trocar informações e identificar sinergias e melhores práticas com outro operador.

Para Gouvêa, o setor vive um momento de muitas mudanças mundialmente com as consolidações que aconteceram nos últimos seis meses e que provavelmente devem continuar. A leitura da Sulnorte é que existem empresas muito capitalizadas e buscando, dentro de suas estratégias, uma expansão maior do que fizeram até agora. “Acompanhamos as alianças que estão acontecendo no mercado mundial. O crescimento das empresas foi súbito e não planejado ou previsto. Empresas como a nossa e outras 66, naturalmente, vão ser provocadas — assim como fomos — a internacionalizar mais a nossa marca”, avaliou.

No mundo, existem em torno de 70 empresas de rebocadores com contratos e atuação relevantes no mercado. Esse universo abrange desde empresas com frota de 5 rebocadores até 700 unidades, no caso do maior operador do mundo. A consolidação se concentra em 3 a 4 empresas com as maiores frotas do mercado global sobre 66 a 67 outras empresas médias ou pequenas, de administração familiar, de capital aberto ou fechado.



“Acreditamos que alguma mudança vai acontecer, na forma como essas empresas concorrem e se apresentam ao mercado. Da mesma forma em que acreditamos que o mercado para essas empresas 'locais' continuará existindo, uma vez que nem todo armador atribui o mesmo valor à cobertura oferecida mundialmente no segmento de grãos. Temos um segmento que trabalha com serviços não regulares (spot), em que o armador não se amarra em contratos de longo prazo”, analisou.

Frota

A Sulnorte emprega 20 rebocadores próprios e 6 afretados. Dessas 26 embarcações, 19 são de propulsão azimutal, com tração estática (bollard pull) variando entre 40 e 70 toneladas. As outras 7 unidades são rebocadores de 2 eixos com controle independente de lemes. “Esse sistema traz características à manobra que se aproximam mais do que é oferecido por um rebocador azimutal e tende a se comportar e se posicionar dessa forma. Foi um projeto desenvolvido internamente visando a eficiência e a empregabilidade delas de forma estendida”, ressaltou Gouvêa.

No médio prazo, a Sulnorte enxerga uma demanda de 10 embarcações, parte delas para renovação, parte para expansão. Em junho, o Estaleiro Rio Maguari (PA) iniciou a construção de um novo rebocador da Sulnorte, que terá 60 toneladas de BP. A embarcação, com projeto da canadense Robert Allan Ltd., tem previsão de entrega em fevereiro de 2024. Gouvêa disse que é um rebocador portuário com 24 metros de comprimento, pensado para atracação, desatracação e para operações especiais de menor porte. A embarcação será equipada com motores Caterpillar e propulsores Kongsberg.

Há duas semanas, o Banco do Nordeste (BNB), agente do Fundo de Marinha Mercante (FMM), aprovou o financiamento de mais dois rebocadores da Sulnorte. A empresa pretende lançar nas próximas semanas o bid para a escolha do estaleiro para a construção dessas embarcações. “Temos um projeto definido, aprovado no FMM de um rebocador de 25m, um pouco maior, com mais atributos para sua operação. Decidimos que esses dois serão de 23m, mas com capacidade de tração estática maior, de 75 toneladas de BP”, detalhou.

Cabotagem e offshore

Gouvêa acrescentou que, apesar de não haver projetos ou planos concretos, existe um desejo de a empresa um dia retomar a participação em mercados de apoio marítimo e de cabotagem, que estão no DNA do grupo H. Dantas, que completa 109 anos em 2023. “Hoje, somos 100% focados no mercado de apoio portuário. Nascemos de uma companhia de navegação que fazia cabotagem de grãos e fazia algum longo curso desde 1914 (H. Dantas). Não está no nosso plano de negócios, mas é desejo da empresa e dos sócios retomar um dia esse negócio de navegação”, revelou.

Estaleiro

O grupo H. Dantas também reavalia o foco do Estaleiro Santa Cruz (SE), que atualmente está sem atividades, e pode se candidatar futuramente a projetos de descomissionamento. A principal oportunidade no radar é a conversão da instalação em um terminal de uso privado (TUP) e oferta de um cais acostável dentro do Rio Sergipe. Gouvêa afirma que a região em Barra dos Coqueiros onde o estaleiro está localizado é a mais próxima das 22 plataformas de petróleo que serão descomissionadas pela Petrobras nos próximos anos.

“Estamos nos aprofundando em estudos, contratamos uma consultoria. Estamos empolgados com esse projeto e buscando parceiros nesse sentido. O principal desafio hoje está relacionado à engenharia reversa”, contou. Outra obra a ser feita para viabilizar projeto é a dragagem para acabar com as restrições de acesso, bem como obras para estaqueamento e construção de um cais compatível com atracação e amarração de embarcações e balsas, PSVs (transporte de suprimentos) e rebocadores que possam entrar no rio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 31/07/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 129/2023
Página 57 de 57
Data: 31/07/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 31/07/2023