

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 133/2023
Data: 07/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS PROJETA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS: 'NÃO TEM COMO NÃO CRESCER'	4
MINISTRO REFORÇA NECESSIDADE DE TERMINAL SER INTEGRADO AO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS	5
MEDIDA PROVISÓRIA QUE PRORROGA REPORTO DEVE SAIR ATÉ OUTUBRO, DIZ GOVERNO FEDERAL	6
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	8
NO TOCANTINS, MELHORIAS NA BR-153 CHEGAM A 84 QUILOMETROS DE PISTAS RECUPERADAS	8
PORTAL PORTO GENTE	9
MAERSK REGISTRA RESULTADOS FINANCEIROS ROBUSTOS NO SEGUNDO TRIMESTRE	9
CRESCIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO E GUARDA PRIVADA NOS PORTOS	10
AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS CONTROLADAS E EFICAZES	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – IMPULSO AO MODAL FERROVIÁRIO	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Pirataria 1</i>	13
<i>Pirataria 2</i>	13
<i>Pirataria 3</i>	13
<i>Pirataria 4</i>	13
<i>Premiação</i>	13
NACIONAL - CONCESSIONÁRIA INVESTIRÁ R\$ 1,8 BILHÃO EM PALMAS E OUTROS 14 AEROPORTOS	13
NACIONAL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEFENDE RETIRAR ICMS	14
REGIÃO NORDESTE – TECNOLOGIA DESENVOLVIDA POR EQUIPE DO PORTO DE SUAPE GANHA PRÊMIO NO GOVSUMMIT .	15
REGIÃO NORDESTE - RECIFE DÁ INÍCIO AO PLANEJAMENTO PARA TEMPORADA DE CRUZEIROS	16
REGIÃO CENTRO-OESTE - CENTRO-OESTE EXPORT DEBATE CORREDORES LOGÍSTICOS E AGRIBUSINESS	17
PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT	18
REGIÃO SUL - PORTO DE RIO GRANDE INVESTE NA PAVIMENTAÇÃO DAS VIAS	18
OPINIÃO – ARTIGOS - OPPENHEIMER – CIÊNCIA E ARREPENDIMENTO – PARTE II.....	19
OPINIÃO – ARTIGOS - INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL É COISA DE PORTO? E OS EMPREGOS, COMO FICARÃO?	22
REGIÃO SUL - EDITAL DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DE ITAJAÍ SERÁ PUBLICADO NO PRÓXIMO DIA 25	24
REGIÃO SUL - PORTOS RS REALIZA LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS NOS CANAIS	25
NACIONAL - BRASIL VAI PASSAR A EXPORTAR CARNES BOVINA E SUÍNA PARA SINGAPURA	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
ENERGISA COMPRA AGRIC E ENTRA NO MERCADO DE BIOMETANO	26
JORNAL O GLOBO – RJ.....	27
'ÁRVORE DE NATAL' MOLHADA: A TECNOLOGIA DE 100 TONELADAS DO PRÉ-SAL QUE VIROU PRODUTO DE EXPORTAÇÃO	27
CLIMA DE TENSÃO CRESCENTE ENTRE PAES E O GOVERNO LULA POR CAUSA DO GALEÃO.....	30
PARECER DEVE DAR A LULA SAÍDA PARA LIBERAR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS	31
A QUEDA NO LUCRO DA PETROBRAS E AS PERSPECTIVAS PARA A EMPRESA	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	34
TÚNEL DE LED DO SHOPPING CIDADE JARDIM, EM SP, VAI PARAR NA JUSTIÇA	34
BRASIL PRECISA DE QUASE R\$ 900 BILHÕES PARA CUMPRIR METAS NO SANEAMENTO ATÉ 2033, DIZ PESQUISA.....	36
GRUPOS VÃO REVISAR PLANO DE FERTILIZANTES PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DO PAÍS POR IMPORTAÇÃO	38
'CAMPOS NETO TEVE BOA SAÍDA PARA ESTABELECEER UM POUCO DE PAZ COM O PLANALTO', DIZ EX-DIRETOR DO BC.....	39
OFERTA DE PRIVATIZAÇÃO DA COPEL JÁ TEM O DOBRO DE INTERESSADOS E SOMA R\$ 10 BILHÕES EM DEMANDA	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
LEILÕES DE SANEAMENTO EM ESTRUTURAÇÃO SOMAM R\$ 24 BILHÕES EM INVESTIMENTOS	41
RENOVAÇÃO DE FERROVIAS PASSA POR REDISCUSSÃO	42
MULTINACIONAIS PRESSIONAM POR REGULAÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL	44
O USO DOS PORTOS BRASILEIROS PELO TRÁFICO INTERNACIONAL.....	45
VEJA COMO O TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGASTOMOU OS PORTOS BRASILEIROS	45
PF APREENDE MADEIRA ILEGAL NO PARÁ E COMEMORA SALDO DE OPERAÇÕES NO 1º SEMESTRE.....	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	47
GÁVEA LOGÍSTICA, MRM LOGISTICS E JS ASSESSORIA ADUANEIRA PARTICIPAM DA 17ª NAVALSHORE	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 133/2023
Página 3 de 53
Data: 07/08/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

HAPAG-LLOYD RECEBE SEGUNDO NAVIO PORTA-CONTÊINERES DE 23.600 TEUS MOVIDO A GNL.....	47
CANAL DO PANAMÁ ESPERA QUEDA NAS RECEITAS DEVIDO A RESTRIÇÕES EM ANDAMENTO.....	48
ONDAS E ONDAS DO OCEANO PACÍFICO ESTÃO FICANDO MAIORES À MEDIDA QUE O CLIMA ESQUENTA.....	49
ANTAQ HOMOLOGA ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO PORTO DO RIO GRANDE.....	49
VLI REALIZA INVENTÁRIO DE GASES DO EFEITO ESTUFA DE 2022.....	50
MAERSK TEM RECEITA DE US\$ 13 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE, 40% MENOS DO QUE NO PERÍODO EM 2022.....	51
ABANI COBRA AÇÃO EFETIVA CONTRA COBRANÇAS IMPOSTAS PELA ARGENTINA NA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ.....	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	52
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	52



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SECRETÁRIO NACIONAL DE PORTOS PROJETA EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS: 'NÃO TEM COMO NÃO CRESCER'

Fabrizio Pierdomenico avalia situação dos portos brasileiros e destaca o complexo santista

Por: *Ted Sartori*



Fabrizio Pierdomenico fala sobre crescimento do setor portuário Foto: *Alexsander Ferraz/AT*

Projetos, diálogo e crescimento. Estas são palavras constantes no dia a dia de Fabrizio Pierdomenico desde que assumiu, no começo do ano, o cargo de secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, na estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos. Em entrevista para A Tribuna, ele detalha isso, com destaque para o Porto de Santos.

Quais são os principais projetos para o setor?

No curto prazo, é a continuidade de uma política de Estado que vem se desenhando desde 2013, com a publicação da Lei Federal 12.815, a Lei dos Portos, e os arrendamentos. Tanto que teremos na sexta-feira o primeiro conjunto de licitações desta gestão e pretendemos que, até dezembro, haja uma segunda rodada. Serão três terminais em Maceió, um no Ceará e, provavelmente, o de Rio Grande. Além disso, vamos compartilhar, neste mesmo dia, o PAR09, no Porto de Paranaguá. Projetamos que, em quatro anos (até 2026), a gente consiga colocar 50 ou 55 arrendamentos. É uma meta ambiciosa, mas a gente entende ser possível. O arrendamento é sempre traduzido em aumento de capacidade e de investimento no setor.

E em médio e longo prazos?

No médio prazo - e eu coloco como 2024 - queremos colocar as primeiras licitações de concessão de canais de acesso em Paranaguá e Itajaí. Ao mesmo tempo, aí já médio e longo prazo, vamos preparar estudos para que possamos continuar esse processo de concessão de canais e de zeladorias, melhorando a qualidade desse serviço. Estamos estudando Rio Grande e os portos da Bahia: Ilhéus, Salvador e Aratu.

E os Terminais de Uso Privado (TUPs)?

Entendemos ser uma alternativa interessante de expansão de capacidade. É uma outra pegada. Ele tem facilidades da iniciativa privada, a área, o investimento e os riscos são todos dela, complementando bem o porto público. Temos também a questão da modernização das gestões, a oportunidade de ter concessões das hidrovias, algo inédito. Trabalhamos junto com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que é o poder concedente, mas a estruturação da política pública é nossa.

A propósito, como os transportes aquaviários podem ser desenvolvidos na Baixada Santista?

Cabe ao planejamento do Porto, e cada um tem o seu, desenvolver esse tipo de atividade. No Norte do País, é muito comum a gente ver a mesma hidrovia que carrega cargas transportando pessoas. Trazer esta expectativa para Santos é possível. A Autoridade Portuária já tem projetos nesse sentido. E, na prática, a gente já tem isso, mostrando que há potencial: quem mora em Santos e vai atrás da Alfândega sabe que pode atravessar para Vicente de Carvalho, em Guarujá, em barcos. Ou quem sai do Mercado Municipal consegue passar por baixo do Porto em catraias.

Como o Governo avalia o futuro do Porto de Santos em termos de movimentação e competitividade?



Um Porto que tem como principal capital ser responsável por quase 30% do comércio exterior brasileiro vai ter uma importância sempre fundamental não só para Santos, mas para o País. A hinterlândia do Porto vai do Mato Grosso até o Paraná, pegando parte da Bahia. É uma área com peso enorme. O Porto de Santos não tem como não crescer. Simples assim. O Porto de Santos é o porto do Brasil. Ele tem seus projetos de crescimento previstos nos documentos de planejamento e eu aposto em uma harmonização, que em um olhar do complexo portuário santista tenhamos nos projetos de TUPs a expansão da capacidade. Temos três ou quatro projetos importantes dentro desse complexo de Santos, com recursos e risco totalmente privados, que vão trazer capacidade maior ao Porto. É uma forma muito rápida de ampliação. E ele vai continuar sendo o mais importante por muito tempo porque tem vocação para ser grande desde o seu início.

Por outro lado, o que o Governo pretende fazer em Itajaí, onde as operações acabaram reduzidas?

Faremos uma concessão do canal de acesso mais o terminal de contêineres. Vai ser algo único no País. Enquanto isso, dada a emergência, o Ministério de Portos e Aeroportos avocou para si e delegou para a Antaq para tentar novamente se fazer um contrato de transição, que possa cobrir e atrair algum tipo de carga, seja geral ou contêiner.

Como é avaliada a situação dos portos em termos de crescimento?

Esse é o lado bom do setor portuário: não tem muita crise. De forma geral, temos boa situação dos portos brasileiros. Não se pode negar o crescimento do agronegócio, dos recordes de exportação de grãos por Paranaguá, por Santos, pelo Arco Norte, e os contêineres, que vêm com um crescimento contínuo. Nos últimos 10 anos, a média foi de 3,4% de crescimento ao ano. Se comparar com o PIB (Produto Interno Bruto), a gente ganha de longe. Somos importadores de fertilizantes e de algumas matérias-primas, mas no balanço entre exportação e importação ainda somos superavitários no comércio exterior. Os estudos que temos para 2035 já mostram que existe uma capacidade para quase triplicar a movimentação hoje existente. Para isso, vamos precisar de um planejamento muito cuidadoso. Temos o setorial tanto para Portos quanto para hidrovias, de tal forma que a gente possa pensar e garantir quais obras são necessárias. O presidente Lula vai anunciar o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e lá, depois de cinco ou seis anos, vai ter Orçamento Geral da União fazendo investimento público em portos públicos.

Promovida pelo Grupo Tribuna, a Confraria do Porto terá uma nova edição no dia 17. Qual a importância desse encontro em prol do diálogo com o setor portuário?

Valorizo o diálogo e a troca de ideias, recebendo aqueles que são os principais atores do setor portuário. Tenho feito constantemente esse debate, voltando a criar uma ponte entre o Governo e a sociedade. Quando eu participo, é nessa linha de aprender, trocar ideias, apresentar e se comprometer. E principalmente: quero muito que me cobrem. Governo bom é aquele que é cobrado, que é sensível a essas cobranças e responde a elas. A Confraria vai permitir mais uma vez que eu dialogue com alguns importantes players do setor portuário, justamente para consolidar essa fase de diálogo que o ministro Márcio França trouxe para nós.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 07/08/2023

MINISTRO REFORÇA NECESSIDADE DE TERMINAL SER INTEGRADO AO CENTRO HISTÓRICO DE SANTOS

Tema foi abordado por Márcio França durante o evento Deck4 Day

Por: Anderson Firmino

O futuro dos cruzeiros marítimos no Porto de Santos passa pelo Centro Histórico da Cidade, em duas frentes: com a inauguração do Parque Valongo, prevista para o ano que vem, e o desenvolvimento do projeto de um novo terminal de passageiros ao lado dessa estrutura, na área dos antigos armazéns do principal complexo portuário do Brasil e da América Latina.

O tema foi abordado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, neste sábado (5), durante o evento Deck4 Day, voltado para quem deseja ingressar no mercado de trabalho ligado aos

cruzeiros e realizado no Teatro Guarany, no Centro de Santos. Para ele, o futuro dessa atividade, que cresce em atratividade e impacto econômico, passa pelo diálogo entre os dois projetos.



Ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França esteve no evento Deck4 Day Foto: Sílvio Luiz/AT

A intenção das autoridades é que o Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini seja transferido para a área dos antigos armazéns 1, 2 e 3 do Porto de Santos, ficando ao lado do Parque Valongo, que abrange a área dos armazéns 4, 5 e 6. Hoje, ele opera na região de Outeirinhos.

“O Valongo é o lugar mais apropriado porque, nesse local, existe um calado que permite ao navio parar ao lado do terminal, o que facilita muito. Ali, vão poder parar até três navios, e, ao mesmo tempo, será possível conviver com um ambiente novo que ocupará essa área, com bares, restaurantes e o Museu Pelé”, afirma o ministro.

Ele salienta que o processo de mudança do terminal de passageiros para o Valongo, que já possui um projeto elaborado, não significa a desativação imediata do espaço atual, que fica no Armazém 25 e é gerido pelo Concais. “Não será uma coisa rápida, mas levará menos tempo do que se previa anteriormente”, argumenta o ministro, ao lembrar que o atual governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), enquanto ministro da Infraestrutura, chegou a falar em sete anos para a transferência.

O presidente da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil), Marco Ferraz, vislumbra a utilização do novo terminal de passageiros pelos transatlânticos, cada vez maiores, a partir do final de 2026.

“O tempo passa muito rápido. Para nossa indústria, dois anos não são nada. Ficamos felizes de ter a sinalização positiva do ministro e a Autoridade Portuária de Santos (APS) para o projeto. A gente acompanha de perto a tramitação. O Concais está apresentando projetos, como o EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental). Isso possibilitará um crescimento importante a Santos. Não dá para, eventualmente, pedir ajuda à Marinha para receber um cruzeiro, como ocorre hoje”.

Em meio às conversas de autoridades e pessoas ligadas ao setor de cruzeiro com os futuros tripulantes de navio durante o Deck4 Day, o presidente da APS, Anderson Pomini também ressaltou que o prazo para transferência do Terminal de Passageiros ao Valongo é diferente do Parque Valongo devido às necessidades do empreendimento.

“A transferência exige um tempo maior para a construção de píeres e berços de atracação para que os navios sejam recebidos. Será necessária toda uma infraestrutura logística para entrada e saída de passageiros, movimentação de malas etc.”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 07/08/2023

MEDIDA PROVISÓRIA QUE PRORROGA REPORTO DEVE SAIR ATÉ OUTUBRO, DIZ GOVERNO FEDERAL

Previsão é do Ministério de Portos e Aeroportos, que mantém diálogo com o Ministério da Fazenda
Por: Bárbara Farias

Uma medida provisória (MP) para prorrogar o Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) deverá ser elaborada até outubro, segundo o Ministério de Portos e Aeroportos. A vigência do benefício fiscal para importação de equipamentos e investimentos em infraestrutura nos portos brasileiros termina em 31 de dezembro.

Em nota, o Ministério de Portos informou para A Tribuna que “é favorável à renovação do Reporto, que foi um instrumento muito útil na modernização dos portos brasileiros. O ministro Márcio França, inclusive, foi o relator da primeira prorrogação da lei, em 2008, quando era deputado federal. A previsão é que até outubro a MP seja elaborada”.



Vigência do benefício fiscal para importação de equipamentos e investimentos em infraestrutura nos portos brasileiros termina em 31 de dezembro Foto: Fernanda Luz/AT/Arquivo

A pasta informou ainda que “mantém diálogos sobre o tema com o Ministério da Fazenda, que reforça a importância do Reporto para o setor portuário, na aquisição de equipamentos que não são produzidos no Brasil”. Ressaltou também “o papel do Governo Federal como agente indutor de desenvolvimento do setor portuário, que cresceu 4,4% nos primeiros cinco

meses do ano e alcançou volume total de 495,8 milhões de toneladas de cargas movimentadas pelos portos brasileiros, em comparação a 2022”.

A criação da MP atende ao anseio do setor privado, especialmente o portuário e o industrial. “Nós estivemos com o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, no Ministério de Portos e Aeroportos, que reúne subsídios para elaborar a medida provisória. E a MP também tem o apoio dos ministérios dos Transportes e da Fazenda”, afirmou o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva.

Reforma tributária

Além da MP, entidades do setor portuário e industrial articulam a inclusão do Reporto no período de transição da reforma tributária, previsto até 2033, para unificação de impostos federais, estaduais e municipais. A reforma é tema da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 45/2019.

“Nossa expectativa é definir uma agenda com o relator da reforma tributária, o senador Eduardo Braga (MDB-AM), na próxima semana. As mudanças ocorrerão gradativamente, então, esperamos uma medida que garanta o Reporto pelo menos até 2027, até que a reforma seja concluída”, disse Jesualdo.

Já o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, disse que a entidade tem participado de todas as articulações no sentido de preservar o Reporto. Segundo ele, o regime é fundamental para que os setores portuário e ferroviário reduzam o Custo Brasil e a infraestrutura não seja um peso no custo da logística.

“Se a gente tiver que repassar o custo da aquisição do maquinário ao custo do serviço prestado, isso vai incidir no produto brasileiro que é exportado. Então, nós estamos conversando com todos os ministérios envolvidos, tendo o Ministério de Portos e Aeroportos como parceiro”.

Articulações

De acordo com Caputo, um grupo de entidades dos setores portuário e ferroviário está recorrendo ao Governo Federal, ao Congresso Nacional e até à Receita Federal para garantir a efetividade do Reporto.

“Nós também temos articulado junto à Receita Federal e já conversamos com o secretário extraordinário da reforma tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, para que se torne um benefício permanente. Ele é simpático ao conceito de não onerar investimentos, mas isso não está contemplado, só ficará permanente quando a reforma estiver em funcionamento, após 2027. Até lá, o ideal é que entrasse na regra de transição da reforma que está aprovada no Congresso”.

Caputo disse as entidades contam com o apoio da Frente Parlamentar Mista de Logística (Frenlogi), o Instituto Brasil Logística (IBL) e parte do Congresso Nacional. "No Senado, vamos fazer um trabalho para tentar contemplar, na regra de transição da PEC 45/2019, a permanência do Reporto até a reforma estar implantada".

Ele também acionará a Confederação Nacional dos Transportes (CNT). Na semana passada, falou sobre o Reporto com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), "que se prontificou a debater (o tema) no âmbito do Poder Executivo".

Entenda

A PEC 45/2019, da reforma tributária, foi aprovada na Câmara dos Deputados e deu entrada no Senado na última quinta-feira. Primeiramente, a peça será enviada à Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) para apreciação e aprovação. Depois, irá ao Plenário para votação. A expectativa é que a reforma seja concluída ainda em 2023, segundo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 07/08/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

NO TOCANTINS, MELHORIAS NA BR-153 CHEGAM A 84 QUILÔMETROS DE PISTAS RECUPERADAS

Depois do perímetro urbano de Araguaína, obras aumentam segurança entre Colinas e Brasilândia



Intervenções mais recentes foram realizadas entre os municípios de Colinas e Brasilândia - Foto: DNIT/Divulgação

Concluída nova etapa de melhorias na BR-153/TO. Serviço de microvestimento entre os municípios de Colinas e Brasilândia traz mais segurança e fluidez para a rodovia, considerada uma das principais vias de integração no sentido Norte-Sul e quinta maior do país. Com a obra, o Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, garante a qualidade e vida útil do pavimento entre os kms 250 e 270. Somados aos trabalhos realizados em abril, no perímetro urbano de Araguaína, já são 84 quilômetros da BR-153 recuperados em território tocantinense.

As intervenções visam estender a vida útil das pistas, retardar a deterioração da rodovia e aumentar segurança no trecho. Conhecida como Transbrasileira, a BR-153 soma 3.585 quilômetros de extensão, cruzando oito estados: Pará, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A via impulsionou o processo de urbanização do estado de Tocantins, o mais novo do Brasil, e é essencial ao seu desenvolvimento econômico e social.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 07/08/2023

MAERSK REGISTRA RESULTADOS FINANCEIROS ROBUSTOS NO SEGUNDO TRIMESTRE

Redação Portogente



Maersk registra resultados financeiros robustos no segundo trimestre apesar das condições adversas de mercado

Maersk relata um segundo trimestre em 2023 acima das expectativas, enquanto a normalização do mercado continuou em andamento durante o período, levando a volumes e taxas mais baixas. A receita ficou em US\$ 13,0 bilhões, em comparação com US\$ 21,7 bilhões no segundo trimestre de 2022, e a lucratividade permaneceu forte, de 12,4%, embora menor em comparação com o excepcional segundo trimestre de 2022. Refletindo o forte desempenho

do primeiro semestre, a Maersk aumenta sua perspectiva financeira e agora espera um EBITDA subjacente de USD 9,5 - 11,0 bilhões (anteriormente USD 8,0 - 11,0 bilhões), EBIT subjacente de USD 3,5 - 5,0 bilhões (anteriormente USD 2,0 - 5,0 bilhões), apesar de uma perspectiva de mercado enfraquecida para o segundo semestre.

"O resultado do segundo trimestre contribuiu para um primeiro semestre sólido em 2023, no qual respondemos a mudanças bruscas nas condições de mercado, provocadas pela desestocagem e pelo ambiente de crescimento moderado após os anos de pandemia. Nossas ações decisivas de contenção de custos, juntamente ao nosso portfólio de contratos, amorteceram alguns dos efeitos dessa normalização do mercado. O foco nos custos continuará a desempenhar um papel central para lidar com uma perspectiva de mercado moderada que esperamos que continue até o final do ano. Enquanto intensificamos essa agenda, estamos inabaláveis em nossa transformação e continuamos a investir e a fornecer soluções logísticas verdadeiramente integradas para os nossos clientes, ampliando a resiliência de suas cadeias de suprimentos para os tempos incertos que virão", diz Vincent Clerc, CEO da Maersk.

A receita do segmento marítimo diminuiu de US\$ 17,4 bilhões para US\$ 8,7 bilhões, impulsionada por uma redução nas taxas de frete e nos volumes carregados. Embora o ambiente de volume e taxas tenha se estabilizado em um nível mais baixo durante o segundo trimestre, o segmento marítimo continuou a ser afetado pela menor demanda, impulsionada por uma correção significativa dos estoques, principalmente na América do Norte e na Europa. Uma forte gestão de custos permitiu compensar parcialmente o impacto da receita no desempenho financeiro no segmento Ocean.

A receita em Logística e Serviços foi de US\$ 3,4 bilhões, comparada a US\$ 3,5 bilhões. O segmento também foi afetado por volumes menores devido à contínua desestocagem e à demanda mais fraca dos consumidores, bem como às baixas taxas. Assim como no segmento Ocean, espera-se que a demanda do mercado continue fraca, enquanto a correção dos estoques estiver em andamento.

A receita em Terminais diminuiu de US\$ 1,1 bilhão para US\$ 950 milhões e foi influenciada pela normalização da receita de armazenamento e por volumes menores em meio à menor demanda dos consumidores e ao menor congestionamento na América do Norte. O forte controle de custos contribuiu para um desempenho financeiro sólido e contínuo.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/08/2023

CRESCIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO BRASILEIRO E GUARDA PRIVADA NOS PORTOS

Redação Portogente

A SecurPro acaba de fechar contrato com o Porto de Itapoá e outros quatro terminais no estado de Santa Catarina.

Após a recente posição da Advocacia-Geral da União (AGU), que defendeu no Supremo Tribunal Federal (STF) uma portaria da gestão anterior que permite a atividade de guarda privada em portos brasileiros, julho marcou o início da atuação da SecurPro, referência no setor de segurança privada, no Porto de Itapoá, considerado um dos terminais mais ágeis e eficientes da América Latina e um dos maiores e mais importantes do país na movimentação de cargas containerizadas.



Porto de Itapoá.

Localizado no litoral norte de Santa Catarina, o serviço de segurança patrimonial atenderá 300 mil metros quadrados do Porto que, neste ano, bateu recorde no número de movimentação de cargas (533.423 TEUs – unidade de medida que equivale a um contêiner de 20 pés) e registrou crescimento de 40% no número de importações. De janeiro a junho de 2023, o Porto teve aumento de 18% na

movimentação. Os números demonstram a importância estratégica da atividade no país e a necessidade de uma segurança especializada para atender as especificidades do setor.

Nacionalmente, o setor portuário brasileiro movimentou no ano passado 1,209 bilhão de toneladas, sendo a segunda maior movimentação registrada desde 2010, atrás apenas de 2021, com 1,214 bilhão, como revela o Anuário Estatístico Portuário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). "Os portos são instalações de grande porte e devido à natureza dos processos portuários e ao constante fluxo de pessoas, equipamentos e mercadorias, a segurança patrimonial portuária assume um papel fundamental", comenta Frank Ribeiro, diretor comercial e de marketing da SecurPro.

Parceira do Porto de Itapoá de longa data, a SecurPro esteve à frente do serviço de segurança no local de 2011 a 2017. A retomada da atividade de segurança de infraestruturas críticas contou com avanços tecnológicos significativos para atender às necessidades específicas do espaço, que recebe diariamente mercadorias fundamentais para o desenvolvimento social e econômico brasileiro.

"O contrato com o Porto de Itapoá conta com um efetivo de quase 40 profissionais devidamente treinados e qualificados com o ISPS (Código Internacional para a Proteção de Navios e Instalações). A atuação no posto ocorrerá inicialmente para o serviço de vigilância 24 horas por dia e rondas veiculares", completa o executivo.

Consolidada pela tecnologia e digitalização das operações de segurança patrimonial, os vigilantes irão utilizar a Vigilância Móvel Operacional (VMO), sistema de monitoramento desenvolvido pela própria companhia, que opera como um aplicativo para celular e permite que o vigilante forneça informações completas de tudo que precisa ser realizado nas operações de rondas e vistorias de perímetro de monitoramento com reporte em tempo real ao Centro Operacional de Segurança – (iSOC) da empresa, localizado em São Paulo.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/08/2023

AGÊNCIAS REGULADORAS FEDERAIS CONTROLADAS E EFICAZES

Editor Portogente

Tornando mais público, mais transparente e mais difundido o papel das agências reguladoras Na última semana, a revista liberal inglesa "The Economist", mundialmente lida, "chamou o ministro Haddad de eficiente e diz que investidores estão otimistas com o País". A avaliação política e estrita desse quadro é que o governo Lula acerta. Portanto, aquela nota jornalística anuncia ao seu seletor público que ocorre na economia brasileira uma visão correta dos problemas nacionais e na aplicação das soluções adequadas. Oportuno destacar: em apenas sete meses de governo.

Veja mais - * Lula precisa olhar o Porto de Santos da sua infância

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115524-lula-precisa-olhar-o-porto-de-santos-da-sua-infancia>

É cabível e relevante a análise da produtividade brasileira levando em conta o percentual de empresas estatais no parque produtivo nacional. É o terceiro menor do mundo, bem abaixo dos EUA. Portanto, não é por falta de privatização que o País não alcança índices de desempenho melhores. Por certo, a ineficiência está no setor empresarial, por razões que precisam ser bem diagnosticadas e tratadas. No caso dos portos, apenas as autoridades portuárias são estatizadas, com um quadro de pessoal bem reduzido e regulada, principalmente, pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários – Antaq.

Veja mais * Navio-bomba: potencial equivalente a 55 bombas de Hiroshima no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/114017-navio-bomba-potencial-equivalente-a-55-bombas-de-hiroshima-no-porto-de-santos>

Neste momento, a conjuntura política põe luz no papel da atividade portuária, tendo em vista a função essencial do comércio marítimo na economia brasileira e a ameaça ao ministério de Portos e Aeroportos de ser loteado. O prazo dado pelo presidente Lula, para promover essa dança das cadeiras é esta semana. No principal porto do hemisfério sul, o de Santos, está sendo elaborado um programa com visão e competência focadas na competitividade e que, decerto, não terá prosseguimento com remendos político-partidários.

Veja mais * É bom esclarecer a dragagem do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114705-e-bom-esclarecer-a-dragagem-do-porto-de-santos>

Há esqueletos em armários a serem tirados para dançar e contar, sobre a perda de foco na abordagem do papel das agências reguladoras e que podem provocar distorções no entendimento do seu real papel. À vista disso, é necessário debater o controle de atuação das agências. Levando em conta, por tantas experiências mundiais exitosas, que as agências reguladoras agilizam o processo de investimentos em infraestrutura

Veja mais * Misteriosa isenção de R\$12,5 milhões no Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/103122-misteriosa-isencao-de-r-12-5-milhoes-de-outorga-a-marimex>

O sucesso da economia brasileira depende muito da produtividade dos seus portos. Um horizonte que foca os próximos 30 anos, considerando a complexidade da construção estratégica e estrutural de redes logísticas eficazes. A nova era do comércio marítimo já navega com grandes navios tecnológicos. Debater o controle da Antaq, começa por abrir espaço para a essencial participação da sociedade.

Veja mais * Rumo ao Porto de Santos 2060

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

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 07/08/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMPULSO AO MODAL FERROVIÁRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O debate sobre o modal ferroviário no Brasil tem ganhado força nos últimos tempos, impulsionado pelas discussões em torno da modernização da infraestrutura de transporte e logística do País. Nesse contexto, a proposta apresentada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, de eliminar a cobrança do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) sobre projetos de investimentos, material rodante e obras de engenharia do setor ferroviário, emerge como uma estratégia crucial para fortalecer o desenvolvimento dessa modalidade de transporte.

O segmento ferroviário é amplamente reconhecido por sua eficiência em termos de transporte de cargas a longas distâncias, sustentabilidade e redução do congestionamento das estradas. No entanto, para que os projetos ferroviários se tornem uma realidade, é necessário um considerável investimento de capital. A proposta de eliminar a incidência do ICMS sobre esses investimentos é uma iniciativa acertada, que pode destravar recursos e viabilizar empreendimentos que impulsionarão o desenvolvimento do setor e, conseqüentemente, da economia nacional.

Além do aspecto financeiro, essa medida tem o potencial de diminuir significativamente os custos de execução dos projetos. A estimativa de que a redução tributária possa levar a uma diminuição de até 15% nos custos de empreendimentos ferroviários é animadora e reforça a importância de se criar um ambiente favorável para os investimentos nesse setor.

O fato de o ministro Renan Filho ter levado essa proposta à plenária do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) demonstra um comprometimento em buscar soluções em âmbito nacional. A necessidade de aprovação por todas as unidades da Federação, embora um desafio, é um passo importante para a busca de um consenso que beneficie o país como um todo.

Ademais, a proposta de integração das bases de dados das fazendas estaduais e do DF ao Documento Eletrônico de Transportes (DT-e) é uma estratégia inteligente para reduzir a burocracia e os custos do transporte de carga. O Brasil é um país de dimensões continentais, e a logística eficiente é essencial para a competitividade da economia. A sincronização de sistemas pode agilizar processos, melhorar a rastreabilidade das cargas e garantir maior transparência nas operações, além de combater a evasão fiscal.

A iniciativa de incentivar o modal ferroviário vai ao encontro de uma demanda crescente por um sistema de transporte mais sustentável e eficiente. A busca por alternativas ao transporte rodoviário não só reduz a sobrecarga das estradas, mas também contribui para a redução da emissão de poluentes, alinhando-se aos objetivos de sustentabilidade e preservação do meio ambiente.

Em resumo, a proposta do ministro Renan Filho representa um passo importante em direção ao desenvolvimento e modernização do setor ferroviário brasileiro. A redução tributária, aliada à busca por eficiência e à simplificação de processos, pode ser o impulso necessário para alavancar o modal, gerando benefícios econômicos, sociais e ambientais para o país. A aposta no fortalecimento das ferrovias é, sem dúvida, uma escolha estratégica rumo a um futuro mais conectado e sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PIRATARIA 1

A ação de piratas na região amazônica preocupa cada vez mais transportadores hidroviários e as autoridades do setor. Apenas no ano passado, no estado do Amazonas, as perdas com as ações dessas quadrilhas somaram mais de R\$ 20 milhões, segundo levantamento do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial no Estado do Amazonas (Sindarma). Para combater esses criminosos, empresários e representantes do poder público se reuniram na última semana, em Belém (PA).

PIRATARIA 2

Para o presidente do Sindicato das Empresas de Navegação Fluvial e Lacustre e das Agências de Navegação no Estado do Pará (Sindarpa), Dario Pantoja, há fatores que ajudam a atuação desses piratas, como a ausência do poder público, a falta de legislação sobre a questão e outras modalidades criminosas, como o garimpo ilegal e o tráfico de drogas.

PIRATARIA 3

A carga mais roubada por essas quadrilhas é o combustível, que consegue ser vendido ilegalmente sem muita dificuldade, destaca o presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Aquaviária (Fenavega), Oziel Mustafá, “Temos prejuízos com equipamentos e os tripulantes acabam deixando o trabalho. Ainda temos a questão do seguro da carga, que vem onerando muito a operação”, explicou.

PIRATARIA 4

A fim de combater a pirataria na Região Amazônica, as autoridades prometem uma atuação mais integrada e, ainda, uma maior infraestrutura, como prometido pelo programa Amas - Amazônia Mais Segura, lançado pelo Governo Federal no mês passado. O Amas prevê a implantação de 34 bases terrestres e fluviais, a serem ocupadas por agentes federais e estaduais, nessa área e investimentos em equipamentos,

PREMIAÇÃO

O Ministério de Portos e Aeroportos faz a entrega do prêmio Portos+Brasil, o principal do setor, nessa quarta-feira, dia 9, às 18h30, em Brasília. A iniciativa é voltada aos complexos marítimos públicos e conta com nove categorias, inclusive a que destaca o porto com maior índice de gestão portuária, que passa a ser considerado o melhor do País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

NACIONAL - CONCESSIONÁRIA INVESTIRÁ R\$ 1,8 BILHÃO EM PALMAS E OUTROS 14 AEROPORTOS

CCR inicia este mês melhorias no equipamento de Tocantins, ao custo de R\$ 36 milhões

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



Aeroporto de Palmas terá melhorias nas pistas e no terminal de passageiros

A CCR Aeroportos, concessionária aeroportuária, anunciou que investirá R\$ 1,8 bilhão em melhorias em 15 aeroportos sob sua concessão, em vários estados do país. O anúncio foi feito no aeroporto de Palmas (TO), onde a empresa aplicará R\$ 36 milhões em obras com os trabalhos começando ainda neste mês. A solenidade no aeroporto, que se chama Brigadeiro Lysias Rodrigues, contou com a presença do governador do Tocantins, Wanderlei Barbosa; da prefeita de Palmas, Cinthia

Ribeiro; e do CEO da CCR Aeroportos, Fabio Russo.

A expectativa é concluir as obras em Palmas até o final de 2024, empregando no período cerca de 90 pessoas.

A empresa administra o aeroporto desde março de 2022 e em comunicado afirmou que “está empenhada em aprimorar as instalações, criar uma melhor infraestrutura para o desenvolvimento econômico do Tocantins e oferecer uma melhor experiência de viagem aos passageiros”.

As intervenções estruturais previstas para a obra incluem a adequação das áreas de escape na pista e da sinalização de pátio, além de uma reforma completa no Terminal de Passageiros.

Enquanto os trabalhos estiverem sendo feitos, a CCR se comprometeu em minimizar possíveis transtornos aos passageiros e manter uma comunicação transparente sobre o andamento dos trabalhos.

Segundo a empresa, as melhorias visam aumentar a segurança operacional, otimizar a capacidade de atendimento de aeronaves e proporcionar um ambiente mais confortável e moderno para os passageiros.

“Com o aprimoramento de sua infraestrutura, o Aeroporto de Palmas passará a proporcionar uma experiência de viagem mais eficiente, fortalecendo a conectividade da cidade com outros destinos nacionais e potencializando o turismo em uma das mais belas regiões do Brasil”, disse Fábio Russo, CEO da companhia.

Obras simultâneas

Além do Aeroporto de Palmas, a CCR Aeroportos vai iniciar, de forma simultânea, obras de melhorias na infraestrutura em outros 14 aeroportos que estão sob sua administração no Brasil: Goiânia (GYN), São Luís (SLZ), Imperatriz (IMP), Teresina (THE), Petrolina (PNZ), Curitiba (CWB), Londrina (LDB), Foz do Iguaçu (IGU), Bacacheri (BFH), Navegantes (NVT), Joinville (JOI), Bagé (BGX), Pelotas (PET) e Uruguaiana (URG).

A empresa contratada para executar os serviços é a HTB Engenharia e Construção. A previsão é que as obras em todos estes aeroportos sejam concluídas até o final de 2024. O investimento total é de R\$ 1,8 bilhão. Cerca de 2,3 mil empregos diretos serão gerados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/08/2023

NACIONAL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES DEFENDE RETIRAR ICMS

Para ministro Renan Filho, medida permitirá o aumento de investimentos no setor

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



A desoneração no setor poderá reduzir em 15% os custos de execução dos empreendimentos ferroviários. Crédito: Lula Marques/Agência Brasil

O ministro dos Transportes, Renan Filho, defende o fim da cobrança pelos estados do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) incidente sobre projetos de investimentos, material

rodante e obras de engenharia do modal ferroviário.

Para Renan Filho, a medida permitirá o aumento de investimentos no setor, podendo reduzir em 15% os custos de execução dos empreendimentos.

“O segmento ferroviário requer um elevado dispêndio de capital para tirar do papel projetos estruturantes. A impossibilidade de realizar essas obras impossibilita também a arrecadação. A nossa ideia é trabalhar para fazer uma carteira de investimentos da ordem de R\$ 40 bilhões, que vão garantir a conectividade de nosso país. É bastante significativo”, disse.

A proposta foi apresentada na plenária do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), em Aracaju (SE). O secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, lembrou que a proposta precisa ser aprovada por todas as unidades da Federação, e segue em análise no colegiado.

A sugestão de integração das bases de dados das fazendas estaduais e do DF ao Documento Eletrônico de Transportes (DT-e), do Governo Federal, levada pelo ministro Renan Filho, foi aprovada por unanimidade pelo Conseq. Faz.

Segundo Renan, a medida vai reduzir a burocracia e os custos do transporte de carga do país, além de evitar evasão fiscal.

“Para sair com uma carga, um caminhão às vezes precisa de até 20 documentos [físicos] diferentes. Isso burocratiza muito, atrasa o país, gera custos adicionais”, disse.

“A área fazendária dos estados já tem as notas fiscais eletrônicas. Então, a fim de não criarmos redundância de custos, e garantirmos uma rápida implementação, sugerimos aqui a sincronização de todo o sistema de trânsito e de transportes do Brasil com os sistemas das áreas fazendárias. Isso vai ajudar bastante o país”, completou Renan Filho.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/08/2023

REGIÃO NORDESTE – TECNOLOGIA DESENVOLVIDA POR EQUIPE DO PORTO DE SUAPE GANHA PRÊMIO NO GOVSUMMIT

Plataforma de geoprocessamento apresenta soluções para áreas de atuação do complexo

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



O SuapeGeo é utilizado para o monitoramento do tráfego marítimo do complexo nordestino e também de ocorrências ambientais

Uma ferramenta tecnológica desenvolvida pela equipe da Diretoria de Inovação e Transformação Digital do Porto de Suape (PE), com apoio de uma empresa contratada, foi premiada no GovSummit 2023, realizado em Brasília, na última quinta-feira (3).

Chamada de SuapeGeo, a plataforma de geoprocessamento é voltada para estudos e informações sobre o território do Complexo Industrial Portuário e, segundo a estatal, apresenta soluções para praticamente todas as áreas de ação do porto, dando suporte nas operações portuárias, na segurança patrimonial e nos projetos socioambientais.

O evento governamental deste ano teve como tema “Geotecnologias e Inovação no Desenvolvimento Sustentável de Cidades e Governos”. O objetivo foi apresentar aos participantes o que há de mais moderno no setor de location Intelligence (termo utilizado para denominar a utilização inteligente de dados de localização para tomar melhores decisões para os negócios).

O encontro reuniu centenas de gestores públicos federais, estaduais e municipais de todas as partes do país e foi encerrado com as premiações.

Para a diretora de Inovação e Transformação Digital do porto, Adriana Martins, o programa é robusto, inovador, e demonstra o quanto o porto está em sintonia com a transformação digital.

Estamos muito felizes com esse reconhecimento nacional e esperamos incrementar mais serviços para melhorar a performance do porto e demais setores do complexo industrial portuário”, celebrou Adriana.

Na prática, o corpo funcional do porto acessa o SuapeGeo para monitoramento do tráfego marítimo destinado ao atracadouro, apontando os horários exatos de atracação e desatracação de embarcações; para cadastrar e traçar o perfil socioeconômico das famílias que vivem no território do complexo; para detectar conformidades ambientais que possam decorrer de operações no porto, a exemplo de lixo acumulado, derramamento de óleo na água etc.

Além disso, possibilita em tempo real o monitoramento do território, mapeando ocorrências diversas, como ocupações irregulares, delitos ambientais, entre outras.

O prêmio de excelência no uso de Location Intelligence na Gestão Pública também foi comemorado por Gleidson Dantas, idealizador da plataforma.

“Um incentivo e tanto para avançarmos ainda mais na transformação digital, ajudando a empresa a acelerar processos e a ter controle total sobre o que acontece no vasto território da estatal, que é de 17,3 mil hectares”, detalhou.

De acordo com ele, a ferramenta permite que novos procedimentos sejam incorporados à medida em que surgem novas demandas. Ela funciona por geolocalização e traz informações sobre os territórios continental e marítimo, apoiando as operações e a tomada de decisão em diversas esferas. “Foram meses de muita dedicação para chegarmos a esse nível de qualidade”, destacou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

REGIÃO NORDESTE - RECIFE DÁ INÍCIO AO PLANEJAMENTO PARA TEMPORADA DE CRUZEIROS

Foi agendada para setembro a próxima reunião que tratará sobre o tema

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



O Porto do Recife (PE) realizou em julho a primeira reunião de planejamento sobre a temporada de cruzeiros 2023-2024, prevista para iniciar no mês de outubro deste ano.

O encontro foi realizado com a participação da Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos e contou com a presença do diretor-presidente do ancoradouro, Delmiro Gouveia, o coordenador de

Negócios, Andrei Lira, e a secretária de Turismo e Lazer do Recife, Cacau de Paula.

Além do planejamento da temporada, foi feito um balanço referente aos resultados obtidos na última temporada, encerrada em abril deste ano, e as perspectivas relacionadas ao assunto.

“A expectativa é que a próxima temporada seja ainda maior do que a que tivemos em 2022 e início de 2023”, declarou o coordenador Andrei Lira.

Em setembro, será feita uma nova reunião para tratar dos ajustes finais da Temporada de Cruzeiros 2023-2024, que se inicia em outubro e vai até o mês de maio de 2024.

Temporada 2022-2023

A temporada de cruzeiros 2022-2023 se iniciou em outubro de 2022 e encerrou em abril deste ano. Ao todo, foram registrados 26 cruzeiros, numa movimentação total de quase 27 mil passageiros que passaram pelo Porto do Recife.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/08/2023

REGIÃO CENTRO-OESTE - CENTRO-OESTE EXPORT DEBATE CORREDORES LOGÍSTICOS E AGRIBUSINESS

Fórum começa nesta segunda-feira, reunindo autoridades e empresários do setor em Sorriso (MT)

Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A expansão da infraestrutura de transportes e dos corredores logísticos que percorrem a região Centro-Oeste e seu papel estratégico para o agronegócio, especialmente para o escoamento da safra, estão entre os temas que serão debatidos hoje, segunda-feira, dia 7, e amanhã, terça-feira, dia 8, na edição 2023 do Centro-Oeste Export. Realizado na cidade de Sorriso (MT), capital nacional do agronegócio, o fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.



Escoamento da safra agrícola da Região Centro-Oeste está entre os temas do Centro-Oeste Export 2023
Crédito: Arquivo BE News

O evento reunirá autoridades e lideranças empresariais da região. Entre os participantes confirmados, está o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, que fará uma palestra na manhã dessa terça-feira.

A participação presencial é exclusiva para conselheiros, patrocinadores e autoridades convidadas, mas toda a programação será transmitida ao vivo pelo portal do BE News.

A programação do Centro-Oeste Export começa na manhã de hoje, às 9 horas (no horário local, às 10 horas pelo horário de Brasília), com uma apresentação de executivos da Caramuru Alimentos sobre as atividades da empresa. A palestra ocorrerá no Imperial Palace Hotel. Em seguida, os participantes do fórum vão visitar o terminal da empresa, principalmente a unidade de biodiesel e a área de armazenagem.

Às 15 horas (16 horas pelo horário de Brasília), agora no Centro de Eventos de Sorriso, haverá a abertura do InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. Estão programados dois painéis: às 15h15 (16h15 em Brasília), Impactos da decisão do STF (ADI 5322) sobre o setor de transporte rodoviário de cargas à economia do Centro-Oeste e, às 17 horas (18 horas), Questões atuais de Direito Agrário e do Agronegócio.

A solenidade de abertura do Centro-Oeste Export 2023 ocorrerá em seguida, às 18h30 (19h30). O segundo dia do fórum começará com a palestra do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico. Depois, às 11 horas (meio-dia), haverá o painel

Desenvolvimento de corredores logísticos na região Centro-Oeste e, às 14h30 (15h30), Aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes para o escoamento das safras agrícolas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT

PROGRAMAÇÃO CENTRO-OESTE EXPORT

Atenção: horário local de Sorriso - 1h em relação a Brasília

07 AGOSTO SEGUNDA	autoridades convidadas
09h00 Recepção pela equipe da Caramuru e palavras de boas-vindas no Imperial Palace Hotel	
09h40 Saída do hotel para visita às instalações da empresa	
10h15 Visita à unidade de biodiesel	
10h45 Visita à área de armazenagem	
12h00 Almoço	
<i>Início da transmissão online pelo Portal BE News</i>	
15h00 (Sorriso)/16h00 (Brasília) Abertura do InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes	
15h15 (Sorriso)/16h15 (Brasília) Painel InfraJur: Impactos da decisão do STF (ADI 5322) sobre o setor de transporte rodoviário de cargas à economia do Centro-Oeste	
16h30 (Sorriso)/17h30 (Brasília) Coffee break	
17h00 (Sorriso)/18h00 (Brasília) Painel InfraJur: Questões atuais de Direito Agrário e do Agronegócio	
18h30 (Sorriso)/19h30 (Brasília) Solenidade de Abertura com	
	08 AGOSTO TERÇA
	<i>Início da transmissão online pelo Portal BE News</i>
	09h15 (Sorriso)/10h15 (Brasília) Palavras de boas-vindas pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e pelo presidente do Conselho do Centro-Oeste Export, Edeon Vaz Ferreira
	9h30 (Sorriso)/10h30 (Brasília) Palestra de abertura com Fabrício Pierdomênico, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários
	10h30 (Sorriso)/11h30 (Brasília) Coffee break
	11h00 (Sorriso)/12h00 (Brasília) Painel: Desenvolvimento de corredores logísticos na região Centro-Oeste
	12h30 (Sorriso)/13h30 (Brasília) Almoço
	14h30 (Sorriso)/15h30 (Brasília) Painel: Aperfeiçoamento da infraestrutura de transportes para o escoamento das safras agrícolas
	16h00 (Sorriso)/17h00 (Brasília) Encerramento

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

REGIÃO SUL - PORTO DE RIO GRANDE INVESTE NA PAVIMENTAÇÃO DAS VIAS

Previsão de conclusão das atividades, ao custo de quase R\$ 10 milhões, é de sete meses

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Para a autoridade portuária, o investimento foi possível após a implementação de modelo de empresa pública Crédito: Divulgação/Portos RS

Depois de concluída a primeira etapa das obras de pavimentação das vias internas do Porto de Rio Grande, a Portos RS dará início neste mês à complementação dessa importante intervenção estrutural que permitirá a melhoria da mobilidade no cais público comercial. A licitação para a realização da obra teve como vencedora a empresa Compacta Sul Pavimentação e a previsão de conclusão das atividades é de sete

meses.

De acordo com a Autoridade Portuária, a transformação no terminal se tornou possível a partir da implementação de modelo de empresa pública que permitiu o melhor gerenciamento e aplicação dos recursos em obras estruturantes. Para a execução dos serviços, a Portos RS irá realizar um investimento de quase R\$ 10 milhões.

Pelo projeto, a Diretoria de Infraestrutura prevê a realização de 1.200 metros de rede de drenagem, o que otimizará o escoamento das águas das chuvas, e a instalação de caixas separadoras de água, óleo e de retenção de partículas sólidas. O contrato também contempla a pavimentação, com reforço

do subleito, das vias e áreas de manobra, que se somará ao trabalho já realizado e totalizará uma área de 40.000 metros quadrados.

Também estão incluídos no pacote de melhorias a sinalização vertical e horizontal dos trechos beneficiados e a requalificação da rampa de lavagem e equipamentos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 07/08/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - OPPENHEIMER – CIÊNCIA E ARREPENDIMENTO – PARTE II



ADILSON LUIZ GONÇALVES
Engenheiro, pesquisador universitário e escritor.
Membro da Academia Santista de Letras
opinioao@portalbenews.com.br



A União das Repúblicas Socialistas Soviéticas (URSS) mantinha seu projeto expansionista, espalhando o comunismo pela Indochina, pelas Américas, pela África... O colonialismo entrou em declínio por conta disso.

Theodore Hall, um dos cientistas do Projeto Manhattan, teria vazado informações sobre a bomba para os soviéticos. Porém, os próprios EUA consideravam que a URSS em pouco tempo desenvolveria a tecnologia necessária. Só não contavam que a aceleração viria de compatriotas. Hall era um espião soviético, que viveu até 1999, considerado por alguns como um pacifista, por proporcionar um equilíbrio de poder. Mas foram Julius e Ethel Rosenberg que “pagaram o pato”, executados em 19 de junho de 1953, como “bodes expiatórios”, já em pleno macartismo.

Assim, antecipando as previsões, em 29 de agosto de 1949, a URSS detonou sua primeira bomba atômica, que também teve um “pai” posteriormente arrependido: Andrei Sakharov. E não ficou por aí.

Em 30 de outubro de 1961, a URSS explodiu, numa ilha do Oceano Ártico, a Tsar Bomba, de hidrogênio, considerada a mais potente já produzida.

É óbvio que havia pressão estatal sobre cientistas, obrigados pela doutrinação ou ameaças. Mas também os que precisavam provar que eram capazes de superar desafios, sem medir consequências, por curiosidade científica, lucro ou vaidade pessoal, quem sabe.

O arrependimento não era coisa recente, pois Alfred Nobel, criador da dinamite, também se arrependeu do uso militar de seu invento. Esse arrependimento foi expresso na criação do prêmio que leva seu nome. Não consta que um cientista inventor de meios de destruição tenha sido agraciado com tal láurea, até hoje, apesar de alguns guerreiros que se emendaram o terem recebido.

No entanto, a saga dos cientistas desenvolvedores de instrumentos de destruição em massa prosseguiu, tanto na área da guerra convencional como da química e biológica. Mas esse texto é sobre a guerra nuclear.

O Reino Unido explodiu sua primeira bomba atômica, a “Hurricane”, em 03 de outubro de 1952.

A França não poderia ficar atrás, até para tentar manter seu status histórico e sua independência como nação. Assim foi que também teve um progenitor dessa obra demoníaca: Louis Leprince-Ringuet.



A primeira bomba atômica francesa também tinha um apelido: Gerboise Bleue. Ela foi detonada em 13 de fevereiro de 1960 na Argélia, então um departamento francês.

Conheci Leprince-Ringuet em 1986, num evento em Aix-em-Provence: um simpático idoso que criticou, em sua palestra, o que considerava um retrocesso tecnológico da França, com direito a uma performance de cena similar ao moonwalk de Michael Jackson. Curiosamente, conclamava que o país voltasse a produzir motocicletas.

Não procurei encontrar nomes de outros cientistas obstinados ou pressionados a desenvolverem artefatos nucleares. Também não sei se eles apertariam os botões de lançamento, ou pensaram que estavam produzindo armas apenas para dissuasão, para não serem usadas. O problema, como sempre, está nas intenções do “cliente”.

Quando Fidel Castro tomou o poder em Cuba, os EUA se mobilizaram para conter a expansão do comunismo em seu “quintal”. Imediatamente, a URSS tratou de encaminhar mísseis nucleares para a ilha. Foi a crise dos mísseis de Cuba, em 1962.

Kennedy ameaçou Krushev, afirmando que dispunha de arsenal para destruir a URSS várias vezes, enquanto os soviéticos detinham o suficiente para arrasar os EUA apenas uma vez. Em resposta, o Krushev respondeu que destruir os EUA uma vez já seria suficiente. Papo de doido...

O curioso é que, enquanto Krushev negociava com Kennedy, tentando evitar o que muitos consideravam o fim do mundo, Fidel insistia em lançar os mísseis de pronto.

Superada a crise, a escalada assimétrica prosseguiu, a todo vapor nuclear, cada país também querendo possuir seu arsenal nuclear.

O filme “O Rato que rugiu” (Reino Unido, 1959) é um exemplo, em tom de comédia, do que representa o poderio nuclear independentemente do país que o detém.

A China entrou para o “seleto” grupo em 16 de outubro de 1964. A Índia detonou sua Smiling Buddha, em 18 de maio de 1974. Duvido que Buda tenha sorrido com tal denominação esdrúxula. Logo ao lado, o muçulmano Paquistão demorou um pouco mais para equilibrar a balança, em 1998, o que não impediu que, até hoje, um lado e outro troquem artilharia pesada na região fronteiriça de Kashmir, para lembrar que têm tropas ali. A Coreia do Norte entrou no grupo em 2006.

Alguns acordos tentaram conter essa escalada assimétrica, tais como: o Test Ban Treaty (TBT), que tentou banir testes nucleares na atmosfera, água e espaço; o Non-Proliferation Treaty (NPT, 1968), que “vetou” a entrada de novos países no “Clube Nuclear”; o Strategic Arms Limitation Talks – Salt I (1972) e Salt II (1974, ratificado em 1979), objetivando conter a proliferação de armas nucleares; o Comprehensive Nuclear Test Ban Treaty (CTBT, 1996), que visava a proibição total de testes nucleares; e Treaty on Strategic Offensive Reductions (SORT, 2002), esse celebrado entre EUA e Rússia, para redução de seus arsenais nucleares.

As expectativas recorrentes nesses tratados são: não-proliferação, desarmamento e uso pacífico da energia nuclear. Porém, o resultado prático foi assegurar o poder bélico nuclear aos países que já o haviam alcançado. Isso não impediu que não signatários – e mesmo os signatários – desenvolvessem seus programas nucleares bélicos, casos de Índia, Paquistão, Israel e Coreia do Norte, por exemplo.

Isso também não impediu que fossem produzidas bombas sujas, bombas de nêutrons, bombas de fusão nuclear (a mais temível de todas, tipo Tsar Bomba) e bombas de fissão nuclear.

O Estado de Israel, além de contar com arsenal nuclear, atua “cirurgicamente” para evitar qualquer tentativa semelhante, por parte de seus inimigos mais próximos.



O fato é que quem entra no “clube” não sai mais, ao que consta. E quem não faz parte, “esconde o jogo”.

O terrorismo e a ganância dos “mercadores da morte” e de seus cientistas de plantão, oportunistas ou ideologicamente ou religiosamente engajados, também geram dúvidas se outros países ou grupos disporiam desse tipo de armamento.

O filme “A soma de todos os medos” (EUA, 2002) – mais um com o personagem fictício Jack Ryan, criado por Tom Clancy –, entre outros, aborda essa possibilidade.

A Organização das Nações Unidas (ONU) dispõe de mecanismos de controle dos tratados em vigor. Também dispõe de um Conselho de Segurança, composto por 15 membros, sendo cinco permanentes, a saber: EUA, Rússia (antes URSS), China, Reino Unido e França, coincidentemente os primeiros países a possuir artefatos nucleares. Os outros dez são rotativos. O Brasil pleiteia um assento permanente. Seria o único de fora do “clube”. Seria?

Consta que o primeiro reator nuclear instalado no Brasil foi o IEA-R1, do Instituto de Pesquisas Energéticas e Nucleares (IPEN), no Campus Butantã da USP, em 1956, ainda em operação.

Em 1968, a Argentina adquiriu uma usina nuclear da Alemanha, que entrou em plena operação em 1974, sob governo militar. O Brasil, também em 1968 e igualmente sob regime militar, para “equilibrar” o cenário regional, também definiu pela construção de uma usina nuclear em Angra dos Reis e, em 1975, celebrou um acordo nuclear com a Alemanha.

O risco de uma escalada assimétrica também existe fora do Hemisfério Norte.

No entanto, para produzir a matéria-prima necessária para construir um artefato bélico nuclear, é preciso dominar a tecnologia de enriquecimento do material radioativo. Esse material é o mesmo utilizado como combustível de usinas nucleares.

O Brasil já detém essa tecnologia (ultracentrífugas) e produz urânio isotópico enriquecido na Fábrica de Combustível Nuclear (FCN), em Resende/RJ.

A Marinha do Brasil, que participou do desenvolvimento dessa tecnologia, também vem evoluindo o projeto do submarino de ataque movido a energia nuclear, já batizado SN-10 Álvaro Alberto.

O Programa Espacial Brasileiro sofreu um duríssimo golpe em 2003, quando da explosão do Veículo Lançador de Satélites – VLS-1, ocorrida na Base de Alcântara/MA. A tecnologia envolvida também serviria para a construção de mísseis de longo alcance? Isso contribuiria para que o Brasil deixasse de ser considerado um “quintal”, “república de bananas” ou outra condição subalterna aos interesses estratégicos e econômicos de “A” ou “B”?

Considerando os discursos de países desenvolvidos, sobretudo alguns membros permanentes ocidentais do Conselho de Segurança da ONU, o Brasil, por suas dimensões territoriais, população e recursos naturais, talvez seja o país que mais necessite dispor de poder dissuasório, em vez de ficar balançando entre potências mundiais antagonicas, de acordo com o governo da vez.

Isso quer dizer que precisamos de uma arsenal bélico nuclear?

Seguramente isso seria mais combustível nessa escalada assimétrica insana.

Para se ter uma ideia aproximada dessa insanidade, segundo a Federation of American Scientists, em 2022, a quantidade estimada de ogivas nucleares por país era de: 5.977, na Rússia; 5.943, na OTAN; 350, na China; 165, no Paquistão; 160, na Índia; 90, em Israel; 20, na Coreia do Norte, totalizando 12.705! E já foi muito mais do que isso!

Até hoje, apenas os EUA utilizaram artefatos nucleares numa guerra. Provaram centenas de milhares de mortes de imediato e ao longo do tempo, apenas com duas bombas!

O pavor inicial gerou concorrência. Acidentes nucleares demonstraram que o ser humano ainda não consegue lidar plenamente com a energia nuclear, mesmo quando utilizada com fins pacíficos.

E se algum dia um fanático ou um desequilibrado mental resolver “apertar botões”?

Incineração instantânea, radiação prolongada, eclipse e inverno nuclear... Apocalipse nuclear!

Uma tal catástrofe também poderia ocorrer em função de erupções de vulcões, terremotos, maremotos ou impacto de asteroides, meteoros ou cometas com a Terra, mas seriam acontecimentos, em tese, alheios à interferência humana.

No caso de um conflito nuclear, toda a humanidade estará em risco!

Nesse sentido, Oppenheimer, Sakarov, Leprince-Ringuet, Hall e todos os cientistas que atuaram no desenvolvimento e disseminação de bombas nucleares têm, sim, parte da culpa por abrir essa “caixa de Pandora”. O mesmo vale para os que desenvolvem armas químicas, biológicas e de qualquer espécie.

Santos Dumont lamentou ver sua invenção ser utilizada como meio de destruição. Essa não era sua intenção. Isso também se aplica a Einstein e Fermi. Marie Curie talvez seja a mais inocente de todos.

Aviões unem pessoas, abreviam distâncias. Más intenções os transformaram em armas. A radioatividade pode matar, mas, em mãos bem intencionadas, podem curar! Uma faca serve para cortar alimentos, mas também serve para matar. Tudo depende do uso que se dá à ferramenta.

E por falar em alimentos, o que se gasta com a produção e aquisição de armamentos seguramente contribuiria para resolver uma série de problemas no mundo, inclusive saneamento, saúde, educação, habitação, e segurança pública e alimentar, de uma população que não para de crescer.

Nesse sentido, é preciso repensar até que ponto a ciência, em lugar de buscar a evolução da civilização, continuará servindo a propósitos de quem quer meios para dominá-la ou destruí-la, até um ponto em que não haverá mais espaço para arrependimento.

NÃO PROCUREI ENCONTRAR NOMES DE OUTROS CIENTISTAS OBSTINADOS OU PRESSIONADOS A DESENVOLVEREM ARTEFATOS NUCLEARES. TAMBÉM NÃO SEI SE ELES APERTARIAM OS BOTÕES DE LANÇAMENTO, OU PENSARAM QUE ESTAVAM PRODUZINDO ARMAS APENAS PARA DISSUAÇÃO, PARA NÃO SEREM USADAS. O PROBLEMA, COMO SEMPRE, ESTÁ NAS INTENÇÕES DO “CLIENTE”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

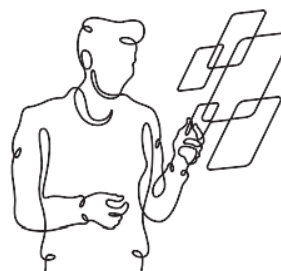
Data: 07/08/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL É COISA DE PORTO? E OS EMPREGOS, COMO FICARÃO?



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas
opinioao@portalbenews.com.br



“Para não ser substituído por um robô, não seja um robô”.



Martha Gabriel, ícone multidisciplinar nas áreas de negócios, tendências e inovação, uma das principais pensadoras digitais do Brasil

Em nossa consultoria, produzimos soluções que otimizam processos de trabalho em todas as áreas da organização, em especial nos subsistemas de Recursos Humanos.

Somos especialmente fortes na área de Remuneração. É um tema para lá de atraente, desafiador, mas árduo sob diversos aspectos. Um deles – um dos primeiros passos para um bom Projeto nesse tema – é a elaboração das Descrições de Cargo. Para que sejam bem feitas, é preciso investir tempo na realização de diversas entrevistas, na elaboração de textos, envolver pessoas com expertises diferentes e ... falando o português claro, são essenciais, mas chatas de fazer.

Há alguns dias uma pessoa de nossa Equipe, uma jovem brilhante que coordena nosso Setor de Informações Estratégicas, me enviou esse link – <https://youtu.be/fsqn5HK0W0A>. O pessoal de RH vai adorar. Nele, o apresentador mostra como usar o ChatGPT para fazer as tais Descrições. De forma rápida, fácil de usar e, melhor do que tudo, funcionará se soubermos aliar “inteligência natural” aliada a Inteligência Artificial.

Esse episódio me fez voltar a pensar na questão de fundo que não pode deixar de ser considerada quando olhamos para os inúmeros benefícios que o universo da automação e automatização podem nos trazer: O que acontecerá com os postos de trabalho tradicionais no Setor Portuário?

Serão afetados, não tenha dúvida. Haverá redução? Sim, embora ainda seja difícil de calcular de quanto será.

Duas afirmações, porém, já podem ser feitas sem medo.

A primeira é que estamos num caminho sem volta. Por quê? 90% do comércio mundial são feitos através do modal hidroviário, logo, envolvendo portos e navios. São sistemas globais, interligados, complexos em cada um de seus elos. Uma coreografia complexa que inclui grandes custos e velocidade. A expressão “Tempo é Dinheiro” nunca foi tão bem aplicada. Não há tempo a perder e não podemos ser o “gargalo”, sob pena de perdermos carga para outros Portos que não o sejam.

A segunda, é que o perfil da mão de obra envolvida mudará radicalmente. Há estudos que estimam que a automação portuária seja capaz de reduzir em até 85% a mão de obra humana. Cada vez mais estaremos focados em produtividade. Os acidentes de trabalho diminuirão radicalmente.

São constatações que nos levam à pergunta: Haverá lugar para mim nesse futuro mercado de trabalho??

Ouso dizer que para a grande maioria, sim, SE, sempre há um SE, houver uma mudança imediata na forma de pensar os processos de trabalho. Mais do que isso, uma mudança radical na forma de pensar o binômio produtividade-custo.

SIM, porque para automatizar processos é preciso antes de mais nada conhecê-los em detalhes pormenorizados a forma como são feitos atualmente, sermos capazes de atuar sobre eles, otimizando-os e só então automatizá-los. Isso nós sabemos fazer. É necessário apenas que tenhamos a atitude certa perante esse cenário, buscar requalificação que nos leve a entender bem, como, quando e por que fazemos cada atividade. De novo, qualificação formal, estudo é apenas parte da solução. O grande desafio é reunir tempo e coragem para sairmos, cada um de nós da Zona de Conforto na qual cada um de nós possa ainda encontrar-se. Quanto maior a possibilidade de sermos afetados, maior a urgência em reagir.

Então, e só então, vamos pensar em introduzir os elementos que finalmente irão nos levar a automação/automatização plena: 5G, I.O.T. – Internet das Coisas, Inteligência Artificial, Cloud Computing (armazenar e proteger dados é fundamental) e por fim os Robôs Logísticos (os veículos autônomos – equipamentos – esse sim – os reais substitutos da mão de obra tradicional).

Dá um frio na espinha, não dá? Mas nós, mulheres e homens do Porto, não devemos nos assustar com esse cenário. Primeiro porque não é de nosso feitio, segundo, pois nos últimos anos saímos do controle absolutamente manual e passamos a usar os T.O.S. – Terminal Operating Systems, implantamos O.C.R., VTMS, Simuladores de Treinamento, QR Code, automatizamos carregamento/descarregamento/pesagem de granéis, digitalizamos e controlamos a documentação que acompanha os processos aduaneiros. E vencemos, com trabalho e capacidade de planejamento.

Um último ponto para nossa reflexão: o tempo é escasso, mas não tanto que nos impeça de criar soluções, cuidar, para aqueles Portuários os quais, apesar de terem nos trazido até onde estamos, não terão tempo e idade para requalificar-se a tempo de acompanhar essas mudanças.

Esse é outro desafio, para um outro Artigo. O qual, com capacidade de negociação, venceremos também. Como costumo dizer para aqueles próximos a mim: Não deixamos ninguém para trás.

ESSE EPISÓDIO ME FEZ VOLTAR A PENSAR NA QUESTÃO DE FUNDO QUE NÃO PODE DEIXAR DE SER CONSIDERADA QUANDO OLHAMOS PARA OS INÚMEROS BENEFÍCIOS QUE O UNIVERSO DA AUTOMAÇÃO E AUTOMATIZAÇÃO PODEM NOS TRAZER: O QUE ACONTECERÁ COM OS POSTOS DE TRABALHO TRADICIONAIS NO SETOR PORTUÁRIO? SERÃO AFETADOS, NÃO TENHA DÚVIDA. HAVERÁ REDUÇÃO? SIM, EMBORA AINDA SEJA DIFÍCIL DE CALCULAR DE QUANTO SERÁ.

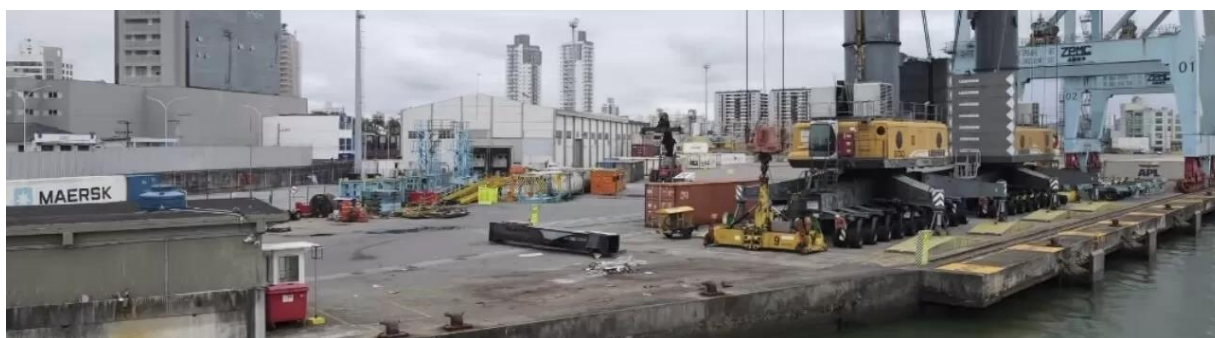
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

REGIÃO SUL - EDITAL DE ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DE ITAJAÍ SERÁ PUBLICADO NO PRÓXIMO DIA 25

Informação foi divulgada pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O Porto de Itajaí está há meses praticamente sem movimentação e a situação se agravou depois que a APM Terminals decidiu não renovar o contrato para continuar operando Fotos: Divulgação/Sindarrumadores

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eudardo Nery, confirmou na última quinta-feira (3) que a publicação do edital para o arrendamento transitório de uma área do Porto de Itajaí (SC) vai ocorrer no próximo dia 25 deste mês. A notícia foi revelada durante reunião ocorrida na Superintendência do Porto de Itajaí, que teve presença de Fabrizio Pierdomenico, secretário Nacional de Portos e Aeroportos.

“Será um edital de concorrência pública com o prazo de 24 meses, de operações, sem cláusula resolutive, dando ao operador portuário que vencer o certame, a garantia jurídica de atuar no terminal por 24 meses. Já estamos deixando tudo pronto para sua publicação ser lançada oficialmente no dia 25 deste mês, e, possivelmente, ficará com o prazo aberto por até 15 dias, para que as empresas interessadas possam participar”, afirmou Nery.



O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos, anunciou no mês passado o edital de licitação para selecionar a empresa que irá operar os dois principais berços de atracação do Complexo pelos próximos dois anos.

Conforme explicado à época pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, a concessão será temporária, permitindo que a União prepare um novo edital de leilão das operações com duração de 35 anos.

Crise em Itajaí

A crise no Porto de Itajaí estourou após uma sucessão de problemas decorrentes da demora no processo de desestatização, iniciado na gestão do então presidente Jair Bolsonaro. Como não havia indefinição sobre um possível leilão, no fim de 2022 a APM Terminals, que operava dois berços de atracação, estendeu por mais seis meses seu contrato temporário com a Superintendência do Porto de Itajaí.

Apesar disso, o clima de incerteza com relação ao futuro do complexo complicou a negociação com os armadores, que preferiram mandar seus navios para outros portos. Sem movimentação de contêineres neste ano, a APM decidiu não renovar o contrato, que seria válido por mais seis meses.

Em junho, a Autoridade Portuária lançou um processo licitatório para escolher um novo operador, também de forma transitória. Entretanto, nenhuma empresa fez oferta.

No dia 30 daquele mês, justamente no último dia de atividades da APM Terminals, a Antaq autorizou a Superintendência do Porto de Itajaí a lançar um novo edital. Como uma forma de atrair as empresas, a duração do contrato passará a ser até 2 anos, e não mais seis meses.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

REGIÃO SUL - PORTOS RS REALIZA LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS NOS CANAIS

Autoridade Portuária pretende obter a situação do assoreamento de cada trecho analisado

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

A Diretoria de Infraestrutura da Portos RS anunciou nesta semana que está realizando levantamentos nos canais aquaviários sob sua responsabilidade. De acordo com a Autoridade Portuária, a atividade tem como intenção levantar a situação do assoreamento de cada trecho, visando trazer mais segurança para quem navega pela hidrovía interior.

Segundo a Portos RS, até o momento, foram realizados levantamentos no cais do Porto de Porto Alegre, nos canais da Feitoria, de Itapuã, do Junco, Pedras Brancas, Furadinho, Leitão, do Nascimento, Coroa do Meio, da Setia, Navegantes, Cristal, Belém, Campista e do Gravataí, nos rios das Balsas, Caí, dos Sinos e no vão móvel da ponte sobre o Canal São Gonçalo.

A expectativa da Diretoria de Infraestrutura da Portos RS é de que os trabalhos de levantamentos sejam finalizados na primeira quinzena de agosto.

Segundo a Autoridade Portuária, ao final da atividade serão atingidos 15 milhões de metros quadrados de áreas levantadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023

NACIONAL - BRASIL VAI PASSAR A EXPORTAR CARNES BOVINA E SUÍNA PARA SINGAPURA



País conquistou novo mercado após missão do Mapa ao país
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O Brasil vai passar a exportar carnes bovina e suína processadas para Singapura. A conquista do novo mercado veio após negociações realizadas pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) junto ao Singapore Food Agency (SFA) – órgão do governo que regula a importação de alimentos processados.

O Brasil vai passar a exportar carnes bovina e suína processadas para Singapura. A conquista do novo mercado veio após negociações realizadas pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) junto ao Singapore Food Agency (SFA) – órgão do governo que regula a importação de alimentos processados.

Com as propostas de ajustes no Certificado Sanitário Internacional (CSI), os estabelecimentos brasileiros já podem se habilitar para exportação desse tipo de carga.

Poderão ser exportadas carnes bovinas e suínas processadas, não submetidas à esterilização comercial, após a acreditação do estabelecimento pela SFA. Desde o início do ano, 26 novos mercados foram abertos para diferentes produtos da agropecuária brasileira.

“É mais uma importante conquista para a agropecuária brasileira, pois ampliamos as nossas relações comerciais com um mercado relevante e exportando produtos de maior valor agregado”, comentou o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

Conforme dados do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Singapura foi o sétimo destino das exportações brasileiras em 2022. Os produtos cárneos são o segundo principal grupo de exportados para o país, representando 7% do total (sendo produtos aviários 4%, suínos 2% e bovinos 1%). No ano passado as exportações para Singapura atingiram recorde e chegaram a U\$ 8,3 bilhões.

Fim da missão

A reunião do ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, com o ministro de Comércio Exterior dos Emirados Árabes Unidos, Thani bin Ahmed Al Zeyoudi, na última quinta-feira (3), em Dubai, encerrou os compromissos da missão oficial do Mapa na Ásia.

A delegação retornou ao Brasil depois de passar por Coreia do Sul, Japão, Arábia Saudita e Emirados Árabes Unidos. A viagem teve início no dia 23 de julho para promover o maior programa de produção sustentável de alimentos do mundo.

A iniciativa do Mapa busca investimentos internacionais para a recuperação de até 40 milhões de hectares de pastagens de baixa produtividade para aumento da produção agropecuária com sequestro de carbono e manutenção de 66% do território preservado do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 07/08/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ENERGISA COMPRA AGRIC E ENTRA NO MERCADO DE BIOMETANO

Empresa anuncia aporte de capital de R\$ 53,5 milhões, para novo projeto de produção de biogás e biometano

Por eptr 7 de agosto de 2023 Em Empresas, Mercado de gás



Usina de biometano GNR Fortaleza, da Ecometano e Marquise (Foto: Divulgação)

RIO — A Energisa anunciou nesta segunda (7/8) a aquisição do controle da Agric Adubos e Gestão de Resíduos Industriais e Comerciais. O negócio marca a entrada da companhia, por meio da Energisa Biogás, na produção e comercialização de biometano.

A empresa comprou 83,33% do capital social total da Agric, que atua na compostagem de resíduos orgânicos industriais para produção de biofertilizante em Santa Catarina.

A operação envolve o pagamento de R\$ 6,5 milhões, mais um aporte de capital de R\$ 53,5 milhões no ativo.

O montante, segundo a Energisa, será utilizado para investimentos na melhoria do sistema de compostagem e novo projeto de produção de biogás e biometano.

O negócio marca mais um passo na estratégia de diversificação do portfólio da Energisa.

Com forte presença nos segmentos de distribuição e transmissão de energia elétrica, a empresa estreou este ano no mercado de distribuição de gás natural, a partir da aquisição da concessionária capixaba de gás canalizado, a ES Gás, por R\$ 1,423 bilhão.

Biometano atrai novos investidores

A Energisa é o mais novo estreante do mercado de biometano, que vem atraindo uma atenção crescente de investidores.

Dentre os novos entrantes, estão a eB Capital. A gestora de investimentos alternativos tem como um de seus fundadores Pedro Parente (ex-Petrobras), e que anunciou uma sociedade com a Sebigas Cótica para desenvolver bioprodutos a partir do tratamento de resíduos agroindustriais em larga escala – dentre os quais biometano.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 07/08/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

'ÁRVORE DE NATAL' MOLHADA: A TECNOLOGIA DE 100 TONELADAS DO PRÉ-SAL QUE VIROU PRODUTO DE EXPORTAÇÃO

Desenvolvido sob medida para operar nas águas ultraprofundas do Brasil, equipamento controla a vazão e conduz o petróleo à superfície. Brasil é um dos 5 países do mundo a competir no mercado global

Por Vinicius Neder, O Globo — Rio de Janeiro



Funcionário da TechnipFMC inspeciona uma 'árvore de Natal' produzida em sua fábrica no Rio — Foto: Hermes de Paula

A exploração das reservas do pré-sal fez a produção nacional de petróleo dobrar em 20 anos e agora começa a revelar tecnologias desenvolvidas sob medida em alguns elos da cadeia industrial do setor. Uma evidência disso é o fato de o Brasil ter se tornado um exportador de um dos equipamentos mais sofisticados para a extração de petróleo em águas profundas.

As chamadas “árvores de Natal” molhadas, equipamentos submarinos fixados nas bocas dos poços no fundo do mar que controlam a vazão e conduzem o petróleo à superfície, entraram na pauta de exportação depois que multinacionais desenvolveram aqui tecnologias para adaptá-las aos desafios do pré-sal, cujas profundidades podem superar 7 mil metros.

A norueguesa Aker Solutions, a franco-americana TechnipFMC e a OneSubsea, do grupo SLB (novo nome da francesa Schlumberger) foram atraídas pela alta demanda da Petrobras e demais operadoras do pré-sal — cujos contratos impõem a compra de parte dos equipamentos no Brasil. Agora exportam esse tipo de item de alta tecnologia.

A OneSubsea fez do país base de exportações em 2014. Até o fim deste ano, a fábrica em Taubaté (SP) começa a exportar a maior “árvore de Natal” já produzida pela empresa. O equipamento de 100 toneladas vai para um campo da Chevron no Golfo do México.

— Só nossa unidade no Brasil tem tecnologia, capacitação de maquinário e expertise para produzir esse equipamento — diz Carlos Tadeu Cunha Jr., gerente-geral da empresa.

No mês passado, a Aker Solutions anunciou que sua filial brasileira fez o maior embarque mensal de sua história: nove “árvores de Natal” para três projetos das petroleiras ConocoPhillips e Equinor, no litoral da Noruega. “O Brasil já é o principal hub da Aker na execução de projetos mundiais de subsea”, diz uma postagem da empresa nas redes sociais.

— O Brasil tem um baixo custo de mão de obra e uma mão de obra capacitada. Tem se provado eficiente do ponto de vista custo — afirma Denis Ribeiro, vice-presidente de Projetos da norueguesa no Brasil.

Demanda de longo prazo

Luana Duffé, vice-presidente executiva da TechnipFMC, que exporta 60% das “árvores de Natal” produzidas em sua fábrica no Rio, destaca ainda a alta produtividade do pré-sal como um dos principais fatores que deram escala e competitividade à produção nacional desses equipamentos:

— Isso nos permite ter visibilidade de longo prazo. E, somado a isso, volume. Dá mais conforto para investir localmente.



Luana Duffé, vice-presidente executiva da TechnipFMC, que exporta 60% da produção no Rio — Foto: Hermes de Paula

Para executivos e especialistas do setor, o sucesso dessa sofisticada produção nacional em um setor tão disputado dá algumas pistas sobre como superar obstáculos inseridos no chamado “custo Brasil” para desenvolver uma indústria competitiva.

No caso das “árvores de Natal”, o salto na demanda da Petrobras foi decisivo para a produção desses equipamentos aqui, atraindo investimentos das multinacionais e aproveitando a disponibilidade de engenheiros de petróleo com boa formação, mas a inovação fez a diferença.

Segundo Telmo Ghiorzi, secretário-executivo da Abespetro, que reúne fornecedores do setor, o Brasil entrou no seleto grupo de nações — com EUA, Noruega, Reino Unido e Malásia — que produzem esses equipamentos de alta intensidade tecnológica e competem no mercado global.

O país tem exportado para projetos de produção de petróleo em várias regiões do Atlântico, como Golfo do México, costa oeste da África, a vizinha Guiana e o Mar do Norte, na Europa.

Para Ghiorzi, casos de sucesso como os das “árvores de Natal” são “iniciativas heroicas” dessas empresas, que, ao longo de anos, acumularam tecnologia e capacitação de pessoal, mesmo com os altos e baixos de políticas industriais ou de conteúdo local obrigatório no setor. Nessa área, a tecnologia permitiu exportar, o que acabou funcionando como válvula de escape justamente quando a demanda e os estímulos locais foram reduzidos.



Funcionários trabalham na fábrica da Sacor Siderotécnica: fornecedora das exportadoras de “árvores de Natal” também vende lá fora — Foto: Hermes de Paula

Após os escândalos da Lava-Jato e as perdas da Petrobras com o represamento dos preços de combustíveis, a estatal pisou no freio a partir de 2014. Foi quando OneSubsea e Aker Solutions foram buscar mercado lá fora. A TechnipFMC elevou a proporção de sua produção destinada ao exterior a 90% na época, conta Luana.

‘O mundo é maior’

Isso valeu também para os fornecedores locais desses exportadores de equipamentos, como a Sacor Siderotécnica. A indústria produz anodos para proteção catódica contra corrosão, instalados em tubos e equipamentos, como as “árvores de Natal” submarinas, para evitar que a água salgada corra as estruturas.

Seus produtos chegam a fabricantes do exterior diretamente ou vão para fora como parte dos equipamentos produzidos no Brasil para exportação. Segundo Henrique Santos, um dos sócios da Sacor, de 15% a 20% da receita da empresa atualmente vêm do exterior.

Nos anos em que a Petrobras recuou, esse índice chegou a 70%. A empresa forneceu dispositivos para o gasoduto Nord Stream 2, entre Rússia e Alemanha.

— O mercado brasileiro caiu muito, mas tivemos alternativa. O mundo é muito maior — diz Santos, que também é vice-presidente da Firjan Cirj.

Henrique Santos, Luciana Albuquerque (verde) e Carla Studart, sócios da Sacor Siderotécnica — Foto: Hermes de Paula



Segundo João Fernando Oliveira, professor de engenharia da USP e presidente do Conselho de Administração da Embrapii, devido ao pré-sal, a enorme demanda por equipamentos como “árvores de Natal”, que têm características específicas e carregam alta tecnologia, dá maior poder de fogo aos fabricantes na negociação com fornecedores de insumos, como o aço.

A fabricação exige conhecimento acumulado, o que cria um nicho cujas cadeias globais são dominadas por poucos países e multinacionais.

Tecnologia para vencer Custo Brasil

Para Oliveira, da USP, os casos de sucesso têm em comum o investimento em tecnologia e uma “análise minuciosa” de todos os elementos do “custo Brasil”, para vencê-los. Nesse sentido, é possível, na visão dele, comparar essa indústria de “árvores de Natal” com a de aviões da Embraer, a de máquinas da WEG e a de pás para os geradores de energia eólica da Aeris.

O problema, diz o professor, é que a maior parte da indústria não consegue superar os fatores anticompetitivos brasileiros, da estrutura tributária aos problemas de infraestrutura e mão de obra, e fica à margem das cadeias globais. Ele aponta que os incentivos das políticas industriais tendem a beneficiar poucos setores, geralmente com proteção comercial contra importados.

Alguns dos beneficiados são produtores de insumos, como aço e máquinas e equipamentos. O resultado é o encarecimento desses insumos, usados por todos os setores industriais, o que aperta margens de lucro e tira competitividade.

— No setor de autopeças, uma válvula de motor tem no custo do aço 70% do preço de venda dela. A fração do custo do aço é tão pesada que, se variar de um país para outro, vale produzir longe — diz o professor.

‘Reindustrialização’ na mira do BNDES

Tanto Oliveira quanto Ghorzi, da Abespetro, avaliam que novas políticas industriais no Brasil deveriam passar pelo incentivo à exportação. No Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que tem ecoado o desejo de “reindustrialização” repetido pelo presidente Lula, a ordem é apoiar mais as exportações da indústria. Uma linha de crédito para isso já teve spreads reduzidos.



Diretor de Desenvolvimento Produtivo, Comércio Exterior e Inovação do BNDES, José Gordon, diz que não existe a intenção de acabar com a TLP ou recriar a TJLP — Foto: Divulgação

Segundo o diretor de Desenvolvimento Produtivo, Inovação e Comércio Exterior do banco de fomento, José Luís Gordon, o apoio à cadeia de fornecedores é um dos tópicos de uma comissão de cooperação criada com a Petrobras, e a linha para exportações é uma das opções.

— Temos um mercado interno importante, temos que apoiar e fortalecer o mercado interno, mas temos também que apoiar nossas empresas a exportarem — diz Gordon. — A política industrial está sendo feita, e aqui no BNDES, temos prioridade para a inovação, mas também para a exportação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2023

CLIMA DE TENSÃO CRESCENTE ENTRE PAES E O GOVERNO LULA POR CAUSA DO GALEÃO

Por Lauro Jardim

Está péssimo o clima entre o prefeito Eduardo Paes e o ministro Márcio França. O motivo é o Galeão. Os dois se reuniram na quinta-feira passada para tratar da limitação dos voos do Aeroporto Santos Dumont somente para Brasília e São Paulo, o que ajudaria a reabilitar o hoje esvaziado Galeão.

Paes esperava uma conversa já com contornos de definição da questão. Afinal, o próprio Lula, num encontro com o prefeito em 14 de junho, concordou com a proposta.



Gaelão está pleiteando mais voos que estão indo para o Santos Dumont — Foto: Fábio Rossi/Agência O Globo

Mas ouviu do ministro que não seria possível publicar uma portaria determinando a restrição dos voos do Santos Dumont.

A alteração teria que ser por meio de um projeto de lei — o que significa dizer que será um processo demorado e sujeito a lobbies de

todos os tipos. A prefeitura tem em mãos pareceres jurídicos afirmando que não é necessário que a medida seja implantada via projeto de lei.

A conversa entre Paes e França terminou bastante tensa. Para o prefeito, o ministro "está enrolando", conforme ele disse a políticos com quem conversou sobre o assunto nos últimos dias.

Foi um balde de água fria para Paes. O prefeito pretendia que a portaria pudesse ser assinada por Lula na quinta-feira, quando o presidente fará uma extensa agenda no Rio de Janeiro. Agora, Paes já fala até em cancelar as agendas com Lula desta semana. A interlocutores tem lembrado que essa foi uma promessa de campanha dele que, inclusive, foi corroborada por Lula num encontro que tiveram i ano passado.

Paes já pediu o apoio de graúdos do seu partido, o PSD, para o seu pleito. Gilberto Kassab e Rodrigo Pacheco foram acionados.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 07/08/2023

PARECER DEVE DAR A LULA SAÍDA PARA LIBERAR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS

Por Malu Gaspar e Rafael Moraes Moura — Rio e Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira; o presidente Lula; e o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates — Foto: Divulgação

Técnicos da Advocacia-Geral da União estão finalizando um parecer para dar ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva um novo argumento para liberar a exploração de petróleo em alto mar na região da Bacia da Foz do rio Amazonas, que foi negada pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) em maio passado, desencadeando uma crise no governo.

O Ibama já negou a licença de perfuração do bloco FMZ-59 à Petrobras duas vezes, mas Lula e o Ministério de Minas e Energia vêm fazendo pressão para que ela seja concedida.

Uma das razões consideradas pelo Ibama é a falta de uma Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS), que analisa se a região, e não apenas o bloco a ser perfurado, está apta para ser explorada. Esse tipo de avaliação leva de um a dois anos para ser concluída.

O parecer que deve ser divulgado nos próximos dias vai recorrer a uma portaria interministerial de 2012 para dizer que essa avaliação não é obrigatória.



No trecho das disposições transitórias, que fica no final da portaria, consta que um bloco exploratório que não tenha a avaliação ambiental ainda pode ser autorizado por manifestação conjunta dos Ministérios de Minas e Energia e do Meio Ambiente, "de acordo com diretriz estabelecida pelo Conselho Nacional de Política Energética - CNPE".

Fontes a par das negociações nos bastidores relataram à equipe da coluna que o parecer da AGU está sendo ansiosamente aguardado no Ministério das Minas e Energia, na Petrobras e no Palácio do Planalto.

Em maio, logo depois que a licença de perfuração foi negada pelo Ibama, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, disse a conselheiros da companhia que a autorização sairia em mais ou menos seis meses.

Na última quinta-feira (3), o próprio Lula afirmou em entrevista a emissoras de rádio da região amazônica que a posição do Ibama não é definitiva e que o Amapá pode "continuar sonhando" com a exploração de petróleo em seu litoral.

"Vocês podem continuar sonhando. E eu também quero continuar sonhando. Esse estudo do Ibama não é definitivo. Eles apontam falhas técnicas que a Petrobras tem o direito de corrigir", disse o presidente.

Os termos da manifestação da AGU ainda não foram fechados, mas já se sabe que ela não vai solucionar a controvérsia por si só, uma vez que, mesmo que a avaliação ambiental seja dispensada pelos ministérios, ainda assim o Ibama deve ter a última palavra.

Ainda assim, espera-se no governo que ele sirva como "reforço argumentativo" para Lula arbitrar o conflito e tomar uma decisão sobre o caso, a favor da Petrobras e contra os interesses da ministra do Meio Ambiente, Marina Silva.

Se isso ocorrer, o desgaste de Marina com o Planalto e a ala do governo que a critica por considerá-la "inflexível" será inevitável.

A AGU foi chamada para opinar sobre a questão no mês passado, após ser provocada em ofício enviado pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. É comandada por Jorge Messias, um dos homens de confiança de Lula e um dos cotados para a vaga que será aberta no Supremo Tribunal Federal (STF) no final de setembro, com a aposentadoria de Rosa Weber.

Está entre as competências do órgão "fixar a interpretação da Constituição, das leis, dos tratados e demais atos normativos, a ser uniformemente seguida pelos órgãos e entidades da Administração Federal".

A Foz do Amazonas faz parte da Margem Equatorial, área considerada nova fronteira exploratória que vai do litoral do Amapá ao Rio Grande do Norte. A Petrobras pretende realizar investimentos da ordem de US\$ 2 bilhões para as atividades exploratórias nessa região, considerando o plano de negócios até 2026.

Para explorar reservas da chamada Margem Equatorial, a Petrobras quer perfurar poços no bloco 59, a cerca de 160 quilômetros da costa do Oiapoque (AP) e a 500 quilômetros da foz do rio Amazonas, com o objetivo de comprovar a viabilidade econômica da produção de petróleo na região.

Além da falta de uma avaliação ambiental, o Ibama também alega que o pedido da Petrobras não atendia as exigências necessárias em planos de segurança e contingenciamento, assim como um esquema de proteção à fauna ou de comunicação social para as comunidades indígenas.

Congresso: Em alta no início do governo Lula, invasões do MST despencam após instalação de CPI

O instituto, aliás, está para dar uma resposta ao recurso apresentado pela Petrobras em maio.

Na ocasião, a empresa publicou uma nota dizendo que "todos os recursos mobilizados no Amapá e no Pará para a realização da Avaliação Pré-Operacional (simulado para testar os planos de resposta à emergência) foram feitos estritamente em atendimento a decisões e aprovações do Ibama."

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2023

A QUEDA NO LUCRO DA PETROBRAS E AS PERSPECTIVAS PARA A EMPRESA

O repórter Bruno Rosa detalha os resultados do segundo trimestre, apontando quais fatores influenciaram nos números finais, e discute as mudanças ocorridas desde o início do governo Lula



Refinaria Presidente Bernardes, em Cubatão (SP)
— Foto: Nelson Almeida / AFP

A semana terminou com um anúncio de uma forte queda nos lucros trimestrais da Petrobras: 47% em relação ao trimestre anterior, somando R\$ 28,78 bilhões, o menor valor desde o primeiro trimestre de 2021. Mas o tombo já era esperado por analistas e pelo mercado. Afinal, esse é um movimento encontrado também em outras empresas do setor petrolífero, e tem relação direta com a queda no preço do barril,

hoje abaixo dos US\$ 80. Aos acionistas, serão distribuídos R\$ 15 bilhões em dividendos.

Além disso, economistas apontam que mudanças internas da empresa também podem ter contribuído para o resultado. A Petrobras abandonou o modelo de preços de paridade de importação (PPI), em vigor desde 2016 e que atrelava os preços dos combustíveis vendidos no Brasil aos preços praticados no exterior. No começo do ano, ele foi substituído por um outro modelo, que usa fatores internos e externos para definir os preços nas distribuidoras. Contudo, o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, refutou que a mudança de modelo tenha influenciado no resultado.

Agora, a expectativa é pelos resultados futuros da empresa, e também por respostas a algumas perguntas de economistas e investidores. A começar pelo nível de investimento, uma promessa de investimentos feita por Lula desde a campanha eleitoral do ano passado — no trimestre, a alta nos gastos com investimentos foi de 5%. Também restam dúvidas sobre o modelo para a elaboração dos preços, e sobre a defasagem dos valores cobrados nas bombas aqui no Brasil em relação ao exterior.

Neste episódio do Ao Ponto, o repórter Bruno Rosa, da editoria de Economia, explica os números do resultado da Petrobras, e algumas das questões que seguem em aberto, na opinião de economistas, investidores e acionistas. Ele também discute os planos para explorar petróleo na Foz do Amazonas, uma iniciativa barrada pelo Ibama, mas que ainda ronda a Esplanada dos Ministérios e o Palácio do Planalto.

Publicado de segunda a sexta-feira, às 6h, nas principais plataformas de podcast e no site do GLOBO, o Ao Ponto é apresentado pelos jornalistas Carolina Morand e Filipe Barini, sempre abordando acontecimentos relevantes da atualidade. O episódio também pode ser ouvido na página de Podcasts do GLOBO. Você pode seguir a gente em plataformas como Spotify, iTunes, Deezer e na Globoplay.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 07/08/2023

O ESTADO DE S. PAULO

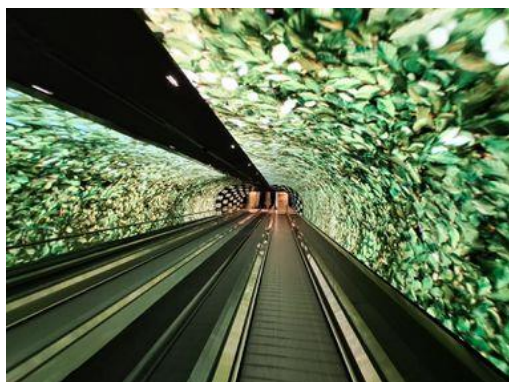
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

TÚNEL DE LED DO SHOPPING CIDADE JARDIM, EM SP, VAI PARAR NA JUSTIÇA

Ministério Público do Estado denuncia donos de centro de compras e Prefeitura por suspeita de irregularidades na liberação de passagem subterrânea e novo estacionamento

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Adriana Ferraz

Premiado, inédito e irregular. Segundo denúncia feita pelo Ministério Público de São Paulo à Justiça, o túnel construído pelo Shopping Cidade Jardim para interligar o luxuoso centro de compras a um novo estacionamento, via esteiras rolantes circundadas por 44 metros de painéis de LED, está em desacordo com a legislação. Para o promotor Marcus Vinicius Monteiro dos Santos, até mesmo o prédio erguido na esquina da Rua Joapé com a Marginal do Pinheiros para acomodar 800 carros de clientes é ilegal.



Passagem subterrânea circundada por painéis de LED leva clientes do novo estacionamento para lojas do Shopping Cidade Jardim Foto: Tiago Queiroz

Em ação civil pública apresentada à Justiça em 20 de julho, a Promotoria de Justiça de Habitação e Urbanismo da Capital afirma que todo o processo de licenciamento e concessão de alvarás do estacionamento Deck Park, originalmente apresentado ao Município como um novo espaço de lojas, assim como do túnel para pedestres, está viciado e, por isso, deve ser cancelado e refeito.

O promotor denunciou as três empresas responsáveis pelo shopping - JHSF Incorporações Ltda, JHSF Malls S.A. e CFN Empreendimentos e Incorporações Imobiliárias Ltda. -, além do Município de São Paulo. Santos pede o fechamento imediato de ambos os espaços, a retomada dos estudos de impacto ambiental e viário, o cumprimento de medidas mitigadoras de trânsito, o cancelamento dos alvarás e, ao fim do processo, a condenação das empresas por danos morais difusos e danos sociais em multa ainda não calculada.

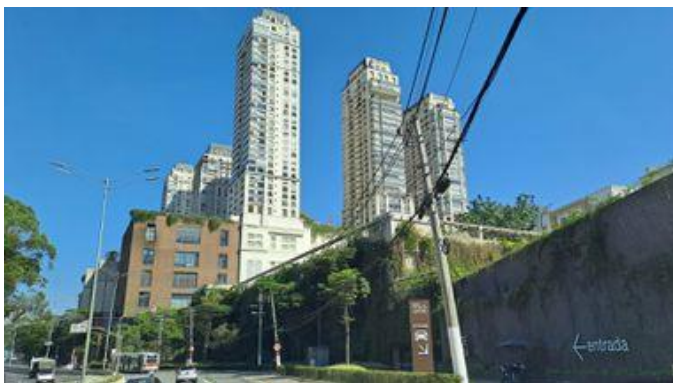
Desde o recebimento da ação civil pela Justiça, o caso já teve duas decisões: uma favorável ao MP e outra contrária. A liminar chegou a ser concedida pelo juiz Antonio Augusto Galvão de Franco, da 4ª Vara de Fazenda Pública, no dia seguinte à denúncia, ou seja, em 21 de julho. Mas o mesmo magistrado suspendeu os efeitos de sua decisão seis dias depois para respeitar, segundo ele, o “direito ao contraditório”.

Nesta segunda decisão, Franco deu prazo de cinco dias para que a Promotoria de Habitação se manifestasse a respeito do “pedido de reconsideração” formulado pela JHSF Malls S.A. e demais empresas citadas na ação. O Estadão apurou que o promotor Marcus Vinicius Monteiro dos Santos reiterou o pedido de liminar em novo despacho feito nesta segunda, 7, à Justiça.

Deck Park

Em processo que reúne 1.647 páginas até aqui, o promotor sustenta que, apesar de as empresas denunciadas terem apresentado pedido de alvará para novo centro de compras, a intenção, desde o início, era a de erguer um estacionamento, o Deck Park. E, mais: o túnel que, em 2022, venceu o Prêmio Popai Brasil 2022, considerado o “Oscar do Varejo” por reconhecer os melhores materiais, ações e projetos de merchandising do País.

Segundo parecer do MP realizado pouco mais de um mês após a inauguração do estacionamento, em outubro de 2021, pedestres já faziam o trajeto entre a nova edificação e o shopping por meio de um túnel com 145 metros. “Ocorre que nos projetos apresentados pelas rés para análise do Município de São Paulo não existia a previsão da construção do túnel no local. A inclusão desta ligação em projeto deixaria evidente a verdadeira intenção das empreendedoras de utilizar a nova edificação como estacionamento do Shopping Cidade Jardim, inviabilizando sua estratégia de induzir em erro o poder público.”



Entrada de novo estacionamento do Shopping Cidade Jardim Foto: Tiago Queiroz

A estratégia citada teria sido a apresentação, em 2019, de um pedido de alvará para centro de compras, com três andares e três subsolos. O empreendimento, denominado “Santiago 1B”, previa o total de 119 vagas de automóveis, número inferior a 120, quantidade que enquadraria o empreendimento como Polo Gerador de Tráfego e, portanto, exigiria ações mitigadoras de trânsito.

Na ação, Santos relata que dois anos depois, em outubro de 2021, a JHSF Incorporações Ltda obteve novo alvará a partir de um projeto modificativo. O documento em questão ainda tratava o estacionamento atual como centro de compras, mas com 709 vagas e não mais 119, tornando-o, portanto, polo gerador.

Já em janeiro deste ano, com a investigação em curso, Santos informa que a mesma empresa encaminhou documento à Promotoria “querendo fazer crer que o estacionamento estava sendo utilizado também como centro de compras” - fato que foi classificado como “simulação” pela Subprefeitura do Butantã, que, instada pelo Ministério Público, vistoriou o local e confirmou que trata-se de um prédio de estacionamento, sem lojas.

Túnel sensorial

A reportagem do Estadão esteve em ambos os espaços nesta segunda, 7. O prédio construído como centro de compras funciona somente como um estacionamento e o túnel é acessado apenas por meio dele, ou seja, sem abertura direta para a rua e, conseqüentemente, para pedestres. Em uma placa exposta aos clientes, o shopping afirma que o Deck Park é uma “alternativa de estacionamento com novas vagas e muito mais comodidade e conforto. E informa que em breve novas lojas serão abertas.



Além de ser uma passagem, o túnel é uma atração turística aos visitantes do shopping. Quem passa por ele vive uma experiência imersiva de quase dois minutos, com música ambiente, imagens em alta resolução e aromas diversos.

Para o Ministério Público, porém, “a construção desse túnel se deu de forma absolutamente clandestina e ilegal. Tanto assim que o pedido formulado perante a municipalidade para expedição do termo de permissão de uso se deu apenas após a conclusão daquela obra, precisamente em 16/02/22”, sustenta o Ministério Público.

Pedestres acessam Shopping Cidade Jardim por meio de túnel em LED Foto: Tiago Queiroz

“Além de não estar previsto em projeto, não consta informação quanto à regularidade da construção do túnel sob área pública municipal. Em pesquisa junto à Câmara Municipal de São Paulo, foram encontrados 30



decretos que tratam de permissão de uso de subsolo. Nenhum dos dispositivos legais trata da permissão de uso, a título precário, gratuito ou oneroso, de trecho de subsolo da Rua Joapé.”

Em posicionamento apresentado à Promotoria, a JHSF argumentou que o túnel de conexão entre o Shopping Cidade Jardim e o estacionamento Deck Park é um projeto “novo e autônomo com aprovação independente”. Acrescentou que a conexão para pedestres entre o empreendimento e o shopping está prevista há muitos anos, conforme projeto de reconfiguração viária da Marginal Pinheiros.

Santos, no entanto, destaca que o referido projeto previa interligar três quadras por meio de passarelas sobre a Avenida Magalhães de Castro (nome dado do trecho da marginal) e a Rua Joapé, acessada na quadra do estacionamento Deck Park a partir do passeio público, tratando-se de obra que tinha por objetivo intervir na mobilidade urbana, considerando os diversos empreendimentos previstos para a região. “O túnel de conexão construído é uma obra para uso específico porquanto interliga o estacionamento Deck Park ao Shopping Cidade Jardim a partir das áreas internas das edificações.”

A Prefeitura, que é ré no caso, concedeu as licenças para o estacionamento e o túnel, que teve processo de aprovação apartado. Em nota, a gestão Ricardo Nunes (MDB) informou, por meio da Procuradoria Geral do Município, que não foi citada ainda na ação. “ Quando for, apresentará todas as informações necessárias.” O Estadão apurou, porém, que a Justiça informou a PGM sobre a liminar suspensa em 27 de julho, via e-mail.

Já a JHSF informou que o “edifício em questão é um centro comercial em desenvolvimento”. Em nota, a empresa afirmou que “atualmente há quatro operações comerciais em atividade, que ocupam 275,44 m², e espaços locáveis em negociações com lojistas interessados, que ocuparão outros 637,63 m². Além disso, como previsto em projeto e é praxe em todo centro comercial, o empreendimento possui vagas de estacionamento.” Não houve manifestação sobre o túnel e a ação civil em trâmite na Justiça.

Túnel de LED de shopping de luxo vai parar na Justiça

Ministério Público de São Paulo denuncia donos do Shopping Cidade Jardim e Prefeitura por suspeita de irregularidades na liberação de passagem subterrânea e nov

No pedido de liminar, que será novamente analisado, a Promotoria de Habitação sustenta que a alteração de uso e da natureza do empreendimento (de centro de compras para um estacionamento) demandava, por parte das rés, a apresentação de um novo projeto.

Da mesma forma, destaca que, em função de tal irregularidade, a Prefeitura agiu de “forma ilegal” ao expedir o Certificado de Conclusão nº 2022-80664-00, 23/05/2022. “Esse ato administrativo desatendeu o disposto no art. 33, § 3º, do Código de Obras, que define que para a emissão do mencionado certificado são aceitas “pequenas alterações” em relação ao processo aprovado. E isso não ocorreu no caso em tela, já que as alterações foram de grandes e impactantes proporções.”

Se a liminar for novamente considerada válida, tanto o estacionamento como o túnel deverão ser fechados ao público mediante multas de mais de R\$ 100 mil por dia em caso de descumprimento./
COM TIAGO QUEIROZ

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/08/2023

BRASIL PRECISA DE QUASE R\$ 900 BILHÕES PARA CUMPRIR METAS NO SANEAMENTO ATÉ 2033, DIZ PESQUISA

Projeção feita pelas operadoras privadas leva em conta investimentos feitos em 2021, após aprovação do marco do saneamento

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA - Números levantados pelas empresas privadas que operam no setor de água e saneamento apontam para o desafio que ainda está pela frente para universalizar o acesso da população brasileira a água potável e tratamento de esgoto. Serão necessários, segundo elas, R\$ 893 bilhões até 2033 para cumprir o objetivo fixado na aprovação do marco do saneamento.

A nova legislação, aprovada em 2020, prevê que daqui a dez anos, a água tratada deverá atender a 99% dos brasileiros e 90% deverão ter acesso à rede de esgoto. Hoje, o serviço de água chega a 84,2% dos moradores, e o esgoto, a 55,8%, segundo dados da Abcon (Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto), que reúne as 16 maiores operadoras privadas do País.



Nova legislação fecha brecha para que estatais seguissem oferecendo serviços sem licitação em regiões metropolitanas. Foto: Dida Sampaio/Estadão

A projeção feita pela entidade em parceria com a KPMG indica que, se mantido o ritmo de investimentos de 2021, o objetivo da universalização só será alcançado em 2089.

Em 2021, logo após a aprovação do marco do saneamento, foram R\$ 18,3 bilhões em investimentos totais no setor, feitos por empresas privadas, estatais e

também por Estados, municípios e pelo governo federal. As operadoras do setor privado responderam por cerca de um quinto do total (19,3%).

A média de investimentos também se mexeu pouco logo após a aprovação do marco do saneamento, saindo de R\$ 15,3 bilhões no período de 2007 a 2019, para R\$ 16,1 bilhões entre 2020 e 2021.

O diretor-executivo da Abcon, Percy Soares Neto, no entanto, avalia que a entrada do setor privado dará velocidade a esses investimentos.

Desde a aprovação do marco do saneamento, ele afirma que R\$ 64 bilhões foram contratados em novos investimentos, que deverão se concretizar nos próximos anos. Há ainda mais 31 leilões via concessão, privatização e PPPs em elaboração, com previsão de R\$ 24,4 bilhões de investimentos.

“As metas não são impossíveis de se cumprir, mas realmente é preciso mudar substancialmente o padrão de investimentos no setor”, afirma Percy. “A partir do valor contratado, nos próximos anos esse indicador tende a melhorar”.

Ele afirma que também os operadores públicos passaram a investir mais, impulsionados pela mexida provocada pelo marco do saneamento. E usa como estimativa o aumento do número de Parcerias Público-Privadas (PPPs) em análise pelo setor público.

“A lei sacudiu o mercado, o público foi retirado da zona de conforto. Alguns partiram para buscar a iniciativa privada, outros começaram a se mexer”, afirma.

Hoje, as PPPs respondem por cerca de 3% dos contratos de prestação de serviços com a iniciativa privada. Com as mudanças promovidas pelo governo Lula, neste ano, a previsão do executivo é a de que elas se transformem no principal vetor de crescimento de investimentos nos próximos anos.

Decretos de Lula

Os decretos presidenciais editados em abril revisando o marco do saneamento, embora alvo de críticas do Congresso, tiveram um ponto de apoio no setor privado: a autorização para que

operadores assumissem mais do que 25% de uma PPP. O percentual era o limite para a entrada de um privado no contrato até então.

“As PPPs assumirão certo protagonismo, mas haverá contratos de concessão também. A diferença é que as PPPs, que eram um modelo desincentivado, passam a ser estimuladas agora”, diz Percy.

A revisão dos decretos do saneamento, após costura de acordo político, permitiu que as empresas estatais tivessem mais tempo (até o fim deste ano) e também mais flexibilidade para se adequar às regras. Com isso, muitas delas, condenadas a deixar o mercado, ganharam sobrevida e poderão atuar em conjunto com o setor privado, segundo a previsão do executivo.

“É uma nova fronteira: a companhia pública que foi exposta pelo marco poderá integrar uma PPP para atender a Estados e municípios que não quiseram fazer concessões ou privatizar. Posso exemplificar casos como o de SC, PR, BA, PB e GO. O Paraná, por exemplo, licitou uma PPP no mês passado”, afirma Percy.

Outros importantes mercados estão desenhando concessões e privatizações. Pará e Sergipe estudam concessões, enquanto São Paulo e Minas planejam privatizar o controle de suas empresas estaduais de saneamento.

Nos últimos anos, o Estado do Rio de Janeiro privatizou a Cedae, e o Rio Grande do Sul, a Corsan. Outros Estados e municípios ainda organizam seus modelos de atendimento do serviço.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 07/08/2023

GRUPOS VÃO REVISAR PLANO DE FERTILIZANTES PARA REDUZIR DEPENDÊNCIA DO PAÍS POR IMPORTAÇÃO

Novidade idealizada pelo vice-presidente Geraldo Alckmin foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira, 7
Por Luci Ribeiro

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e vice-presidente, Geraldo Alckmin, criou um grupo de trabalho para revisar o Plano Nacional de Fertilizantes e outro para elaborar proposta de criação e monitoramento da implantação do Centro de Excelência em Fertilizantes e Nutrição de Plantas.

As portarias que criam as duas equipes foram publicadas no Diário Oficial da União de hoje, 7, e são assinadas pelo Conselho Nacional de Fertilizantes e Nutrição de Plantas (Confert), que é presidido por Alckmin. Os dois grupos foram anunciados em junho na primeira reunião do Conselho, conforme apurou o Estadão/Broadcast.



Novidade idealizada pelo vice-presidente Geraldo Alckmin foi publicada no Diário Oficial da União desta segunda-feira, 7 Foto: Wilton Junior/ Estadão

O primeiro grupo formalizado hoje terá 90 dias, prorrogáveis pelo mesmo período, para fazer uma proposta de revisão do Plano Nacional de Fertilizantes 2022-2050, cujo objetivo é reduzir a dependência externa do Brasil nessa área. Hoje, 85% dos fertilizantes usados nas plantações brasileiras são importados. “A redução, ao menos parcial, dessa dependência externa é um dos objetivos da Política

Nacional de Fertilizantes que passa a ser atualizada a partir de agora”, disse o secretário executivo do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Márcio Elias Rosa, em junho.

O segundo grupo de trabalho também terá 90 dias de trabalho, mas, nesse caso, a tarefa principal é entregar ao ministro uma proposta de modelo de governança para o funcionamento do Centro de Excelência em Fertilizantes e Nutrição de Plantas (Cefenp) e de infraestrutura física, recursos humanos, fontes públicas e/ou privadas de recursos financeiros, associada à uma proposta de captação e gestão para criação do novo centro.

A intenção do governo, segundo já informou o MDIC, é anunciar uma Política Nacional para a Indústria e a Política Nacional de Fertilizantes até novembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2023

‘CAMPOS NETO TEVE BOA SAÍDA PARA ESTABELEECER UM POUCO DE PAZ COM O PLANALTO’, DIZ EX-DIRETOR DO BC

O economista Aldo Mendes vê espaço para o Copom promover mais 1,50 ponto porcentual adicional de corte na Selic

Por Francisco Carlos de Assis

O economista e ex-diretor de Política Monetária do Banco Central (BC) Aldo Mendes vê espaço para o Comitê de Política Monetária (Copom) cortar mais 1,50 ponto porcentual na Selic até dezembro. “Acho que 11,75% é um bom número para o final do ano. Neste patamar o Copom pode cessar os cortes para avaliar o ambiente fiscal”, afirma.

De acordo com Mendes, há também muita coisa a ser discutida no âmbito da reforma tributária, como as leis complementares, por exemplo. E como não vai ser algo rápido, porque terão de ser acomodados muitos interesses antagônicos, seria melhor o BC interromper o ciclo de cortes no fim do ano.



Crítico da demora do BC para iniciar o afrouxamento da política monetária, Mendes admite ter sido pego de surpresa pela queda de 0,50 ponto porcentual na reunião da quarta-feira passada, 2. “Achei que a decisão pelo corte de meio ponto foi acertada e torcia por isso, mas pelas comunicações anteriores do BC eu achava que viria um corte de apenas 0,25 ponto porcentual”, confessa o economista, que fez parte do colegiado do BC entre os anos de 2009 e 2016.

Aldo Mendes, economista e ex-diretor de Política Monetária do BC, vê espaço para o Copom promover mais

1,50 ponto porcentual de corte na Selic Foto: AE / AE

O voto do presidente da autarquia, Roberto Campos Neto, pelo corte de 0,50 ponto foi uma boa saída para o BC estabelecer um pouco de paz com o Palácio do Planalto, diz o economista.

Leia abaixo os principais trechos da entrevista.

Na contramão da maioria dos agentes do mercado, que esperava um corte de 0,25 ponto da Selic, o Copom cortou 0,50 pp. Foi uma decisão acertada?

Confesso que também fui surpreendido. Embora achasse melhor 0,50 ponto, acreditava que viria 0,25 ponto por causa das comunicações anteriores do BC. Foi surpreendente também porque não me lembro de um placar de 5 a 4 e porque os diretores mais próximos do mercado votaram pelo corte de 0,25 pp.



Como o senhor interpretou o voto do presidente do BC, Roberto Campos Neto, pelo corte de 0,50 ponto porcentual, junto com os novos diretores Ailton Aquino (Fiscalização) e Gabriel Galipolo (Política Monetária), ambos indicados pelo presidente Lula?

Foi uma boa saída do presidente Roberto Campos Neto para estabelecer um pouco de paz com o Palácio do Planalto. O [ministro da Fazenda, Fernando] Haddad tem feito um belo trabalho de articulação e o Campos Neto demonstrou que quer fazer parte desta articulação. A surpresa veio do fato de que Campos Neto indicava que manteria a rigidez.

O comunicado indica que a política monetária permanece contracionista, mas sinalizou para outro corte de 0,50 ponto. Cortes de 0,25 pp não reforçariam melhor esta mensagem?

Interessante que foram 5 votos por 0,50 ponto de corte e 4 por 0,25 ponto e o comunicado deixou claro que próximo passo será de outro corte de meio ponto. Eu acho que o que aconteceu é que os diretores fecharam com o comunicado a porta para especulações em torno de cortes de 0,75 ponto à frente.

E qual o espaço que o senhor acredita que há para cortes adicionais?

Acho que 11,75% é um bom número de Selic para o final do ano. Neste patamar o Copom pode cessar os cortes para avaliar o ambiente fiscal.

Muita gente no mercado avalia que faltou ao comunicado explicar melhor os motivos que levaram o Copom cortar 0,50 ponto porcentual e não 0,25 ponto. Faltou mesmo uma melhor explicação?

Isso é discurso de perdedor. Esperavam 0,25 ponto e veio 0,50. Entenderam que viria 0,25 ponto, orientaram seus negócios com base nisso e agora se sentem traídos. Faz parte. Se você olhar no contexto maior, faz tempo que existe indicação de que poderia ser maior que 0,25 ponto porcentual.

Os diretores do BC combinam o tom do comunicado?

O comunicado faz parte da comunicação do BC e é feito a 18 mãos [são 9 os membros do BC]. Então há discussão. A redação do comunicado é acertada para se passar o recado que se quer passar.

O que deve pesar mais para a ancoragem das expectativas de inflação daqui para frente: o ritmo de cortes da Selic ou as aprovações do arcabouço fiscal e reforma tributária no Senado?

Tudo ajuda a ancorar as expectativas, a aprovação da reforma e do arcabouço, tributar ativos e rendas. Não faz mais sentido uns pagarem muito imposto e outros não pagarem nada. Isso vai trazer arrecadação extraordinária que ajudará o arcabouço fiscal. O Brasil teve melhora de rating recentemente e isso traz melhora, tem o efeito de inflação menor vindo de fora. Tudo isso ajuda a gerar um cenário positivo para a economia e a ancorar as expectativas.

Como o senhor acha que virá a ata da reunião do Copom na terça-feira?

Acho que será uma ata equilibrada, que trará entendimento de que as coisas estão melhorando, mas que fará menção ao ambiente fiscal e à necessidade de se aprovar a reforma no Senado.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2023

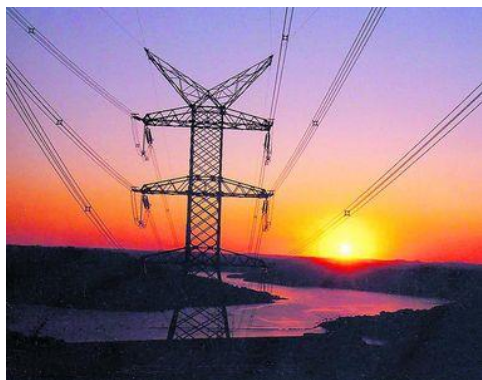
OFERTA DE PRIVATIZAÇÃO DA COPEL JÁ TEM O DOBRO DE INTERESSADOS E SOMA R\$ 10 BILHÕES EM DEMANDA

Venda de ações pode movimentar R\$ 5 bilhões, uma das maiores do ano

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES - Por Altamiro Silva Junior e Cynthia Declodt

A poucos dias de sua privatização, a Companhia Paranaense de Energia (Copel) continua atraindo investidores para sua oferta bilionária de ações. A demanda para participar da operação chega perto dos R\$ 10 bilhões, o dobro do tamanho original da transação, apurou a Coluna. A expectativa é que o interesse cresça ainda mais, pois muitos investidores deixam para colocar suas ordens nos

momentos finais. A definição do preço de venda da ação está prevista para a próxima terça-feira. Nesta segunda, às 17h, acaba o prazo para a reserva dos papéis.



Parte da demanda tem vindo de investidores estrangeiros, como as gestoras norte-americanas GQG e Zimmer Foto: DIVULGAÇÃO / COPEL

Parte da demanda tem vindo de investidores estrangeiros, com os quais os bancos coordenadores já conversam há alguns meses. A gestora norte-americana GQG se comprometeu a levar US\$ 100 milhões das ações que serão oferecidas na transação. Outro é a gestora, também americana, Zimmer, que investe no setor de petróleo, energia e saneamento. Entre os papéis em sua carteira estão a Duke Energy, a Cheniere Energy, de Houston, e a Eletrobras.

A maior parte da demanda, por enquanto, é de investidores locais. Ainda entre as gestoras que deram ordens, fontes citam a carioca SPX.

Mapeamento constatou apetite para as ações da estatal

Antes de a operação ir a mercado, foi feito um mapeamento do interesse dos investidores, que constatou que havia apetite para todos os papéis. A Copel irá ofertar inicialmente 549 milhões de ações ordinárias (ON, com direito a voto), sendo a distribuição primária de 229,9 milhões de ações. Neste caso, o dinheiro deve ser usado para pagar a renovação da concessão da hidrelétrica. Já o Estado do Paraná deve vender 319 milhões de ações. Ao todo, a oferta pode movimentar R\$ 5 bilhões, uma das maiores do ano.

O preço de referência é de R\$ 7,85 por ação. Segundo fontes, os bancos podem tentar vender a ação na casa dos R\$ 8,00. Na B3, o papel era negociado a R\$ 8,63 na tarde da sexta-feira.

A oferta é coordenada pelo BTG Pactual, o líder da transação, e por Itaú BBA, UBS BB, Bradesco BBI e Morgan Stanley.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 07/08/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

LEILÕES DE SANEAMENTO EM ESTRUTURAÇÃO SOMAM R\$ 24 BILHÕES EM INVESTIMENTOS

Para este ano, há muita expectativa em relação aos projetos de Sergipe, Pará e Porto Alegre, que estão sendo estruturados pelo BNDES, segundo Percy Soares Neto, da Abcon

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

Os próximos leilões de saneamento em estruturação somam cerca de R\$ 24 bilhões em investimentos, segundo mapeamento feito pela Abcon (Associação e Sindicato Nacional das Concessionárias Privadas de Água e Esgoto), que considerou a carteira de projetos do BNDES e iniciativas que já passaram por consultas públicas.

A expectativa das empresas, porém, é que haja um aumento da carteira, a partir da definição em torno dos decretos de regulamentação do novo marco legal, o que deve levar mais companhias estaduais a buscar PPPs, segundo Percy Soares Neto, diretor-executivo da entidade.



“Hoje vemos municípios que tentam fazer leilões sozinhos e que sofrem muitos questionamentos, tanto de companhias estaduais, tribunais de contas. Algumas licitações municipais param no meio do caminho. Mas, depois que foi apaziguada questão dos decretos no Congresso, há uma expectativa de que mais companhias estaduais venham a fazer PPPs”, disse Soares, em coletiva de imprensa realizada, após a divulgação do panorama anual da entidade.

“O Paraná tem duas PPPs previstas. Há uma intenção na Paraíba, em Goiás e talvez em Santa Catarina. Há um conjunto de modelagens que estão andando. Para este ano, há muita expectativa em relação aos projetos de Sergipe, Pará e Porto Alegre, que estão sendo estruturados pelo BNDES”, disse.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2023

RENOVAÇÃO DE FERROVIAS PASSA POR REDISSCUSSÃO

Operadoras negociam flexibilização, e governo propõe nova avaliação de investimentos

Por Taís Hirata — De São Paulo

O governo federal e as operadoras de ferrovias Vale, Rumo e MRS têm travado conversas duras em torno das renovações antecipadas firmadas na gestão passada. O Valor apurou que, de um lado, as empresas não têm conseguido cumprir parte das obrigações pactuadas e têm buscado flexibilizações. De outro, o Ministério dos Transportes aproveita a janela para reavaliar os valores de investimentos incluídos nos aditivos – que, na visão da pasta, podem ter sido subestimados, considerando os ganhos obtidos com a prorrogação por mais 30 anos dos contratos.

Prorrogação antecipada

Governo e operadoras de ferrovias discutem aditivos que renovaram concessões por mais 30 anos

Raio-x das renovações antecipadas*

	Vale	Rumo	MRS Logística**
Concessões prorrogadas	Estrada de Ferro Carajás e Estrada de Ferro Vitória-Minas	Malha Paulista	MRS
Prazo inicial de vencimento	2027	2028	2026
Prazo após prorrogação	2057	2058	2056
Assinatura do aditivo	Dezembro de 2020	Mai de 2020	Julho de 2022
Investimentos pactuados, R\$ bilhões	12,9	6,1	6,2
Outorga paga	11,8	2,9	4,8

*Valores se referem aos números divulgados no momento da assinatura do contrato, exceto os da MRS, atualizados pela data-base de maio de 2022

**Controlada por CSN, Vale, Gerdau e Usiminas. Fontes: Vale, Rumo, MRS, Ministério da Infraestrutura e ANTT

A situação das companhias não é fácil, na avaliação de pessoas a par do tema. Um fator que aumenta a pressão sobre as empresas é uma cláusula, no aditivo das renovações, que diz que a prorrogação dos contratos só se concretizará caso sejam realizados 80% de todos os investimentos contratados em um prazo de até 2027, no caso da Rumo e da Vale, e 2026, para a MRS.

O argumento central em defesa da renovação antecipada das concessões, no lugar de nova licitação, foi a antecipação dos investimentos. A ideia é que, caso as obras não se concretizem, a tese da vantajosidade perde sentido.

A regra funciona até mesmo caso a não execução seja fruto “de fato alheio à vontade ou que não possa ser exclusivamente imputado à concessionária”, dizem os contratos. Ou seja, caso os grupos não entreguem as obras no prazo - mesmo que por fator externo - a prorrogação pode ficar sob risco.

Do lado do governo, a discussão foi acompanhada de uma nova aferição da vantajosidade das renovações – algo que não fica claro em alguns casos, na visão do ministério, apurou o Valor.

As conversas ainda estão em curso, mas, na prática, o processo poderá resultar na adição de novos investimentos bilionários aos contratos, caso a vantajosidade destes não se comprove.



Entre as três empresas envolvidas, a situação mais complicada é a da Vale, avaliam fontes. A empresa firmou seu acordo em dezembro de 2020, para renovar os contratos da Estrada de Ferro Carajás e da Estrada de Ferro Vitória-Minas, por mais 30 anos, a partir de 2027, quando venceriam as concessões originais.

A contrapartida foi de R\$ 24,7 bilhões: R\$ 11,8 bilhões em outorgas e R\$ 12,9 bilhões em investimentos cruzados. A principal obra é a construção da Fico (Ferrovia de Integração Centro-Oeste), entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT) – ferrovia que será posteriormente leiloadada pela União.

Fontes do setor afirmam que o ritmo da construção da Fico tem sido lento. O primeiro trecho de desapropriação, para o início das obras, foi liberado em abril deste ano pela Infra SA (ex- Valec). A avaliação é que a governança em torno da obra, que envolve Infra SA e ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) pode impactar o andamento da construção - o que gera preocupação.

A ANTT, por sua vez, diz que o prazo para conclusão da obra é abril de 2028 e, portanto, “não há que se falar ainda em descumprimento” e que “acompanhará a evolução das obras seguindo os mecanismos do contrato”.

Procurada, a Vale afirmou, em nota, que o “processo de renovação das concessões foi estritamente regular”, e que o contrato foi assinado após cinco anos de discussões com ANTT, governo e TCU. A empresa também diz que “está cumprindo todas as obrigações decorrentes da renovação” e que “entregou 100% do compromisso cruzado da Fiol e adquiriu os equipamentos necessários para expansão da oferta de trens de passageiros”, e que “as mais de 470 obras de mobilidade urbana e a obra da Fico seguem em implantação.”

No caso da Rumo, que assinou a renovação da Malha Paulista em maio de 2020, a dificuldade de cumprir parte das obrigações já está sendo discutida no âmbito da Secex Consenso do TCU, órgão criado para mediar conflitos.

A empresa, do grupo Cosan, foi a primeira a firmar a renovação. O acordo que prorrogou o contrato por mais 30 anos, a partir de 2029, exigiu R\$ 6,1 bilhões de obras na malha, além de uma outorga de R\$ 2,9 bilhões à União.

Segundo fontes, a dificuldade da Rumo se dá porque a lista de obrigações do contrato é muito detalhada, sem margem para flexibilização. Além disso, algumas obras elencadas no caderno têm se mostrado inviáveis na prática.

Uma pessoa próxima ao grupo diz que o valor do investimento executado chega a superar o inicialmente previsto, porém, a empresa fez um rearranjo de prioridades, com a antecipação de obras programadas para o futuro – algo não previsto no contrato. Portanto, não há risco de a prorrogação não se efetivar por falta de investimento, segundo afirma.

A Rumo reconhece a possibilidade de novos investimentos serem incluídos, no âmbito das discussões com o governo, diz a fonte, que avalia que as obras adicionais podem ser positivas para ampliar a capacidade da ferrovia.

Procurada, a Rumo diz que “é natural que no decorrer dos anos sejam rediscutidas melhorias” nos investimentos, dado que o plano de negócios foi estruturado em 2016. A companhia afirma que “as alterações pontuais que a concessionária vem discutindo no caderno de obras junto ao poder concedente tem por finalidade maior eficiência dos recursos”.

A MRS firmou seu acordo em julho de 2022, com investimentos de R\$ 6,2 bilhões e outorga de R\$ 4,8 bilhões, em troca da extensão por mais 30 anos. Segundo a ANTT, a apuração do cumprimento das obrigações da empresa para o primeiro ano do contrato ainda está em andamento.

Procurada, a MRS afirma, em nota, que “vem executando as entregas previstas em seu plano de investimentos” e que “obras previstas para os próximos anos do contrato já estão em andamento”. O grupo diz que “não serão poupados esforços e empenho para que os resultados possam melhorar a eficiência e aumentar a capacidade do modal.”

Também procurado, o Ministério dos Transportes preferiu não comentar o tema neste momento. O TCU não se manifestou.

A ANTT também afirmou, em nota, que “confia na competência e no compromisso das concessionárias Rumo, Vale e MRS, que tiveram seus contratos renovados, portanto não considera a possibilidade de não efetivação das renovações” e observou que os aditivos têm “mecanismos modernos de fiscalização”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2023

MULTINACIONAIS PRESSIONAM POR REGULAÇÃO DO HIDROGÊNIO VERDE NO BRASIL

Companhias como Yara, Siemens Energy e Thyssenkrupp, além das brasileiras Eletrobras e Comerc, formaram a Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV)

Por Marina Falcão — Do Recife



Um grupo de dez grandes empresas interessadas no desenvolvimento de indústria de hidrogênio verde no Brasil (H2V) criou uma associação com objetivo de acelerar o debate em torno do marco regulatório para o setor. “O Brasil precisa passar uma mensagem mais clara e direta para entrar na competição global. Precisamos de um empurrão para sair da inércia”, afirma Luis Viga, presidente da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV).

Viga é gerente-geral da Fortescue no Brasil, multinacional australiana do setor de mineração, que tem um projeto de R\$ 20 bilhões para construção de uma usina de H2V no Porto do Pecém, no Ceará. A nova entidade conta ainda com Eletrobras, Comerc Energia, European Energy, Air Products, Messer, Voltalia, Yara, Siemens Energy e Thyssenkrupp.

Luis Viga: “Brasil tem condição ‘muito competitiva’ para desenvolver o setor de H2V” — Foto: Divulgação

Segundo Viga, o Brasil tem condições “muito competitivas” para desenvolvimento do setor de H2V, por conta da matriz energética limpa, mas outros países estão agindo mais incisivamente para atrair os investidores. Os Estados Unidos já anunciaram que vão subsidiar até U\$ 3 na produção de um quilograma de H2V, cujo preço é estimado entre Us\$ 4 e U\$ 5. A ideia do governo americano é que a cadeia de energia verde promova uma reindustrialização do país.

No Oriente Médio, a Arábia Saudita anunciou a construção da maior usina de H2V do mundo, também com elevados subsídios do governo. O país visa exportação para o mercado Europeu, que deve ser o primeiro grande comprador de H2V global com objetivo de cumprir metas de redução de carbono.

Viga afirma que os primeiros investidores no mercado de H2V assumirão um risco maior e, portanto, é crucial uma mobilização do governo brasileiro para reduzir alguns entraves. Um dos gargalos, aponta o executivo, é a elevada oneração da energia no consumo. Além disso, diz, é necessário estabelecer segurança jurídica e esclarecer as regras no país para atrair bancos de fora para financiar os projetos, reduzindo a dependência dos brasileiros BNB e BNDES.

Segundo um estudo da Bloomberg, o Brasil tem potencial para, em 20 anos, atrair U\$ 200 bilhões em investimentos para produção de H2V. Para abastecer as usinas, será necessário adicionar 198 gigawatts de capacidade em energia eólica e solar. “É o equivalente a um novo Brasil em energia”, comenta Viga.

A ABIHV tem expectativa de que, até o fim do ano, o marco regulatório para a indústria de H2V seja apresentado pelo governo. Somente no Ceará, há mais de 30 memorandos de intenções de investimentos assinados com o governo estadual de projetos de usinas de H2V. Há ainda negociações nos Estados de Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Norte e Maranhão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2023

O USO DOS PORTOS BRASILEIROS PELO TRÁFICO INTERNACIONAL

Considerado o segundo maior emissor do mundo de cocaína para o velho continente pelas autoridades europeias, o porto de Santos não é o único do país a ser utilizado por narcotraficantes

Por Marcos de Moura e Souza — De São Paulo

Em setembro de 2022, traficantes acondicionaram 772 quilos de cocaína em carregamento de 640 sacas de café que sairia de Santos (SP) para o porto de Antuérpia, na Bélgica. O uso do sistema portuário pelo tráfico internacional não se limita, porém, a Santos, o maior porto do Brasil.

Nas últimas semanas, o Valor reuniu dados e relatos da Polícia Federal, da Receita Federal, do Ministério Público, da Secretaria de Segurança de São Paulo e de funcionários da União Europeia, que ajudam a montar um retrato sobre como o crime tem explorado portos do país - sobretudo em Santos. “O tráfico de cocaína por contêineres não é algo novo, mas o volume sim é novidade”, diz Laurent Laniel, do Centro de Monitoramento Europeu de Drogas e da Dependência das Drogas (EMCDDA, na sigla em inglês)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 07/08/2023

VEJA COMO O TRÁFICO INTERNACIONAL DE DROGASTOMOU OS PORTOS BRASILEIROS

Exploração por narcotraficantes é um problema sem solução clara e que expõe as limitações de autoridades não só brasileiras como do mundo afora

Por Marcos de Moura e Souza, Valor — São Paulo



Relatório do TCU dá aval à privatização do Porto de Santos — Foto: Anna Carolina Negri/Valor

O porto de Santos bateu no ano passado mais um recorde. Um volume transportado de 162,4 milhões de toneladas de cargas. A movimentação representou US\$ 174,6 bilhões. Soja, milho, suco de laranja, carnes, celulose estão entre as cargas que passam em maior volume nos cargueiros que partem todos os dias do porto. Nos primeiros meses de 2023, os números continuam impressionando.

Quase 30% de todas as trocas comerciais do Brasil passam por Santos. Mas o maior porto do Brasil figura também há anos em outro tipo de estatística: o do tráfico internacional de cocaína.

Entre 2016 e 2022, a Receita Federal apreendeu 126 toneladas da droga em contêineres ou escondidas em partes dos navios que estavam prestes a zarpar. Este ano, até junho foram 6 toneladas. Quase sempre, o destino seria a Europa. Segundo autoridades europeias, Santos aparece como segundo maior emissor do mundo de cocaína para o velho continente.

Nas últimas semanas, o Valor reuniu dados e relatos da Polícia Federal, da Receita Federal, do Ministério Público, da Secretaria de Segurança de São Paulo e de funcionários da União Europeia, que ajudam a montar um retrato atualizado sobre como o crime tem explorado estruturas portuárias do país — sobretudo em Santos.

O envolvimento de traficantes locais com comércio com a Europa contribuiu, nos últimos anos, para mudar a paisagem da criminalidade da Baixada Santista, segundo a promotores de Justiça.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/08/2023

PF APREENDE MADEIRA ILEGAL NO PARÁ E COMEMORA SALDO DE OPERAÇÕES NO 1º SEMESTRE

De janeiro a junho de 2023, o Pará registrou 1.636 km² de novas áreas desmatadas. Esta área é inferior em mais de 50% aos 3.287 km² registrados em 2022

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília



O produto apreendido teria como destino a região Nordeste — Foto: Cb Estevam / CComSEX

A Polícia Federal (PF) informou neste sábado que, durante operação realizada ontem, apreendeu em portos particulares localizados no Pará maquinários utilizados em crimes ambientais e madeiras sem documentação de origem ou autorização para o transporte e comércio. A ação policial, em parceria com o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), ocorreu pela Operação Porto Amazônico, que representou a 33ª ação estruturada da corporação contra crimes ambientais na região

realizada em 2023.

De acordo com a PF, as investigações indicaram que a madeira encontrada, que era transportada em barcos, seria oriunda de desmatamento ilegal da Ilha de Marajó e região. O produto apreendido teria como destino a região Nordeste. Três suspeitos foram ouvidos e liberados. Eles poderão responder pelo comércio ilegal de madeira e recepção qualificada, dentre outros delitos.

Operações

Em nota, a PF destacou que as ações de combate aos crimes ambientais reduziram “expressivamente” o avanço de garimpos e desmatamentos no Pará no primeiro semestre de 2023. A informação, ressaltou a corporação em nota, é confirmada em registros por sistemas de satélites que monitoram a área.

A corporação disse ainda que, nos meses de janeiro a junho de 2023, o Pará registrou 1.636 km² de novas áreas desmatadas. Esta área é inferior em mais de 50% aos 3.287 km² registrados em 2022. Em relação às atividades de garimpo ilegal, foi alcançada a redução de 40,66%, caindo de um total de 74,55 km², no primeiro semestre de 2022, para 44,24 km², nos primeiros seis meses de 2023.

Além da parceria com o Ibama, a PF conta com o apoio das Forças Armadas, do ICMBio, Funai, Incra, entre outros órgãos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 07/08/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GÁVEA LOGÍSTICA, MRM LOGISTICS E JS ASSESSORIA ADUANEIRA PARTICIPAM DA 17ª NAVALSHORE

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 07/08/2023 - 16:07



Três empresas, que firmaram parceria para oferecer soluções logísticas integradas ao setor de O&G, serão expositoras da feira, entre os dias 22 e 24 de agosto, no Rio de Janeiro

Gávea Logística, MRM Logistics e JS Assessoria Aduaneira reuniram suas expertises em operação portuária e marítima, transporte internacional porta a porta e assessoria aduaneira, respectivamente, em um portfólio único. A parceria tem como objetivo potencializar uma oferta mais robusta e completa de serviços em logística. As três empresas estarão reunidas na

17ª edição da Navalshore, de 22 a 24 de agosto, no Rio de Janeiro.

A maior feira da indústria naval da América Latina, que conta com a exposição de marcas de fornecedores de produtos e serviços para o mercado naval, em nível global. O evento vai reunir os players de maior relevância do setor, promovendo negócios e o desenvolvimento de parcerias, além de cursos, workshops e conferências.

Gávea, MRM e JS destacam que agora passam a oferecer ao mercado uma coordenação centralizada de projetos, maior agilidade nos processos e redução de custos, com segurança e eficiência. A operadora Gávea Logística, estabelecida no mercado desde 2010, é especializada em logística de projetos nas áreas portuária e marítima e armazenagem de cargas. A empresa atende os principais clientes do setor de O&G, aliando engenharia, infraestrutura, equipamentos e procedimentos de gestão e qualidade.

A MRM Logistics, com 20 anos de atuação no mercado de O&G, é especialista em frete internacional de cargas, atendendo grandes empresas do setor. A empresa possui cobertura logística em todo o território internacional, com mais de 11 mil representantes em, aproximadamente, 180 países.

Já a JS Assessoria Aduaneira é especialista em desembaraço aduaneiro e em regimes especiais em prestação de serviços às empresas do setor de petróleo e gás, além de desenvolver soluções de TI (tecnologia da informação) específicas para o negócio. A empresa, que tem 43 anos de experiência no mercado, possui certificações Trace e ISO 9001.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023

HAPAG-LLOYD RECEBE SEGUNDO NAVIO PORTA-CONTÊINERES DE 23.600 TEUS MOVIDO A GNL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 06/08/2023 - 17:16



A Hapag-Lloyd recebeu o segundo navio porta-contêineres de 23.600 TEUs movido a gás natural liquefeito (GNL) construído pelo estaleiro Hanwha Ocean, anteriormente conhecido como Daewoo Shipbuilding & Marine Engineering Co. (DSME). O navio, que recebeu o nome de "Manilla Express" em cerimônia realizada no dia 3 de agosto, tem 400 metros de comprimento e 61 metros de boca.

A Hapag-Lloyd encomendou dois navios porta-contêineres

ultragrandes (ULCVs) à Hanwha Ocean. As embarcações são equipadas com motores bicompostíveis de alta pressão e baixo consumo, que funcionarão com GNL, mas, alternativamente, com capacidade de tanque suficiente para operar com combustível convencional.

O último navio da série está programado para ser concluído e entregue até 31 de dezembro de 2024. Após a entrega, os novos porta-contêineres serão usados em rotas entre a Europa e o Extremo Oriente como parte da THE Alliance.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023

CANAL DO PANAMÁ ESPERA QUEDA NAS RECEITAS DEVIDO A RESTRIÇÕES EM ANDAMENTO

Da Redação NAVEGAÇÃO 06/08/2023 - 17:09



A Autoridade do Canal do Panamá está projetando um declínio significativo em sua receita para o próximo ano. Com a contínua escassez de água, as operações da hidrovia sofrem restrições. Esta foi uma das mensagens do administrador do canal, Ricaurte Vasquez, durante uma apresentação na quinta-feira (3) celebrando o papel do Canal do Panamá e discutindo os desafios futuros na gestão do canal.

A autoridade do canal esperava que o mês de julho, normalmente início da estação chuvosa, ajudasse na recuperação da água em toda a bacia hidrográfica, que

consiste no lago artificial Gatun alimentado pelo rio Chagres. Mas a tendência histórica não está se confirmando.

No final de julho, a autoridade informou que adiaria uma redução adicional de 15 centímetros no limite de calado para os navios que transitassem pelo canal mantendo um calado de 13,4 metros durante os próximos meses. Para manter o calado, o canal, no entanto, começou a limitar o número de trânsitos diários pelas eclusas novas e antigas. O movimento caiu de 34 a 36 navios por dia para um máximo de 32 navios.

Como resultado das restrições em andamento, a autoridade projeta que a receita do canal no ano pode diminuir em até US\$ 200 milhões. Esperava-se que o ano fiscal que começa em outubro produzisse receitas de US\$ 4,9 bilhões para a autoridade do canal.

As limitações das eclusas Neopanamax, inauguradas há sete anos, são críticas à medida que os navios crescem. As novas eclusas representam pouco mais de metade da tonelagem que transita anualmente pelo canal, tendo movimentado mais de 20.600 navios desde a sua abertura em junho de 2016.

A autoridade destaca que inicialmente se previa que as eclusas desse passagem a navios com capacidade para 12.600 TEUs. Um recorde de 16.285 TEUs foi estabelecido em 2022 e esta semana o "Ever Max" se tornou o porta-contêineres de maior capacidade a transitar pelas eclusas. A embarcação tem uma capacidade nominal de 17.312 TEUs, embora transite com apenas três quartos da capacidade.

A Autoridade do Canal do Panamá, como parte de seu planejamento, analisa a possibilidade de desenvolver um corredor logístico que diversifique as formas pelas quais o canal gerencia o trânsito dos navios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023

ONDAS E ONDAS DO OCEANO PACÍFICO ESTÃO FICANDO MAIORES À MEDIDA QUE O CLIMA ESQUENTA

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 06/08/2023 - 17:00



Um estudo da Scripps Institution of Oceanography, dos EUA, indica que as ondas ao longo da costa da Califórnia estão ficando cada vez maiores devido ao aquecimento global. As alturas das ondas de inverno aumentaram quase 30 centímetros desde 1970. Ondas de pelo menos quatro metros de altura estão se tornando mais comuns na costa à medida que o clima fica mais quente.

Mais ondas gigantes podem resultar em inundações e erosão adicionais. As ondas acompanham o nível do mar, que está subindo devido às mudanças climáticas,

explicou Peter Bromirski, principal autor do estudo, oceanógrafo especialista associado à instituição que realizou o estudo.

Quando o nível do mar se eleva ainda mais durante as tempestades, mais energia das ondas pode atingir as falésias, inundar as regiões baixas ou até mesmo prejudicar a infraestrutura costeira. Danos causados por tempestades intensas e ondas massivas estão acontecendo. No inverno passado, as tempestades e ondas gigantes da Califórnia derrubaram penhascos e prejudicaram os píeres. De acordo com o estudo, à medida que o nível do mar continua subindo, estima-se que até ondas com altura moderada no futuro impactem a costa com tanta força quanto as ondas maiores hoje.

Os pesquisadores usaram 90 anos de dados sísmicos para medir as alturas das ondas do passado, criando um registro inesperado das ondas que atingiram a costa da Califórnia nas últimas décadas. Eles descobriram que as alturas médias das ondas de inverno aumentaram aproximadamente 30 centímetros desde 1970.

O estudo se une a pesquisas anteriores sugerindo que as atividades de tempestades no Oceano Pacífico Norte aumentaram significativamente sob as mudanças climáticas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023

ANTAQ HOMOLOGA ISENÇÃO PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR NO PORTO DO RIO GRANDE

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 06/08/2023 - 16:39

Aprovado ainda instalação de FSRU no município de São Luís (MA)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a nova isenção tarifária voltada à navegação interior e descontos para o transporte por cabotagem no Porto de Rio Grande (RS). A proposta havia sido pré-aprovada no início do julho.

A isenção voltada à navegação interior acontece principalmente na Tabela III, que trata dos serviços de Infraestrutura Operacional ou Terrestre dentro do porto. Agora, fica isento o primeiro movimento de mercadorias vindo de navegação interior, que sejam objeto de armazenagem, para posterior embarque no modal aquaviário.

Novo TUP

A Antaq aprovou ainda o requerimento da empresa LC Terminais Portuários Ltda de construção e exploração de um Terminal de Uso Privado localizado no município de São Luís (MA), destinado à movimentação e armazenagem de granel líquido e gasoso, em especial o gás natural.

O projeto prevê a construção de um píer tipo Ilha para atração do navio tipo FSRU (sigla em inglês para Floating Storage and Regasification Unit, ou Unidade de Armazenamento e Regaseificação Flutuante) com capacidade de 110 mil m³ e navio de transporte de Gás Liquefeito de Petróleo (GNL).

Com a aprovação da autarquia, caberá ao Ministério de Portos e Aeroportos a decisão sobre a celebração do contrato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/08/2023

VLI REALIZA INVENTÁRIO DE GASES DO EFEITO ESTUFA DE 2022

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 06/08/2023 - 16:31



Entre os compromissos registrados no Relatório de Sustentabilidade estão as reduções de 15% das emissões dos gases de efeito estufa por tonelada transportada e de 20% do consumo de água nova até 2030

A VLI, administradora da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), acaba de apresentar o Relatório de Sustentabilidade com os principais avanços em 2022 e projeções para os próximos anos.

As operações ferroviárias tiveram redução de 4% nas emissões associadas ao uso de combustível, em relação ao ano anterior.

Os temas, enquadrados nas áreas ambiental, social e de governança, estão relacionados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), com metas específicas até 2030. Entre os destaques está o inventário das emissões de gases do efeito estufa conforme o GHG (Greenhouse Gas Control) Protocol Brasil e a norma internacional para gestão ambiental ISO 14064, modelo global utilizado por empresas e governos para enfrentamento às mudanças climáticas. [Clique aqui para conhecer o conteúdo completo do documento.](#)

O inventário levou em conta os escopos 1 e 2 do GHG Protocol Brasil e a ISO 14064, referentes às emissões diretas das operações da empresa, como combustíveis utilizados nas composições; e indiretas, que são relacionadas às fontes de energia elétrica adquirida. O documento considerou as operações ferroviárias consolidadas a partir dos corredores logísticos Sudeste, Leste, Minas-Bahia, Minas-Rio e Norte.

A companhia planeja diversas ações ao longo dos próximos anos no sentido de transformar a eficiência energética das operações. Entre elas estão o mapeamento das emissões do Escopo 3 do GHG Protocol Brasil e ISO14064, análise de riscos atrelados às mudanças climáticas, alteração no sistema de sinalização e de controle de trens para minimizar o consumo de combustível, mudança de matriz energética da frota de locomotivas, além do Programa de Gerenciamento da Qualidade do Ar.

O relatório demonstra a redução de 17% no consumo de água nova em portos e terminais, por intermédio do Programa de Monitoramento de Recursos Hídricos e Efluentes, que em 2022 acompanhou 358 pontos de águas, distribuídos em 50 municípios. A empresa registrou ainda 17,3 mil toneladas de resíduos destinadas para reciclagem e reuso. A VLI tem ações para redução da geração, segregação e reaproveitamento por meio de uma área de receita alternativa, comercializando o que pode ser reaproveitado. Em 2022, houve 23% de redução de resíduos, com programas de conscientização ambiental.

Inovação

Entre as inovações relacionadas ao controle de emissões, está o Leader, solução com o intuito de auxiliar o maquinista, melhorando a operação e o consumo de diesel; o SmartConsist, que otimiza o ponto de aceleração do trem; e o Automatic Engine Star Stop (AESS), que monitora parâmetros críticos da locomotiva enquanto ela está parada e ligada. Juntos somam potencial de 8% de redução

de combustível nos fluxos implementados. Vale mencionar ainda o Fuelytics, sistema de gestão que tem como principal objetivo aumentar a eficiência energética.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023

MAERSK TEM RECEITA DE US\$ 13 BILHÕES NO SEGUNDO TRIMESTRE, 40% MENOS DO QUE NO PERÍODO EM 2022

Da Redação NAVEGAÇÃO 06/08/2023 - 16:19



A Maersk relata um segundo trimestre em 2023 acima das expectativas, já que no período os volumes e taxas foram considerados "baixos". A receita ficou em US\$ 13 bilhões, em comparação com os US\$ 21,7 bilhões no segundo trimestre de 2022. Mas a lucratividade permaneceu forte, em 12,4%, embora menor em comparação com o segundo trimestre de 2022, considerado excepcional.

O primeiro semestre apresentou forte desempenho. O EBITDA subjacente estimado é de US\$ 9,5 bilhões a US\$ 11 bilhões —anteriormente era estimado entre US\$ 8 bilhões a US\$ 11 bilhões). O EBIT subjacente está entre US\$ 3,5 bilhões a US\$ 5 bilhões — anteriormente estava entre US\$ 2 bilhões e US\$ 5 bilhões. Mas a perspectiva, avalia a empresa, é de um mercado "enfraquecido" para o segundo semestre.

"O resultado do segundo trimestre contribuiu para um primeiro semestre sólido em 2023, no qual respondemos a mudanças bruscas nas condições de mercado, provocadas pela desestocagem e pelo ambiente de crescimento moderado após os anos de pandemia. Nossas ações decisivas de contenção de custos, juntamente ao nosso portfólio de contratos, amorteceram alguns dos efeitos dessa normalização do mercado. O foco nos custos continuará a desempenhar um papel central para lidar com uma perspectiva de mercado moderada que esperamos que continue até o final do ano. Enquanto intensificamos essa agenda, estamos inabaláveis em nossa transformação e continuamos a investir e a fornecer soluções logísticas verdadeiramente integradas para os nossos clientes, ampliando a resiliência de suas cadeias de suprimentos para os tempos incertos que virão", disse Vincent Clerc, CEO da Maersk.

A receita do segmento marítimo diminuiu de US\$ 17,4 bilhões para US\$ 8,7 bilhões na comparação trimestre a trimestre, impulsionada por uma redução nas taxas de frete e nos volumes transportados.

O volume e os fretes se estabilizaram em um nível mais baixo durante o segundo trimestre, mas o segmento marítimo continuou a ser afetado pela menor demanda, principalmente na América do Norte e na Europa.

A receita em Logística e Serviços foi de US\$ 3,4 bilhões, comparada aos US\$ 3,5 bilhões do primeiro trimestre de 2022. O segmento também foi afetado por volumes menores devido à contínua desestocagem e à demanda mais fraca dos consumidores, bem como a fretes mais baixos. A Maersk espera que a demanda do mercado continue fraca para o segundo semestre.

A receita em terminais diminuiu de US\$ 1,1 bilhão para US\$ 950 milhões e foi influenciada pela normalização da receita de armazenamento e por volumes menores em meio à menor demanda dos consumidores e ao menor congestionamento na América do Norte.

Orientação financeira para 2023

A correção de estoque observada desde o quarto trimestre de 2022 parece ter se prolongado e agora se espera que dure até o final do ano. Com base na desestocagem contínua, a A.P. Moller - Maersk agora vê o crescimento do volume global de contêineres na faixa de -4% a -1%, em comparação com -2,5% a +0,5% anteriormente. Espera-se que o segmento marítimo cresça em linha com o mercado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023



ABANI COBRA AÇÃO EFETIVA CONTRA COBRANÇAS IMPOSTAS PELA ARGENTINA NA HIDROVIA PARAGUAI-PARANÁ

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 04/08/2023 - 22:28



Associação criticou o que chamou de medida unilateral do país vizinho e pediu a autoridades brasileiras que intercedam pela suspensão de aplicação da taxa de pedágio, em vigor desde o começo do ano

A Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) endereçou a autoridades brasileiras uma carta pedindo um posicionamento firme contra as restrições impostas pelo governo argentino na hidrovia Paraguai-Paraná. O objetivo principal é suspender imediatamente a cobrança da taxa de pedágio no tramo entre Santa Fé e Confluência, no valor de US\$ 1,47 por tonelada. Na prática, essa faixa permite a cobrança do valor total da capacidade de todas as barcas, subindo ou descendo o Rio Paraná. As empresas que operam na região afirmam que estão sendo demandadas por seus investidores que cobram respostas à ação unilateral, que impacta todos os investimentos.

A Hidrovias do Brasil, que opera na hidrovia, chegou a ter duas embarcações retidas por não ter pago a taxa. A avaliação da Abani é que a decisão da justiça argentina afronta interesses de empresas brasileiras estabelecidas ou atuantes ao longo de todo o Rio Paraguai. “Os portos, empresas de navegação, agentes fluviais, serviço de rebocadores, armadores de todos os países componentes da hidrovia, que atuam no trecho brasileiro e toda uma cadeia de suprimentos, no exato momento que experimentam uma expansão consistente”, alertou a Abani no ofício.

A expansão, segundo a entidade, está associada à movimentação de grãos e ao restabelecimento dos níveis de água do Rio Paraguai anteriores a 2019, o qual propicia transportar mais carga brasileira. De janeiro a maio de 2023, a movimentação de grãos, minério de ferro e outros produtos cresceu 52% em comparação ao mesmo período do ano passado. De acordo com a associação, há uma projeção na movimentação de mais de 8 milhões de toneladas de grãos e minério de ferro para este ano, um recorde da hidrovia do Paraguai-Paraná para o trecho brasileiro, com destaque para a movimentação de grãos com um aumento na ordem de 260%, que estimulará o setor de exportação e importação brasileiro.

A Abani sugeriu ao governo brasileiro que seja convocada uma reunião extraordinária do Comitê Intergovernamental da Hidrovia (CIH), para que, em conjunto, decidam ou procurem estabelecer uma negociação com a Argentina. Ou até que, caso não haja solução, sejam aplicadas sanções ao país que agir de forma desobediente ao Acordo da Hidrovia Paraguai-Paraná. O documento foi encaminhado, nesta sexta-feira (4), aos ministérios de Relações Exteriores (MRE), do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e de Portos e Aeroportos (MPor).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/08/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com)



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 133/2023
Página 53 de 53
Data: 07/08/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

Fonte : InforMS
Data: 07/08/2023