

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 135/2023
Data: 14/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É FOCO DE PLANO ESTRATÉGICO NO PORTO DE SANTOS	4
BRASIL TEM LOGO CAMINHO A SER PERCORRIDO PARA COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS	5
"EXECUÇÃO DA SEGUNDA ETAPA DA PERIMETRAL É FUNDAMENTAL", AFIRMA SECRETÁRIO DE PORTOS DE GUARUJÁ	6
PRIMEIRO PROJETO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ FOI APRESENTADO HÁ 96 ANOS	7
COM TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NO PAC, AUTORIDADE PORTUÁRIA QUER ACELERAR LICENÇAS AMBIENTAIS	8
OPERAÇÃO TRITÃO: EX-PRESIDENTE DA CODESP, ALEX OLIVA, E OUTROS RÉUS SÃO ABSOLVIDOS	10
INCLUSÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NO PAC É COMEMORADA POR COLUNISTAS DE A TRIBUNA; VÍDEO	11
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ É CONTEMPLADO NO NOVO PAC ANUNCIADO NESTA SEXTA-FEIRA	12
MAIS CARGAS E EMPREGOS: DIRETOR DA FIPS LISTA BENEFÍCIOS DE PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS	14
APS E MARIMEX ASSINAM TERMO QUE VIABILIZA CONSTRUÇÃO DE PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS	15
ESTADO ASSINA CONTRATO PARA TRECHO NORTE DO RODOANEL, QUE VAI BENEFICIAR O PORTO DE SANTOS.....	16
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	17
LEILÕES ARRECADAM MAIS DE R\$200 MILHÕES AOS COFRES PÚBLICOS	17
QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS, DE DOIS ESTADOS DO PAÍS, VÃO A LEILÃO NESTA SEXTA-FEIRA (11).....	18
ESTATÍSTICO - MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA DO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023 BATE RECORDE HISTÓRICO	19
PORTAL PORTO GENTE	21
PORTOS DA REGIÃO NORTE CONQUISTAM RECONHECIMENTO EM PREMIAÇÃO	21
TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL MANTÉM BONS INDICADORES.....	22
ATP LANÇA VERSÃO EM INGLÊS DO GUIA DE MELHORES PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA.....	23
ZPE DO PORTO DE SANTOS É PROJETO PARA A ATUAL DIRETORIA	24
BE NEWS – BRASIL EXPORT	25
EDITORIAL – FORTALECENDO A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA	25
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	26
<i>Hidrogênio verde barato 1</i>	26
<i>Hidrogênio verde barato 2</i>	26
<i>Hidrogênio verde barato 3</i>	27
<i>Do aeroporto para os tribunais 1</i>	27
<i>Do aeroporto para os tribunais 2</i>	27
NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA BATE RECORDE NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023	27
NACIONAL - CONFAZ APROVA ISENÇÃO TOTAL DE ICMS PARA INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA.....	28
REGIÃO SUDESTE - HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ TEM ALTA DE 76% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE	28
REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE DO CLIA SANTOS COM NOVO ARMAZÉM VERTICALIZADO	29
REGIÃO SUL - VEÍCULOS DO EXÉRCITO CHEGAM AO PORTO DE PARANAGUÁ	30
REGIÃO SUL - DIRETORIA DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL DISCUTE MALHA FERROVIÁRIA EM BRASÍLIA	31
OPINIÃO – ARTIGOS - ORGANIZAÇÕES QUE APRENDEM: SOMOS CAPAZES DE CONSTRUÍ-LAS? E DE MANTÊ-LAS?	32
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	34
DIRETOR DO SOPESP FALA SOBRE A QUESTÃO PORTO-CIDADE: ‘RELAÇÃO UMBILICAL’	34
POR: ELDORADO – INDÚSTRIA BRASILEIRA JÁ CONTA COM CADEIA DE CARBONO SUPERAVITÁRIA.....	35
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	37
GOVERNO ELEGE SOLAR E EÓLICA COMO PRIORIDADES PARA CONTEÚDO LOCAL	37
EÓLICA OFFSHORE QUER POLÍTICA INDUSTRIAL PARA GARANTIR DEMANDA.....	38
DIESEL SOBE NOS POSTOS EM MEIO A PREOCUPAÇÕES COM ABASTECIMENTO	40
ENEVA COMEÇA A PRODUIR GÁS NATURAL NO CAMPO DE GAVIÃO TESOURA, NO MARANHÃO	41
JORNAL O GLOBO – RJ	42
REUNIÃO DE LIRA, HADDAD E LÍDERES SOBRE ARCABOUÇO FISCAL É CANCELADA APÓS FALA DE MINISTRO SOBRE PODER DA CÂMARA	42
ARGENTINA ELEVA DÓLAR OFICIAL EM 22%, TRAVA CÂMBIO E SOBE JUROS, APÓS VITÓRIA DA EXTREMA DIREITA NAS PRIMÁRIAS.....	44
FECOMBUSTÍVEL DIZ QUE HÁ RESTRIÇÃO DE ENTREGA DE COMBUSTÍVEIS EM PARTES DO PAÍS	46
HADDAD EXPLICA CRÍTICA À CÂMARA: 'NÃO FOI À ATUAL LEGISLATURA'	47
VEJA QUANTO VAI CUSTAR A OBRA NA PISTA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT.....	48
‘CÂMARA ESTÁ COM UM PODER MUITO GRANDE E NÃO PODE HUMILHAR O SENADO E O EXECUTIVO’, DIZ HADDAD.....	49



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	50
QUAIS OS ESTADOS QUE MAIS PRODUZEM ENERGIA EÓLICA NO BRASIL? VEJA RANKING	50
‘INCERTEZAS FISCAIS DEVEM MANTER A INFLAÇÃO ACIMA DA META’, DIZ CAIO MEGALE, DA XP	51
TRIBUTAÇÃO PARA OS SUPER-RICOS: LIRA MEDE ACEITAÇÃO E EFICÁCIA DE MEDIDAS PROPOSTAS PELO GOVERNO	53
HADDAD DIZ QUE NÃO PODE PROMETER EQUILÍBRIO FISCAL SEM APRESENTAR MEDIDAS PARA ATINGI-LO.....	56
‘CÂMARA ESTÁ COM PODER MUITO GRANDE E NÃO PODE HUMILHAR O SENADO E O EXECUTIVO’, DIZ HADDAD	57
MÉTRICAS ESG INFLUENCIAM REMUNERAÇÃO DE 8 EM CADA 10 DOS MAIORES BANCOS GLOBAIS, DIZ ESTUDO	57
VALOR ECONÔMICO (SP)	59
LULA SE ENCONTRARÁ COM LIRA NA VOLTA DO PARAGUAI E DEFINIRÁ MINISTÉRIOS DO CENTRÃO ANTES DE IR PARA ÁFRICA.....	59
EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA RÚSSIA CRESCER 3,8% EM JULHO EM RELAÇÃO AO MÊS ANTERIOR.....	60
MUITO TRABALHO PELA FRENTE COM A TAXA DE JUROS	60
GRUPO IPIRANGA, VIBRA E ORIGEM ENERGIA VENCEM LEILÃO DE PORTOS.....	62
COM OLHOS VOLTADOS PARA 2024, CENTRÃO BUSCA MINISTÉRIOS QUE TENHAM RECURSOS	64
‘EDUCAÇÃO PRECISA ABANDONAR CULTURA DO ACHISMO’	65
VICE DE CANDIDATO ASSASSINADO NO EQUADOR DISPUTARÁ PRESIDÊNCIA	67
LUCRO LÍQUIDO ATRIBUÍDO DA RUMO SOBE PARA R\$ 167,3 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE	68
PORTAL PORTOS E NAVIOS	69
EXPORTAÇÕES NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AUMENTAM 60%	69
SVITZER RECEBE NOVO REBOCADOR PARA A FROTA DO PORTO DE SANTOS.....	70
APS ABRE NOVO GATE NA PONTA DA PRAIA.....	71
YANMAR MARCA PRESENÇA NA 17ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE.....	71
FALTAM MENOS DE DEZ DIAS PARA A NAVALSHORE.....	72
HMM ENCOMENDA QUATRO NAVIOS MULTIFUNCIONAIS DE CARGA PESADA NA CHINA	74
COMISSÃO NA CÂMARA APROVA FUNDO PARA CUSTEAR REPARAÇÃO DE ACIDENTES COM PETRÓLEO E GÁS NATURAL.....	75
A PARTIR DE 14 DE AGOSTO, LIEVEN COOREMAN PASSA A COMANDAR A VLI.....	75
SANTOS BRASIL AUMENTA EM 24% A CAPACIDADE DO CLIA SANTOS COM NOVO ARMAZÉM VERTICALIZADO.....	76
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	77
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	77



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TRANSIÇÃO ENERGÉTICA É FOCO DE PLANO ESTRATÉGICO NO PORTO DE SANTOS

Integrante do Pacto Global da ONU, Autoridade Portuária aderiu ao Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos

Por: *Bárbara Farias*



Foto: Vanessa Rodrigues / AT

Integrante do Grupo de Trabalho de Negócios Oceânicos do Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU) no Brasil, a Autoridade Portuária de Santos (APS) incluiu a transição energética em seu plano estratégico e a primeira política adotada é a oferta de descontos em tarifas para navios menos poluentes. Gestora do Porto de Santos, o maior do País, a APS é uma das 30 empresas brasileiras que aderiram ao grupo, criado há duas semanas pelo Instituto Rede Brasil da ONU.

A APS já integra o Rede Brasil desde 2021. Em nota, o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, afirma que tão importante como a eficiência das operações é a preservação ambiental.

“É importante que nós tenhamos boas operações portuárias, mas é importante também que possamos lidar com a preservação do meio ambiente, para que as pessoas possam usufruir. Estamos em outro patamar de humanidade, em que precisamos implementar essas diretrizes. A APS atua para trazer centralidade ao tema de transição energética, passando a incluí-la no seu plano estratégico”.

A estatal avalia a elaboração de projetos voltados a uma agenda ESG (sigla em inglês que engloba os conceitos ambiental, social e governança). “Projetos em nível executivo deverão passar por um processo cuidadoso envolvendo o levantamento e o estudo integrado de soluções aplicáveis e viáveis ao Brasil, incluindo o hidrogênio verde, e deverão envolver diversos atores públicos e privados. Atualmente, como forma de mitigar as emissões de gases de efeito estufa (GEE) e de estimular boas práticas de sustentabilidade, a APS elaborou uma política de descontos para navios menos poluentes”.

A tabela que estabelece descontos em tarifas de até 12% para embarcações verdes, para fomentar a sustentabilidade, ainda está sob análise da Autoridade Portuária de Santos. A mesma tabela também prevê abatimentos gradativos de até 65% conforme o número de escalas de um mesmo navio de longo curso ou de cabotagem. A política de desconto tarifário para o Porto de Santos foi anunciada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, em junho.

Hub corporativo O grupo de trabalho do Rede Brasil da ONU é o primeiro hub corporativo do País e tem por objetivo mapear cenários nacionais e internacionais sobre transição energética e descarbonização dos setores marítimo e portuário e endereçar as oportunidades e desafios para o País. O trabalho faz parte da agenda da Ocean Stewardship Coalition, conduzida pelo time de oceano do Pacto Global, baseado na Noruega, e será gerenciado pelo Rede Brasil.

Segundo a ONU, o setor de transporte marítimo representa cerca de 80% do volume do comércio global e é diretamente responsável por aproximadamente 3% das emissões globais de gases de efeito estufa. A ambição da Organização Marítima Internacional (IMO) para 2050 é reduzir as emissões de gases de efeito estufa do setor em pelo menos 50% até 2050 e a intensidade de carbono das emissões em 40% até 2030 e 70% até 2050, em comparação com os níveis de 2008.

Nesse sentido, a Autoridade Portuária reconhece que “é fundamental a existência de uma infraestrutura adequada, adaptada e desenvolvida para que essas metas ambiciosas sejam atingidas, trazendo como benefícios a redução de emissões de GEE, o fomento à inovação sustentável e à geração de empregos e possível economia de custos no futuro, questões que certamente entrarão na pauta de discussão do grupo de trabalho de negócios oceânicos”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2023

BRASIL TEM LOGO CAMINHO A SER PERCORRIDO PARA COMBUSTÍVEIS ALTERNATIVOS

Somente dois estão com o objetivo de receber embarcações movidas a biometano, amônia, , biogás e hidrogênio verde

Por: Bárbara Farias



Uso de combustíveis mais limpos pode encarecer transporte marítimo Foto: Reprodução

O pré-levantamento realizado pelo Pacto Global da Organização das Nações Unidas (ONU) no Brasil para dar início ao grupo de trabalho aponta que nenhum porto brasileiro, entre os avaliados, tem estrutura pronta para combustíveis alternativos.

Somente dois estão construindo essas estruturas, com o objetivo de receber embarcações movidas a biometano, amônia, biogás e hidrogênio verde.

Realidade nacional O mesmo levantamento aponta que 91% dos portos avaliados não dispõem de campanhas de incentivo para redução de emissões geradas pelo transporte marítimo e 67% não possuem metas relacionadas a eficiência energética e descarbonização.

“O transporte marítimo e as operações dos portos são fundamentais na jornada rumo ao carbono zero. Nosso País tem vocação natural para ser líder dessa nova economia. Mas é preciso termos uma atitude proativa para tornar essa vantagem comparativa em vantagem competitiva. O Brasil precisa acelerar a descarbonização nesse setor”, afirma o CEO do Pacto Global da ONU no Brasil, Carlo Pereira.

Estratégia Como estratégia da Plataforma de Ação pela Água e da Plataforma do Clima, do Pacto Global da ONU, os trabalhos do grupo serão concentrados com as empresas participantes da rede brasileira da iniciativa.

Em nota enviada para A Tribuna, a Autoridade Portuária de Santos (APS) afirmou que, “apesar de reconhecer o seu papel de destaque no segmento portuário, a APS considera que parcerias como a formada com o Pacto Global e com as organizações engajadas no grupo de trabalho são fundamentais para a difusão de práticas inovadoras e para o alcance mais efetivo dos objetivos de desenvolvimento sustentável”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/08/2023

"EXECUÇÃO DA SEGUNDA ETAPA DA PERIMETRAL É FUNDAMENTAL", AFIRMA SECRETÁRIO DE PORTOS DE GUARUJÁ

Titular da pasta que também abriga Desenvolvimento Econômico, Adalberto Ferreira da Silva conversou com A Tribuna

Por: ATribuna.com.br



Obra do túnel será complementada por estruturas de acesso aos bairros e outros equipamentos, afirma secretário Foto: Helder Lima/Divulgação Prefeitura de Guarujá

Porto, Perimetral, túnel e relação com Santos. Palavras que estão na boca de Guarujá e, principalmente, do secretário municipal de Desenvolvimento Econômico e Portuário, Adalberto Ferreira da Silva. A Tribuna conversou com ele sobre esses e outros assuntos.

Como está a relação com a Autoridade Portuária de

Santos?

A relação da Prefeitura de Guarujá com a Autoridade Portuária está num patamar de proximidade muito bom. A nova Presidência da República tem se mostrado muito acessível, permitindo que estejamos inteiramente a par do andamento de projetos importantíssimos para o Município e que nossas sugestões e prioridades sejam consideradas. Mesmo antes de assumir o cargo oficialmente, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, esteve com o prefeito Válter Suman (PSDB) e visitou áreas onde existem ações planejadas e avaliou in loco o quão necessárias são as intervenções que temos em parceria e quanto poder elas representam como indutoras de desenvolvimento para a Cidade e a região.

Quais seriam?

Foi instituído um grupo técnico de trabalho para definir estratégia de implementação da ligação seca, que conta com a participação de representantes dos municípios de Guarujá e Santos, além de outros atores, permitindo uma efetiva contribuição da sociedade no processo de tomada de decisão. Vale destacar a parceria celebrada com a Autoridade Portuária, que está viabilizando o início da desocupação da comunidade da Prainha, com entrega parcial de unidades no Parque da Montanha, a ser realizada muito proximamente, onde o Município arca com infraestrutura e a Autoridade financia a construção do conjunto habitacional. Nosso objetivo é promover a desocupação de toda a área do porto organizado, liberando-a para atividades portuárias.

Quais pedidos a secretaria tem feito para a APS?

Temos participado diretamente do grupo técnico da ligação seca e todas as nossas ponderações têm sido registradas, analisadas e aceitas. Além disso, solicitamos prioridade para a aceleração dos procedimentos que viabilizarão a execução de obras da segunda fase da Avenida Perimetral, em razão de que, principalmente na época das safras, o impacto do trânsito de caminhões é muito grande. Mais recentemente, pedimos que considerem a possibilidade de estabelecer uma nova parceria para solucionar o problema de ocupação irregular em área do porto organizado, representado pela porção restante da Prainha (cerca de 700 famílias - não contempladas no convênio inicial), o que já está sendo estudado.

E as obras da Perimetral?

A APS está fazendo pequenas alterações para aperfeiçoamento do projeto geométrico dessa segunda fase da Perimetral, mais especificamente em uma das alças projetadas para acesso da Rodovia Cônego Domênico Rangoni ao Porto (sentido Guarujá-São Paulo), próximo ao Trevo de Morrinhos. A previsão é iniciar a execução de todo o complexo em 2024. A concepção contempla intervenções e passarelas para segregar fluxos e garantir acessibilidade. Acompanhamos de perto o andamento.

Quais são os benefícios que isso vai gerar para a Cidade?

A execução da segunda etapa da Avenida Perimetral em Guarujá é fundamental para que se concretize a separação do fluxo de tráfego dos veículos de cargas daquele referente a deslocamentos locais. Essa condição fará enorme diferença na qualidade de vida de quem reside em Vicente de Carvalho e acabará com os problemas de interrupção de vias – principalmente nas épocas de safra. O acesso e a saída dos caminhões que servem ao Porto não será mais feito a partir da Rua do Adubo e também não haverá mais transposição em nível da Avenida Santos Dumont. A circulação de veículos alcançará uma situação ideal, com ganhos para todos. As obras do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá, túnel, Perimetral e intervenções acessórias se complementam e permitirão novo arranjo na configuração urbana, abrindo janelas de oportunidades em muitas frentes.

O túnel liga fisicamente Santos e Guarujá. Essa união vai ficar mais forte na economia?

A obra do túnel será, certamente, complementada por estruturas de acesso aos bairros e outros equipamentos, como o Aeroporto, Perimetral e área retroportuária, o que é desenvolvimento para toda a região. O projeto contempla espaço para a chegada do VLT em Guarujá, trazendo o sistema troncal de transporte público da região para a Cidade. É outro vetor de transformação e agrega mais força ao movimento de requalificação urbana a ser promovido. Na complementaridade exigida, impõe-se a construção de alças conhecidas tecnicamente como pétalas, na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Vicente de Carvalho, para facilitar os acessos e saídas do Porto e áreas de retroporto, sem prejudicar o fluxo local. É correto pensarmos que haverá incremento significativo de comércio e serviços com inter-relação crescente entre os municípios. Além disso, o perfil de determinados projetos, em ambas as cidades, é atrativo para aumento dessa associação, como Aeroporto Metropolitano e Novo Valongo, para dar exemplo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 13/08/2023

PRIMEIRO PROJETO DE TÚNEL ENTRE SANTOS E GUARUJÁ FOI APRESENTADO HÁ 96 ANOS

Em 23 de janeiro de 1927, A Tribuna reproduziu imagens de um memorial preliminar elaborado pelo engenheiro Enéas Marini

Por: Rafael Motta



Em 23 de janeiro de 1927, A Tribuna reproduziu imagens de um memorial Foto: Montagem/AT

O primeiro projeto de túnel entre Santos e Guarujá de que se tem notícia foi apresentado no começo de 1927. Em 23 de janeiro daquele ano, A Tribuna reproduziu imagens de um memorial "preliminarmente elaborado" pelo engenheiro e arquiteto Enéas Marini — o mesmo que propôs uma ligação submarina entre o Rio de Janeiro e Niterói, mas que se concretizou em forma de ponte, em 1974.

Marini, representante da Sociedade Casa de Arquitetura, Construções e Operações Territoriais, pretendia ligar Santos, Itapema (antiga denominação do Distrito de Vicente de Carvalho) e a comunidade da Bocaina (núcleo que deu origem ao distrito). Estatística de origem não indicada citava que, no primeiro semestre de 1926, haviam atravessado o estuário, em ida e volta, 268.424 pessoas.

Esse túnel partiria de uma área nos fundos do Cemitério do Paquetá, próximo à bacia do atual Mercado Municipal, e chegaria à estação das barcas de Guarujá, "com um curso de 900 metros de extensão e a uma profundidade máxima de 20 metros", com "espaço para duas linhas" para veículos, como carros e bondes, e "dois passeios laterais de 1,10 metro de largura" para pedestres.

"Com os meios de ação de que a engenharia dispõe atualmente, a firma proponente e o autor do presente projeto obrigam-se (...) a executar e entregar ao tráfego público a via submarina projetada no preliminar estudo que acompanha este relatório, em dois anos, contados da data da concessão pelos poderes públicos, sendo os trabalhos atacados simultaneamente em ambos os extremos", noticiava-se. Ficaria pronto em dois anos.

O construtor dizia contar "com os necessários capitais do País e do estrangeiro" para a execução da obra. Em troca, pedia "favores" aos "poderes públicos", como concessão do túnel pelo prazo mínimo de 30 anos, juros sobre parte do custo da obra, desapropriações de imóveis para a construção e isenções de impostos federais, estaduais, municipais e de importação de materiais para construção.

O custo do empreendimento era estimado em 30 mil contos de réis. Com base em pesquisa do jornalista Laurentino Gomes, autor do livro '1808', sobre a transferência da corte portuguesa para o Brasil, um conto de réis equivaleria a R\$ 123 mil (em 2007). Sem outras correções monetárias, os 30 mil contos de réis corresponderiam a R\$ 3,690 bilhões.

Nas décadas seguintes, o plano de ligação seca foi intercalado entre promessas de túnel ou de ponte, com mudanças de traçado constantes. Em agosto 1972, o então governador Laudo Natel prometia para aquele ano editais para uma ponte. Em maio de 1979, o prefeito nomeado Carlos Caldeira Filho falava num túnel submarino do Valongo à Ilha Barnabé.

Mas, em outubro do mesmo ano, a Dersa citava uma ponte entre a Praça Palmares, no Macuco, e o Pae Cará, em Vicente de Carvalho, para janeiro de 1983. Em 1988, o então prefeito Oswaldo Justo havia ido a Brasília e conseguido que o Ministério dos Transportes estudasse a viabilidade econômica de um túnel entre a "sede" de Santos e a Área Continental da Cidade.

Entre as diversas mudanças de posição e em outros entes federativos, o então governador José Serra anunciou o projeto de uma ponte estaiada entre as duas cidades. Foi em 2010, com a apresentação de uma maquete. Faz cerca de dez anos, no entanto, que o Estado planeja a construção de um túnel ou, de forma paralela, com possível execução, também, de uma ponte. E, ontem, chegou-se ao PAC.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/08/2023

COM TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NO PAC, AUTORIDADE PORTUÁRIA QUER ACELERAR LICENÇAS AMBIENTAIS

Objetivo da APS é atualizar o projeto de ligação seca entre as duas cidades para enviar processo ao TCU

Por: Bárbara Farias



Orçada em cerca de R\$ 5 bilhões, a ligação seca entre as duas cidades está entre as obras prioritárias do PAC, que prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos em todo o Brasil
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O projeto do túnel submerso Santos-Guarujá agora faz parte do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), lançado ontem pelo Governo Federal no Rio de Janeiro. Orçada em cerca de R\$ 5 bilhões, a ligação seca entre as duas cidades está entre as obras prioritárias do PAC, que prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos em todo o Brasil. Para a Autoridade

Portuária de Santos (APS), o anúncio permite exigir celeridade para o atendimento de todas as formalidades com o objetivo de tirar o projeto do papel.

Após a cerimônia, realizada no Theatro Municipal do Rio, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse que, com o projeto classificado como prioridade pelo Governo Federal, a Autoridade Portuária poderá cobrar o pedido de renovação das licenças ambientais junto ao Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) para atualização da documentação e envio ao Tribunal de Contas da União (TCU). Caberá à Corte analisar a parceria público-privada (PPP) projetada pela União para o túnel.

"Os próximos passos são atualização do projeto do túnel, renovação das licenças ambientais, modelagem econômica, jurídica, envio do processo ao TCU para análise da legalidade, edital, publicação, leilão e início das obras", explicou Pomini. Em recentes entrevistas, tanto ele quanto o ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, frisam que as obras entre as duas margens do Porto de Santos começarão ainda em 2024.



Planta geral do túnel submerso Santos-Guarujá Foto: Divulgação/Autoridade Portuária de Santos

Também ontem, França comemorou a inclusão do túnel na nova versão do PAC, que foi anunciado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). "O PAC tem quase R\$ 70 bilhões de investimentos do Governo Federal em portos e aeroportos, especialmente para uma obra há muito tempo sonhada que é a ligação Santos-Guarujá, do Porto de Santos", declarou o ministro de Portos e Aeroportos.

Conforme o mapa de obras, divulgado pela Casa Civil da Presidência da República, além do túnel, o PAC contempla investimentos em obras de infraestrutura no Porto de Santos, como as dragagens de aprofundamento do canal de navegação e dos berços, as reformas das avenidas perimetrais de Santos e Guarujá, arrendamentos de diversos terminais, a reforma do cais da Ilha Barnabé, a concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) e o projeto do sistema de gerenciamento de tráfego de navios.

Relacionadas ao Porto de Santos, são 22 obras e um projeto somente do lado de Santos e quatro do lado de Guarujá, mais as obras do Aeroporto Civil Metropolitano, abrangendo reforma e recuperação de pavimentos, cerca operacional, via de serviços e sinalização e o terminal de passageiros. Todos os empreendimentos estão contemplados no eixo Transporte Eficiente e Sustentável do PAC.

Prefeitos

O prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), destacou os benefícios que o túnel trará para as duas cidades e explicou sua preocupação quanto ao modelo de contratação da obra - até o mês passado, a tendência era de que os recursos viessem diretamente do Tesouro Federal, mas o Governo optou pela PPP.

"Já há licenciamentos ambientais e projetos executivos, lógico que precisam ser atualizados, mas se o processo for com investimento público, que é o que o Município apoia, a obra será mais rápida. Estamos cansados de aguardar. A pressa é necessária porque estamos no maior porto da América Latina e cada vez que o navio passa, a balsa para. É importante o porto aumentar a sua movimentação e a eficiência do transporte metropolitano aumentar também. É a integração metropolitana da Baixada Santista".

Para o prefeito de Guarujá, Válter Suman, "a formalização do projeto pelo PAC reforça que o túnel sairá do papel, de fato. Para Guarujá, a forma como será viabilizado, seja por concessão pública ou PPP, independe, pois o importante é que a ligação seca está garantida. O projeto está pronto, tem recurso e vontade política para que isso ocorra".

Sumam comentou ainda que "o volume de tráfego na travessia de balsas entre as duas cidades é intenso diariamente, com média de 30 mil veículos/dia, fazendo desta travessia a maior do mundo

em volume de veículos. O túnel submerso idealizado pelo Governo Federal atende a natureza metropolitana da ligação entre as cidades, prevendo a passagem de veículos, pedestres, bicicletas e também do transporte coletivo, inclusive o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT)”.

Obras para o porto

Túnel Santos-Guarujá
Dragagem de aprofundamento do canal de navegação
Dragagem de aprofundamento dos berços
Reforma da Avenida Perimetral da Margem Direita
Reforma da Avenida Perimetral da Margem Esquerda
Arrendamentos de terminais
Reforma do cais da Ilha Barnabé
Concessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips)
Projeto do sistema de gerenciamento de tráfego de navios

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/08/2023

OPERAÇÃO TRITÃO: EX-PRESIDENTE DA CODESP, ALEX OLIVA, E OUTROS RÉUS SÃO ABSOLVIDOS

Decisão é de juiz da 5ª Vara Federal de Santos

Por: ATribuna.com.br



Em outubro de 2018, José Alex Botelho de Oliva chegou a ser preso pela Polícia Federal Foto: Arquivo

O juiz da 5ª Vara Federal de Santos, Roberto Lemos dos Santos Filho, absolveu José Alex Botelho de Oliva, ex-presidente da antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, atual Autoridade Portuária de Santos). Em outubro de 2018, ele chegou a ser preso pela Polícia Federal (PF) em decorrência da Operação Tritão, que apurava suspeitas de fraude no valor de R\$ 37 milhões em licitação e corrupção em contratos da estatal.

Na mesma decisão, também foram absolvidos Gabriel Nogueira Eufrásio (ex-superintendente jurídico da Codesp), Francisco José Adriano (ex-diretor administrativo e funcionário de carreira da Codesp), Carlos Henrique de Oliveira Poço (ex-diretor de Operações da Codesp), Sérgio Pedro Gammara Júnior (ex-superintendente de tecnologia da informação da Codesp), Álvaro Clemente de Souza Neto (ex-gerente de fiscalização de operações na Codesp), Cristiano Antônio Chehin (ex-gerente de tecnologia da informação da Codesp), Tawan Ranny Sanches Eusebio Ferreira (ex-gerente de compras e licitações e funcionário de carreira da Codesp).

Além disso, outras três pessoas também foram absolvidas pela Justiça: José Eduardo dos Santos (dono da empresa Vert), Otoniel Pedro Alves e Oseas Pedro Alves (ambos funcionários da Vert). A antiga Codesp havia firmado um contrato com a empresa em questão envolvendo serviços de monitoramento por drones. No processo, distribuído em julho de 2021, os réus enfrentaram acusações de fraude à licitação e peculato (crime contra a administração pública, quando um funcionário público apropria-se ou desvia, em favor próprio, de dinheiro, valor ou qualquer outro bem móvel que se encontra em posse dele em razão de seu cargo). Cabe recurso.

Fragilidade

No texto da decisão, proferida na última quarta-feira, o magistrado considerou improcedentes as acusações de corrupção por ter visto “fragilidade nas provas produzidas”, que seriam insuficientes para comprovar a culpa dos acusados.

“Reputo importante registrar que, apesar do crime de peculato tipificado no Artigo 312 do Código Penal prever uma modalidade culposa, a condenação de um indivíduo por culpa exige que pelo menos outro tenha concorrido com dolo para a prática do delito. (...) Não obstante, no caso concreto, o dolo de nenhum dos réus foi demonstrado, inviabilizando, portanto, a condenação de qualquer outro por culpa”, escreveu.

O juiz Roberto Lemos dos Santos Filho finalizou dizendo ainda que “dessa forma, diante da fragilidade das provas produzidas sob o manto do contraditório, que não permitem inferência no sentido da efetiva prática pelos acusados das ações descritas na inicial com o especial fim de desviar valores pertencentes à Codesp em proveito próprio ou alheio ou, ainda, de frustrar ou fraudar o caráter competitivo de procedimento licitatório, com o intuito de obter, para si ou para outrem, vantagem decorrente da adjudicação do objeto da licitação, de rigor o não acolhimento do pleito deduzido na inicial”.

Procurado, o advogado Luiz Fernando Ulhôa Cintra, um dos responsáveis pela defesa de José Alex Botelho de Oliva, afirmou que recebeu com muita alegria a decisão. “Nós sempre confiamos na Justiça”, finalizou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/08/2023

INCLUSÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NO PAC É COMEMORADA POR COLUNISTAS DE A TRIBUNA; VÍDEO

Ligação seca entre as duas cidades faz parte do novo Programa de Aceleração de Crescimento, anunciado no Rio de Janeiro

Por: Ted Sartori



A atualização do valor para a construção do túnel é de cerca de R\$ 5 bilhões Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Como era esperado, o túnel submerso ligando as cidades de Santos e Guarujá é uma das obras prioritárias incluídas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado nesta sexta-feira (11) pelo Governo Federal, em cerimônia realizada no Theatro Municipal do Rio de Janeiro.

Dos nove eixos definidos, o eixo Transporte Eficiente e Sustentável - no qual se inclui o túnel - reúne os investimentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias em todos os estados do Brasil a fim de reduzir os custos da produção nacional para o mercado interno e elevar a competitividade do Brasil no exterior. O investimento total é de R\$ 349 bilhões, sendo R\$ 81,4 bilhões para São Paulo.

A atualização do valor para a construção do túnel é de cerca de R\$ 5 bilhões. Segundo o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini. No caixa da APS há, pelo menos, R\$ 2,5 bilhões. Contudo, no anúncio de ontem do PAC, a obra foi classificada como uma parceria público-privada (PPP), o que abre caminho para a participação de empresas no empreendimento.



Como não poderia ser diferente, o assunto movimentou o setor e colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna, comentam a seguir o tema.

Assista <https://youtu.be/FxtCHG9UBA4>

Rodrigo Paiva, especialista em infraestrutura e consultor portuário



"Como aguardávamos, o túnel Santos-Guarujá foi confirmado ontem no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Temos que parabenizar os esforços do Governo Federal, do Governo Estadual, da Autoridade Portuária de Santos (APS) e demais stakeholders por conseguirem dialogar e garantir essa obra de extrema importância para o Porto de Santos e para as municipalidades. Vamos agora aguardar a definição do modelo de implantação e os desdobramentos da decisão desta sexta-feira"

Caio Morel, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

"O anúncio do novo PAC pelo Governo Federal brinda o Porto de Santos com dois investimentos estruturantes de grande importância: o túnel Santos-Guarujá e o aprofundamento do canal de navegação. A inclusão do túnel neste programa de investimentos soluciona a questão quanto ao financiamento do projeto, um passo muito importante para a efetiva construção. Já a dragagem de aprofundamento do canal traz a garantia de que o Porto de Santos continuará competitivo e eficiente, atraindo novos investimentos em ampliação da capacidade pelo setor privado, gerando riqueza e emprego para toda a região da Baixada Santista. Um dia muito importante e especial para todo o setor portuário brasileiro"

Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra)

"A inclusão do túnel Santos-Guarujá no PAC confirma a expectativa que já vinha ganhando força desde quando o ministro-chefe da Casa Civil soltou esse spoiler em um evento realizado no mês passado. Na prática, temos agora a maior chance de a ligação seca, um sonho que dura quase 100 anos na Baixada Santista, finalmente se tornar realidade. E os resultados serão importantíssimos para a mobilidade urbana e para a relação porto-cidade, eliminando as longas filas de espera e também os cruzamentos entre as balsas e os navios. Do ponto de vista portuário, acredito que os benefícios sejam menores, pois não existe a expectativa de grandes movimentações de cargas entre as duas margens do porto pelo túnel. O desejo do setor portuário é que o projeto seja bem feito, que as obras impactem o mínimo possível as operações e que quando o túnel tiver em operação tenhamos uma melhor qualidade de vida em toda a Baixada Santista"

Ricardo Pupo Larguesa, engenheiro de computação, sócio-fundador da T2S, professor e pesquisador na Fatec Rubens Lara

"É com grande satisfação que observo a inclusão do túnel no PAC. Para os moradores da Baixada Santista, pouco importa se o túnel será fruto da privatização do Porto de Santos, do Governo do Estado ou da União, o importante é que haja uma ligação seca entre as cidades de Santos e Guarujá. Em uma era em que a tecnologia e a inovação moldam nossas cidades e infraestruturas, a construção de um túnel moderno não apenas atende às necessidades imediatas de transporte e logística, mas também serve como um farol de progresso e modernidade. A implementação de tecnologias avançadas tem o potencial de transformar não apenas o tráfego e a conectividade, mas também de elevar os padrões de infraestrutura em nosso País. Esta decisão sinaliza um compromisso com um futuro mais integrado, eficiente e tecnologicamente avançado para o Brasil"

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/08/2023

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ É CONTEMPLADO NO NOVO PAC ANUNCIADO NESTA SEXTA-FEIRA

Para rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias no Estado de São Paulo, os investimentos somam R\$ 81,4 bilhões

Por: Bárbara Farias

O túnel submerso Santos-Guarujá é uma das obras prioritárias incluídas no novo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), que está sendo anunciado pelo Governo Federal, nesta sexta-feira (11), no Theatro Municipal do Rio de Janeiro. O programa prevê R\$ 1,7 trilhão em investimentos em todos os estados do Brasil, sendo R\$ 179,6 bilhões apenas para São Paulo. Para rodovias,

ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias no Estado de São Paulo, os investimentos somam R\$ 81,4 bilhões



O túnel submerso Santos-Guarujá é uma das obras prioritárias incluídas no novo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC) Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A ligação seca metropolitana entre as margens direita e esquerda do Porto de Santos é uma das quatro obras prioritárias de infraestrutura no Estado de São Paulo incluídas no PAC. O conjunto inclui ainda a extensão da Linha 2 Verde do Metrô Vila Prudente - Penha - Guarulhos, o Trem de Passageiros São Paulo - Campinas e moradias do programa Minha Casa, Minha Vida.

A partir de setembro, no âmbito do Novo PAC, o Governo Federal lançará editais, que somam R\$ 136 bilhões para a seleção de outros projetos prioritários de estados e municípios nas áreas de urbanização de favelas, abastecimento de água, esgotamento sanitário, resíduos sólidos, mobilidade urbana e prevenção a desastres naturais; Saúde (UBSs, policlínicas e maternidades); Educação (creches, escolas e ônibus escolares) Cultura (CEUs da cultura e projetos de patrimônio histórico) e Esportes (espaços esportivos comunitários).

Segundo o Governo Federal, o Novo PAC está organizado em medidas institucionais e em nove eixos de investimento. As medidas são um conjunto articulado de atos normativos de gestão e de planejamento que contribuem para a expansão sustentada de investimentos públicos e privados no Brasil, organizadas em cinco grupos: aperfeiçoamento do ambiente regulatório e do licenciamento ambiental; expansão do crédito e incentivos econômicos; aprimoramento dos mecanismos de concessão e parcerias público-privadas (PPPs); alinhamento ao plano de transição ecológica; planejamento, gestão e compras públicas.

Dos nove eixos definidos, o eixo Transporte Eficiente e Sustentável reúne os investimentos em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias em todos os estados do Brasil a fim de reduzir os custos da produção nacional para o mercado interno e elevar a competitividade do Brasil no exterior. O investimento total é de R\$ 349 bilhões, sendo R\$ R\$ 81,4 bilhões para São Paulo.

Em seu discurso, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, declarou que as obras previstas no PAC são consideradas prioritárias e inseridas em uma política de Estado. “Ações definidas sejam por concessão pública ou para um projeto de parceria público-privada são prioritárias”.

Falando diretamente ao setor privado, Rui Castro enfatizou que o Governo Federal prima pelo diálogo e cooperação mútua a fim de concretizar as obras a serem contratadas. “Empresários, se planejem, se organizem, apresentem sugestões às nossas equipes para superarmos todos os entraves, com entendimento e diálogo, para viabilizar todas as obras”.

ICMS zero para ferrovias

Rui Costa anunciou ainda que em consenso com as Secretarias Estaduais da Fazenda, as obras ferroviárias ficarão isentas do recolhimento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICMS). “As Sefaz aprovaram ICMS zero para todas as obras de ferrovias”.

O ministro disse ainda que serão investidos “R\$ 30 bilhões na malha ferroviária nacional”.

Juros a menos de 2% para pesquisa e inovação

O vice-presidente e ministro de Desenvolvimento, Indústria e Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, ressaltou que a política voltada à reindustrialização nacional inclui inovação e redução da taxa referencial. “A neo industrialização passa por juros de menos de 2% para pesquisa e

desenvolvimento, passa por uma indústria verde, descarbonização, exportação, crédito, desburocratização e portal único no PAC para desburocratizar”, declarou.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, apontou que um dos objetivos é a integração do setor de pesquisa com o produtivo”, com foco na “bioeconomia”, promovendo a “descarbonização, exportação de aço verde, preservando o meio ambiente”, entre outras ações.

“Acelerar o crescimento do País e ajudar a frear a degradação do planeta, distribuindo renda e gerando emprego de qualidade”, pontuou Haddad.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2023

MAIS CARGAS E EMPREGOS: DIRETOR DA FIPS LISTA BENEFÍCIOS DE PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS

João Almeida fala com otimismo sobre obra anunciada a partir de acordo entre Autoridade Portuária e Marimex

Por: Anderson Firmino



Área hoje ocupada pela Marimex dará espaço para uma importante ferramenta logística do Porto Foto: Alexander Ferraz / AT

Na assinatura do documento que viabilizará a construção da pera ferroviária no Porto de Santos, em cerimônia realizada nesta quinta-feira (10), o diretor-presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), João Almeida, mostrava otimismo quanto à possibilidade de tirar a obra do papel. Ele cita uma série de benefícios da obra para a economia da Cidade e o próprio Porto de Santos. O contrato para gestão da

malha ferroviária do Porto é válido por 35 anos.

“O Porto de Santos ganha demais. São 20 milhões de toneladas a mais que serão movimentadas e mais receita sobre tarifas para a APS, recolhimento de ISS (Imposto sobre Serviços) para a Prefeitura, a garantia dos empregos atuais e aumento de vagas, porque vai chegar mais volume pela via ferroviária”, aponta.

Almeida cita, ainda, o principal ganho logístico com a construção da pera. “Ela vai viabilizar a logística porque, hoje, os trens que acessam o porto, para chegarem ao corredor de exportação, são obrigados a estacionar para um desmembramento dos vagões. A pera vai evitar isso. O trem chegará inteiro, carregado, e assim irá para até o corredor de exportação. De lá, vai sair vazio e inteiro”.

O presidente da Fips não informou o custo da obra da pera e evitou comentar a respeito das intervenções previstas no contrato (pátio ferroviário entre o Canal 4 e a Ponta da Praia, viadutos para eliminação de passagem de nível na região do Canal 4-Marinha e passarelas de pedestres entre o Canal 4 e a Ponta da Praia). “Vamos seguir o que está no contrato”, resumiu.

Valongo em alta

O prefeito Rogério Santos destacou a possível mudança no trânsito da Cidade, com a ampliação da utilização do modal ferroviário. “Tudo que a cidade quer é a diminuição da movimentação apenas por caminhões, aumentando a prestação do transporte da logística por meio de ferrovia. Isso traz sustentabilidade e melhora o trânsito na entrada da Cidade”, aponta.

Solução agrada

Para ele, outro ponto importante é a solução de uma guerra jurídica que atende a uma empresa com base na Cidade. “A gente sempre luta pelas coisas de Santos, pelo emprego, pelas empresas locais, e isso é um passo importante. Esse projeto também está vinculado ao futuro terminal de passageiros no Valongo. Ele propicia um novo terminal de fertilizantes e, necessariamente, tira os cruzeiros de onde estão. São inúmeros benefícios, além da geração de empregos”, emenda.

Especialista em infraestrutura e consultor portuário, Rodrigo Paiva, que também é colunista de A Tribuna, vê a definição da pera ferroviária com agrado. “Finalmente teremos uma pera ferroviária, que vai dar tração às cargas da Margem Direita. Acho que o ganho para todas as cargas de granéis será muito significativo. Do ponto de vista logístico também, da operação ferroviária, um gargalo dos terminais graneleiros”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2023

APS E MARIMEX ASSINAM TERMO QUE VIABILIZA CONSTRUÇÃO DE PERA FERROVIÁRIA NO PORTO DE SANTOS

Obra, um retorno em curva, permite a composição de trens descarregar e carregar na mesma linha de trilhos

Por: Anderson Firmino



Área hoje ocupada pela Marimex dará espaço para uma importante ferramenta logística do Porto Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Importante instrumento para a logística de carga e descarga de produtos no Porto de Santos, a pera ferroviária sairá do papel em breve. A assinatura de um termo de liberação de área, na quinta-feira (10), entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Marimex viabilizará a obra, há anos considerada uma das mais aguardadas no principal porto brasileiro e que potencializará ainda mais o modal ferroviário no

complexo santista.

No documento assinado nesta quinta, foi cedida uma área de cerca de 102 mil metros quadrados no antigo Terminal Marítimo do Valongo (Teval), na região do Valongo, para a Marimex. Em troca, ela libera parte de sua atual área para o início das obras da instalação da pera na região de Outeirinhos. A construção, a cargo da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), sociedade que integra Rumo, MRS e VLI, deve ser iniciada até outubro deste ano, com prazo de 18 meses.

Participaram da assinatura o presidente da APS, Anderson Pomini; o sócio-proprietário da Marimex, Antônio Carlos Fonseca Cristiano; o presidente da Fips, João Almeida; e o prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB).

“Estamos conectados a 200 países. Nosso grande desafio de logística é o escoamento de produto. Precisamos nos debruçar sobre essa questão. Há dez anos, especialistas defendiam a criação de uma pera ferroviária, que gera um impacto de 20 milhões de toneladas por ano, que cruza e poderá prestar serviço para 13 terminais. Uma discussão jurídica, que se arrastou durante anos, tendo em vista a inabilidade política das autoridades portuárias que passaram por aqui”, afirma Pomini.

Guerra judicial

O acordo põe fim a um imbróglie que se arrastou por mais de dez anos. A disputa judicial envolvendo a Marimex e o Governo Federal vinha impedindo a construção da pera - um retorno em curva, que permite uma composição de trens descarregar e carregar na mesma linha de trilhos sem a necessidade de manobras adicionais.

“Muitas vezes, o diálogo e o bom senso podem resolver e evitar a discussão jurídica. Tribunal de Contas, TRF, são acionados quando o diálogo fica prejudicado. Chegamos, sob orientação do ministro (de Portos e Aeroportos) Márcio França, com a intenção de impor o diálogo, de respeitar as empresas que integram a história do Porto”, acrescenta o presidente da APS.

Tombamento

Pomini reforça que será criada uma comissão envolvendo Marimex, APS e Fips para estabelecer um cronograma conjunto, de modo que os serviços já prestados pela empresa de logística não sejam prejudicados. Ainda há alguns pontos a serem resolvidos, como um dos armazéns do antigo Teval, que é tombado. O presidente da APS agradeceu a disposição da empresa em assumir, mesmo assim, o compromisso da mudança para o Valongo.

“A Marimex, gentilmente, adiantou a entrega de uma parcela dessa área para que a obra tivesse início, muito embora nossa obrigação fosse entregar a área livre e desimpedida. Mas tudo será resolvido em breve”.

O sócio-proprietário da Marimex também falou sobre a transferência para uma nova área, de tamanho similar ao atualmente ocupado pela companhia. “Tínhamos um projeto, que contava com a saída desse armazém tombado. Isso não andava. Mas, agora, tem que fazer um novo projeto. Tenho 90 dias para isso”.

Cristiano também comemorou o fim do impasse sobre o destino da periferia ferroviária e as perspectivas da ocupação da nova área. “Vale ressaltar a importância do transporte por contêiner. Algo muito significativo, até em termos de arrecadação. A junção desses interesses foi um páreo duro, um 'braço de ferro', mas estamos saindo todos vivos”.

“Estou dentro do Porto. Aqui, estou bem no meio dos 11 km. Lá (no Teval), estamos mais perto dos contêineres. Pode ser atraente para quem operar o STS10. Mas, por ora, a operação continua aqui. Não tem como desligar aqui e começar a outra”, complementa o sócio-proprietário da Marimex.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/08/2023*

ESTADO ASSINA CONTRATO PARA TRECHO NORTE DO RODOANEL, QUE VAI BENEFICIAR O PORTO DE SANTOS

Empreendimento está orçado em R\$ 3,4 bilhões e será importante para o cais santista
Por: ATribuna.com.br



Foto: Divulgação Governo do Estado de SP

O contrato de concessão do Trecho Norte do Rodoanel foi assinado nesta quarta-feira (9) entre o Governo do Estado e o consórcio Via Appia, vencedor do leilão realizado em 14 de março, em São Paulo. Ele será responsável pelo término do empreendimento orçado em R\$ 3,4 bilhões, além da manutenção e operação do trecho por 31 anos.

O consórcio terá até um ano para elaborar o projeto de engenharia revisado para continuar a iniciativa, que pode causar impacto positivo no transporte de cargas rumo ao Porto de Santos. A previsão é de dois anos de obras, mas a intenção do estado é antecipar o máximo possível.

“Finalmente damos os próximos passos para cumprir um compromisso que é a conclusão do Rodoanel e que, com certeza, vai atender muito ao estado. É um empreendimento extremamente importante e relevante e que vai mobilizar muito capital, investimentos, obras e gerar muito emprego.

Mas, sobretudo, vai facilitar muito a logística nos próximos anos”, afirmou o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

O consórcio vencedor ficará responsável por investir R\$ 2 bilhões para a finalização das obras, além de mais R\$ 324 milhões para a implantação de projetos auxiliares. No segundo critério de classificação, que foi o desconto do aporte do Governo de São Paulo, houve abatimento de 23,1%, restando uma subvenção estimada de R\$ 1,07 bilhão para o Estado.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 09/08/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS LEILÕES ARRECADAM MAIS DE R\$200 MILHÕES AOS COFRES PÚBLICOS

Os quatro terminais leiloados preveem também investimentos de mais de R\$100 milhões



Diretores da ANTAQ batem martelo após bem sucedido leilão de áreas portuárias na B3

Brasília 11/08/2023 - O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), realizou, nesta sexta-feira (11) o leilão para o arrendamento de quatro áreas portuárias localizadas nos estados de Alagoas (MAC11A, MAC11, MAC12) e do Ceará (TMP).

Ao todo, foram 208,1 milhões arrecadados de outorga com os quatro terminais. Somente o MAC 12 foi responsável por arrecadar mais da metade do valor total sendo arrematado pela Ipiranga produtos de petróleo S.A que ofertou R\$ 107 milhões pelo terminal no Porto de Maceió (AL).

Os outros dois terminais alagoanos, MAC 11 e MAC 11A, foram arrematados pela VIBRA Energia e pela Origem Energia Canoas, respectivamente. O primeiro arrematou o terminal ofertando outorga de R\$60 milhões, enquanto o segundo foi arrematado pela outorga de R\$41 milhões.

A última área arrematada trata-se do Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), localizada no Porto Organizado do Mucuripe (CE). O terminal foi arrematado pelo grupo ABA Infra pela outorga no valor de R\$ 100 mil.

O leilão contou com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que parabenizou os entes governamentais envolvidos na elaboração do leilão. Enfatizou ainda que os novos players dos três terminais do Porto de Maceió trarão maior competitividade para o mercado portuário nacional.

“Leilão muito bem-sucedido. Quero saudar o secretário de Portos, os diretores e toda equipe técnica da ANTAQ. Sem eles nada tinha acontecido. Sabemos o quanto esforço e suor é necessário para que esses leilões aconteçam. Valor de outorga muito importante para os cofres públicos. Mas o mais importante é que esse leilão significa investimento. Foram três players importantes competindo e vencendo. Isso significa maior concorrência, o que acarretará preços mais baixos aos consumidores”, disse.

Sobre o terminal de passageiros no Porto de Mucuripe, Nery fez questão de mostrar que o arrendamento contribuirá para diminuir os gastos portuários com manutenção, o que trará novas perspectivas de investimentos dentro do porto.



“O TMP é mais uma perspectiva importante que se abre. Além do valor da outorga, outro componente essencial é que, hoje, a autoridade portuária precisa retirar recursos dos próprios cofres para poder pagar a manutenção. Ela irá se desonerar da obrigação de manutenção e poderá investir no que é mais importante para prover uma melhor infraestrutura do porto”, falou.

Além do diretor-geral, o evento contou com a presença do secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA), Fabrizio Pierdomenico, e do corpo diretor da ANTAQ, a diretora Flávia Takafashi, e os diretores Lima Filho e Caio Farias.

Investimentos de mais de R\$ 100 milhões

Além dos mais de R\$ 200 milhões de valor de outorga arrecadado, são mais R\$ 100 milhões de investimentos previstos nas quatro áreas. O maior Capex está previsto no terminal MAC 11A com mais de R\$ 46 milhões em investimentos (confira os valores de investimento e o tempo de arrendamento para dos terminais concedidos abaixo.

Arrendamento MAC11 (AL)

Tipo de Carga Principal Combustível

Vencedora VIBRA Energia – outorga de R\$60 milhões

Capex R\$ 20.810.000,00

Prazo 25 Anos

Arrendamento MAC11A (AL)

Tipo de Carga Principal Combustível; Petróleo

Vencedora Origem Energia Canoas – outorga de R\$ 41 milhões

Capex R\$ 46.449.000,00

Prazo 25 Anos

Arrendamento MAC12 (AL)

Tipo de Carga Principal Combustível

Vencedora Ipiranga Produtos de Petróleo S.A – outorga de R\$ 107 milhões

Capex R\$ 37.593.000,00

Prazo 25 Anos

Arrendamento TMP (CE)

Tipo de Carga Principal Passageiros

Vencedora grupo ABA Infra – outorga de R\$ 100 mil

Capex R\$ 3.191.000,00

Prazo 25 Anos

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/08/2023

QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS, DE DOIS ESTADOS DO PAÍS, VÃO A LEILÃO NESTA SEXTA-FEIRA (11)

O processo, promovido pelo MPOR e ANTAQ, acontece na B3, em São Paulo

Brasília 09/08/2023 - O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), promove nesta sexta-feira (11), às 14h, na B3, a Bolsa do Brasil, o leilão para o arrendamento de quatro áreas portuárias localizadas nos estados de Alagoas (MAC11A, MAC11, MAC12) e do Ceará (TMP).

Os três terminais localizados em Maceió (AL) são dedicados principalmente à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais e granéis líquidos, especialmente combustíveis e petróleo.



Já o terminal de Fortaleza (CE) é voltado à movimentação de passageiros e atividades de entretenimento, na área denominada Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), localizada no Porto Organizado do Mucuripe.

Os leilões têm como objetivo a seleção da proposta mais vantajosa, com critério de maior valor de outorga, para a celebração de contrato de arrendamento de área e infraestrutura públicas localizadas dentro de portos organizados.

No total, a previsão é que as áreas recebam mais de R\$ 117,7 milhões em investimentos. Confira os dados sobre os quatro leilões no "Conteúdo Relacionado" abaixo.

Estarão presentes o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e os demais diretores, Flávia Takafashi, Lima Filho e Caio Farias. Parlamentares, federações, associações e demais autoridades do setor também estão confirmadas.

Credenciamento

Os profissionais de imprensa poderão acompanhar o leilão presencialmente ou pela internet.

Para participar da coletiva de imprensa, os interessados deverão confirmar presença pelo e-mail imprensa@b3.com.br, informando se desejam acompanhar presencialmente ou por meio da plataforma Zoom.

SERVIÇO

O quê: Leilão de quatro áreas portuárias

Quando: Sexta-feira (11), às 14 horas

Onde: Na B3, em São Paulo (SP) - R. Quinze de Novembro, 275

Transmissão: Para assistir ao leilão ao vivo, acompanhe o canal da ANTAQ no YouTube <https://www.youtube.com/watch?v=rLCMQ48gtKQ>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

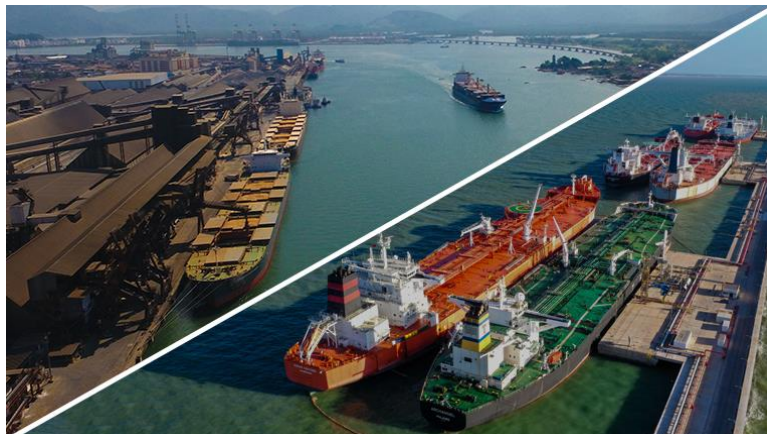
FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/08/2023

ESTATÍSTICO - MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA DO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023 BATE RECORDE HISTÓRICO

Números ultrapassam desempenho do primeiro semestre de 2021, ano recorde de movimentação do setor



O porto público de maior destaque em movimentação no semestre foi o Porto de Santos (SP). Já o terminal de petróleo Tpet/Toil, no Porto do Açu (RJ), foi o destaque semestral dos TUPs



Brasília 10/08/2023 - O setor aquaviário apresentou recorde histórico entre janeiro e junho de 2023. Ao todo, foram movimentadas mais de 616 milhões de toneladas, o que representa 2,4% de crescimento em comparação ao primeiro semestre de 2021, quando foi registrado uma movimentação de 601,4 milhões de toneladas. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ)

Quando comparado ao mesmo período de 2022, o acréscimo é de 6,38% (579,1 milhões de toneladas). Destaque para março e maio, que registraram crescimento de 11,7% e 11%, respectivamente, na comparação com os mesmos meses do ano anterior. Confira os dados de março neste link e maio neste link.

O registro recorde do primeiro semestre de 2023 foi impulsionado pelo aumento na movimentação de Minério de Ferro, de Óleo Bruto e de Soja. Foram movimentadas 172,8 milhões de toneladas de minério (crescimento de 6,73%) e 103,7 milhões de toneladas (aumento de 13,28%) de óleo bruto. Já a soja teve movimentação de 87,8 milhões de toneladas, o que representa uma variação positiva de 21,6% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Outra commodity de destaque é o milho, que movimentou 13,28 milhões de toneladas, apresentando um crescimento de 40,7% quando comparado ao primeiro semestre de 2022.

Exportações

De janeiro a junho, 349,2 milhões de toneladas foram enviadas para o exterior partindo de instalações portuárias brasileiras, total que representa elevação de 9,4% em relação ao mesmo período do ano passado. Os granéis são os principais perfis da pauta, representando quase 90% das exportações, sendo 79% como granel sólido e 10% granel líquido.

Além da exportação recorde de commodities, o Brasil exportou 2,5 milhões de toneladas de carnes de aves congeladas em contêineres pelos seus portos no primeiro semestre de 2023, chegando a um crescimento de 9% em comparação com o mesmo período de 2022. O crescimento na movimentação ocorreu mesmo com a queda nos preços da carne de frango ocorrida nesse último semestre.

Os portos do sul concentraram esses embarques para o exterior, sendo responsáveis por 2,2 milhões de toneladas, o equivalente a quase 89% do total, com destaque para Paranaguá, que exportou 1,2 milhões de toneladas de carnes de aves.

Navegação

A navegação de longo curso movimentou 427,3 milhões de toneladas em 2023, apresentando crescimento de 7,02% em comparação com o mesmo período do ano passado. A cabotagem cresceu 1,36% entre janeiro e junho, atingindo uma movimentação de 142,1 milhões de toneladas.

A navegação interior, por sua vez, apresentou crescimento 18,76% em comparação com o mesmo período do ano passado, atingindo uma movimentação de 45,1 milhões de toneladas. Já a movimentação nas navegações de apoio marítimo e portuário recuou 6,08% em comparação com o mesmo período de 2022, chegando a uma movimentação de 1,6 milhões de toneladas.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 402,7 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2023. O número representa um aumento de 7,67% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo dos portos privados foi o terminal de petróleo Tpet/Toil em Açú, localizado no Porto do Açú no Rio de Janeiro, que registrou movimentação de 26,9 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2023. Esse total representa um crescimento de 99% em comparação com o mesmo semestre de 2022 e posiciona o terminal como a instalação com a sétima maior movimentação entre os portos.

A carga movimentada é, na totalidade, óleo bruto de petróleo, proveniente quase sempre da bacia sedimentar de Santos e com destino mais comum à China (77% dos embarques).

Outro destaque positivo fica para o Terminal de Tubarão, localizado em Vitória no Espírito Santo, com mais de 36,5 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 16,14% quando comparado ao mesmo período de 2022.

Portos Públicos

Já os portos organizados movimentaram aproximadamente 213,35 milhões de toneladas durante o primeiro semestre, o que representa um aumento de 4% em comparação ao mesmo período do ano passado.

O porto de maior movimentação entre janeiro e junho deste ano foi o de Santos, com 63,3 milhões de toneladas, representando um aumento de 1,1% em comparação ao mesmo período de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 29,7% de toda a movimentação portuária pública do primeiro semestre.

Os portos de Paranaguá (PR) e Itaguaí (RJ) fecham o pódio dos portos organizados com 27,4 milhões de toneladas e 24,6 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 6,4% e 7,75%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 14/08/2023

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTOS DA REGIÃO NORTE CONQUISTAM RECONHECIMENTO EM PREMIAÇÃO

Assessoria de Comunicação

O sucesso da gestão portuária brasileira foi celebrado no Prêmio Portos + Brasil em cerimônia promovida pelo Ministério de Portos e Aeroportos esta semana, em Brasília. O evento reconheceu os avanços do setor em diversas categorias e destacou a atuação dos Portos da Região Norte do Brasil.



A alta capacidade de gerência dos portos da região foi um tema amplamente valorizado na premiação, que faz parte da Agenda Ambiental e de Segurança Aquaviária Bial de ANTAQ 2023/2024 e valida as iniciativas que se destacam pelas melhorias na prestação de serviços de transporte aquaviários à sociedade, fomento à pesquisa e produção técnico-científica, e disseminação de boas práticas ESG e Inovação na operação e gestão no setor.

Ministro Marcio França 14AGO2023 **Márcio França, Ministro de Portos; Rodrigo Abreu, diretor geral da TGPM; e Eduardo Nery, diretor geral da Antaq. Crédito: Divulgação.**

O prêmio levou em conta índices financeiros, contábeis, eficiência operacional, transparência administrativa, estrutura organizacional, regularidade tributária e trabalhista, além da manutenção dos acessos aquaviários. Para o presidente da Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (AMPORT), Flávio Acatauassu, entidade que representa inúmeras empresas do norte brasileiro, a celebração reflete o empenho e os investimentos em implantação de novos projetos, portos, terminais e estações de transbordo de cargas para entregar uma gestão de alta performance e oferecer serviços de excelência.

"Somos a região brasileira que mais utiliza a navegação interior para movimentação de cargas, commodities ou passageiros e este reconhecimento chancela as práticas de nossas associadas e também evidencia a força do nosso Estado, não apenas para a economia local e nacional, por meio da geração de emprego e renda, mas também pelo alto volume que conseguimos exportar e importar. É, sem dúvida, a coroação de um trabalho dedicado, eficaz e produtivo", observou.

Na premiação ocorrida na noite do dia 9 de agosto último, em Brasília (DF), as associadas Hidrovias do Brasil – Vila do Conde e Terminal de Grãos Ponta da Montanha – TGPM venceram o 1º e 2º lugares, respectivamente, nas categorias Crescimento da Movimentação Total dos TUPs e Crescimento da Movimentação de Granel Sólido Agrícola, por suas operações em Vila do Conde, Barcarena (PA).

Na 3ª Edição da premiação, realizada em 2022, a associada Unitapajós – Navegação Unidas Tapajós venceu a categoria Crescimento da movimentação TUP - Granel Sólido Agrícola, por sua operação no TUP de Vila do Conde (PA).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/08/2023

TRANSPORTE DE CARGAS NO BRASIL MANTÉM BONS INDICADORES

Assessoria de Comunicação

A project44, líder em tecnologias de visibilidade para a cadeia de suprimentos, acaba de publicar um novo relatório sobre a situação do transporte de cargas no Brasil. Entre outros pontos, o documento, baseado em dados aferidos pela empresa até julho de 2023, destaca que:

1- A capacidade total de TEUs (unidade de medida equivalente ao volume de um contêiner padrão de 20 pés) apresentou uma leve queda de 200 mil TEUs em julho, mas segue a tendência de capacidade elevada nos últimos quatro meses, superando 4 milhões de TEUs.



Cargas embarque

2- O tempo de permanência (dwell time) de contêineres para importações melhorou em julho. O Porto de Vitória registrou uma redução de 75% nesse quesito nos últimos três meses, atingindo a mínima recente de 2,1 dias. No Porto de Salvador, o índice também melhorou, caindo 71% entre junho e julho. O Porto de Santos tem mantido estabilidade em bons níveis nos últimos meses.

3- Nas exportações, o dwell time de contêineres exibe desempenhos variados. Houve aumento em Paranaguá (9%), Rio Grande (11%) e Salvador (20%). No Porto de Rio Grande (RS), os volumes processados aumentaram mais de 100% desde maio.

4- O lead time (tempo de entrega) nas importações e exportações pelo modal marítimo tem se mantido estável, mostrando que não há grandes gargalos neste momento que impactem o comércio internacional do Brasil com seus principais parceiros. Em relação a junho, o prazo geral das entregas para a Argentina apresentou uma melhora de 32% – e, comparado ao pico de 85 dias observado em dezembro de 2022, ficou 60 dias abaixo.

5- O desempenho da pontualidade de entregas no transporte por caminhões com cargas completas ou dedicadas (Full Truckload) continua bom, na faixa de 70%. É uma melhoria significativa em relação ao desempenho de pontualidade de 51% de dezembro de 2022. Apesar disso, julho ficou 1,5% abaixo de junho e 5,2% abaixo em comparação com o índice de 74,6% registrado em março.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/08/2023

ATP LANÇA VERSÃO EM INGLÊS DO GUIA DE MELHORES PRÁTICAS DE SUSTENTABILIDADE PORTUÁRIA

Redação Portogente

Diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados, Murillo Barbosa diz que portos brasileiros, especialmente os privados, vêm assumindo protagonismo de medidas ESG

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) lançou, nesta quinta-feira (10/8), a versão em inglês do Guia de Melhores Práticas de Sustentabilidade Portuária, o primeiro do setor no Brasil e o pioneiro no mundo com foco na estratégia ESG (ambiental, social e governança). A publicação, disponível para download gratuito no site da entidade, foi produzida em parceria com o Grupo de Pesquisa LabPortos, da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH). Nos Terminais de Uso Privado (TUPs), o levantamento identificou maior preocupação com práticas sociais e ambientais.

ATP livro 600



Diretor-presidente da ATP, representante dos portos privados, Murillo Barbosa disse que, com a versão em inglês do guia, a entidade contribui, de forma prática, com a maior divulgação das melhores práticas ESG a serem observadas pelos profissionais que atuam nos portos de todo o mundo. “Exemplos de melhores práticas de sustentabilidade portuária precisam ser compartilhados com o mundo, já que os portos brasileiros, especialmente os privados, têm assumido protagonismo em relação às medidas focadas no ESG”, afirmou.

Clique neste link e faça o download das versões em inglês e português: <https://www.portosprivados.org.br/publicacoes/sustentabilidade-portuaria>

Resultado da pesquisa, o guia apresenta 98 melhores práticas de sustentabilidade portuária no Brasil, compiladas no primeiro guia desse tipo no mundo com foco na estratégia ESG. São listadas 43 práticas ambientais, 42 sociais e 13 de governança nos portos públicos e privados do país. A publicação, que comemora os 10 anos da ATP, também tem apoio da Confederação Nacional dos Transportes (CNT). A versão em português foi lançada em março deste ano.

A publicação ocorre no momento em que grandes bolsas de valores do mundo já criaram ou criam normas e resoluções de conduta sustentáveis. Elas focam em gestão de riscos, resiliência e enfrentamento às mudanças climáticas, além de buscar padronização dos modelos de divulgação dos relatos de sustentabilidade.

Disponibilizado de forma digital, o guia é destinado à toda sociedade, especialmente o sistema portuário, que inclui portos públicos, terminais privados, arrendatários, operadores, agências marítimas, transportadoras, universidades e organizações.

Entre as melhores práticas ambientais, identificou implantação de política de aquisição de produtos e aquisição de serviços sustentáveis, além da ampliação do uso de fontes alternativas de água, para

reduzir a captação no sistema público. Também se constatou a prática de coleta e tratamento de resíduos plásticos retirados de praias, manguezais e outras áreas sensíveis.

No social, a pesquisa comprovou implantação de projetos de desenvolvimento socioeconômico para povos originários e comunidades tradicionais de pescadores, caiçaras, quilombolas, ribeirinhos e de terreiro. Além disso, identificou pagamento de auxílio financeiro a alunos matriculados em escolas, fomento de novos negócios, geração de emprego e renda, promoção e preservação da história local e regional, assim como implantação de espaço comunitário em locais com alto índice de uso de drogas e violência.

Na área de governança, o guia incluiu, entre as melhores práticas, ações anticorrupção, com adoção de padrões de conduta e acompanhamento de qualquer tipo de contribuição a entidades públicas e privadas. Observou-se, ainda, melhoria contínua de gestão integrada, atendendo à legislação, além de ações que garantam maior transparência de ações e programas das operações dos empreendimentos, por meio de canais diretos com a população.

Coordenador técnico e organizador do guia, o doutor em engenharia naval e oceânica Sérgio Cutrim, professor da UFMA, ressalta que a visão moderna de sustentabilidade está atrelada à inovação. “Todas as grandes bolsas de valores do mundo já criaram ou estão criando normas e resoluções de conduta sustentáveis, voltadas para a gestão de riscos, resiliência e enfrentamento às mudanças climáticas, além de padronização dos modelos de divulgação dos relatos de sustentabilidade”, explicou.

O que é a ATP

Criada em 24 de outubro de 2013, a ATP representa e defende o segmento portuário privado e atua pela modernização dos portos brasileiros. Atualmente, reúne 33 empresas de grande porte e congrega 61 TUPs do país. Juntas, as associadas à ATP movimentam 53% da carga portuária brasileira e respondem pela geração de 47 mil empregos diretos e indiretos.

As associadas são empresas que se destacam por suas performances positivas e por recordes sucessivos de movimentação. Atuam em áreas fundamentais da economia brasileira, como os setores de mineração, siderurgia, petróleo e gás, agronegócio, contêineres e complexos logísticos, contribuindo para o saldo positivo da balança comercial nacional e para tornar o comércio exterior brasileiro mais robusto.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/08/2023

ZPE DO PORTO DE SANTOS É PROJETO PARA A ATUAL DIRETORIA

Editor Portogente

O porto indústria gera trabalho, aquece a economia e estimula o progresso.



Por décadas, a criação do porto indústria de Santos é pautada pela imprensa, mas sem qualquer resultado. Esse atraso desnecessário, prejudicial à implantação de processo produtivo e logística com menor resistência e custo, desfavorece o comércio e a geração de economia e trabalho. O regime aduaneiro especial, que regulamenta esse processo, foi instituído pelo Decreto-Lei nº 2.452/88, das Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

Veja mais * Porto-indústria de Santos atrasado 25 anos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114899-porto-industria-de-santos-atrasado-25-anos>



A formação de um grupo de trabalho com representantes de dez órgãos para revisão de quatro normativas que tratam do regime tributário, cambial e administrativo das ZPEs, no prazo de doze meses, aquecida pela proximidade das eleições municipais, traz à tona novamente esse assunto ao Porto de Santos. Entretanto, o fato de haver dois desses projetos já implantados em portos no norte do Brasil, é necessário entender o atraso dessa iniciativa urgente no principal porto do País.

Veja ainda * Agências reguladoras federais controladas e eficazes

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115532-agencias-reguladoras-federais-controladas-e-eficazes>

Discutir a ZPE do Porto de Santos, como um projeto de porto indústria, implica implantação de rede hidroviária, como logística produtiva e sustentável. Há estudo suficiente para justificar essa possibilidade, dependendo de ser aprofundado e de um projeto construtivo. Principalmente, para definir linhas de desenvolvimento e evitar impedimentos, como está anunciado pela nova ponte dos Barreiros, em São Vicente, sem calado aéreo, de altura para trânsito de embarcações com carga.

Veja também * Governador poderá implantar hidrovias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115504-governador-podera-implantar-hidrovias-do-porto-de-santos>

Há muitos anos o Porto de Santos carece de um projeto estratégico que ultrapasse os interesses da diretoria de plantão e otimize o potencial regional. Geograficamente, a região é exigente de soluções elaboradas, que não têm sido pautadas. A faixa estreita, entre as áreas de navegação e a serra íngreme, exige estruturas avançadas de engenharia que agilize as operações portuárias e tenha segurança para atrair investimentos intensivos. Motivos mais do que suficientes para não incluir o ministério de portos nas negociações de apoio político, em curso.

Veja ainda * Ministro de Portos quer entregar túnel imerso Santos-Guarujá no prazo

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115478-ministro-de-portos-quer-entregar-tunel-imerso-santos-quaruja-no-prazo>

Uma coisa é certa: o Porto Indústria de Santos está um quarto de século atrasado. É hora de buscar esse tempo perdido e gerar progresso, com projetos e processos avançados, que gerem produtividade e sustentabilidade. Sem mais perda de tempo e energia com anúncios festivos que não demonstram ao que veio, É preciso aproveitar a competência da atual diretoria do Porto de Santos, para superar tantas oportunidades delapidadas por diretorias anteriores.

Veja mais * Carta da comunidade portuária ao Presidente Lula

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115510-carta-ao-presidente-lula>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 14/08/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – FORTALECENDO A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), na semana passada, de aprovar a isenção total do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para investimentos em infraestrutura ferroviária, é um marco promissor para o desenvolvimento e expansão desse modal de transporte no Brasil. Essa medida estratégica, anunciada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, é um passo importante em direção à construção de uma rede ferroviária mais eficiente e abrangente em nosso país.



A infraestrutura ferroviária há muito tempo enfrenta desafios significativos, incluindo a necessidade de investimentos substanciais para tirar projetos do papel. A decisão de isentar o ICMS para esses investimentos tem um significado profundo. Ela não apenas reconhece a complexidade financeira envolvida na construção e modernização de estradas de ferro, mas também demonstra um compromisso claro com a promoção de um setor ferroviário robusto e inovador.

A redução em potencial de 15% nos custos de execução dos projetos é uma perspectiva encorajadora. Isso não apenas incentiva investimentos privados, mas também impulsiona a participação do governo em empreendimentos ferroviários de grande escala. O segmento ferroviário, com suas capacidades de transporte de carga eficientes e menor impacto ambiental, tem o potencial de se tornar um pilar central da infraestrutura logística do país.

A visão do ministro Renan Filho de criar uma carteira de investimentos de aproximadamente R\$ 40 bilhões para impulsionar a conectividade nacional é um passo ambicioso e necessário. Isso não apenas revitalizará a infraestrutura ferroviária existente, mas também abrirá novas rotas e oportunidades econômicas em áreas anteriormente negligenciadas.

Além disso, o entendimento alcançado com os estados brasileiros sobre a necessidade de priorizar o investimento sobre a cobrança excessiva é um sinal de maturidade e compreensão do panorama mais amplo. A infraestrutura ferroviária não é apenas sobre trilhos e trens, mas também sobre a criação de um ambiente propício para o crescimento econômico, a geração de empregos e a melhoria da logística de transporte.

O Brasil é uma nação vasta e diversificada, e a expansão da infraestrutura ferroviária pode encurtar distâncias e facilitar o movimento eficiente de bens em todo o território. No entanto, para que essa visão se concretize, são necessárias ações determinadas e colaborativas, como a isenção do ICMS para investimentos ferroviários.

A isenção fiscal para investimentos em infraestrutura ferroviária não é apenas uma medida econômica; é um investimento no futuro do país. Ela tem o poder de redefinir o cenário do transporte de carga, melhorar a conectividade regional e nacional, bem como alavancar setores interligados, como a indústria e o comércio. Com a devida implementação e gestão eficaz, essa medida pode transformar as ferrovias em vias de prosperidade para o Brasil, solidificando o país como um líder na logística moderna e eficiente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/08/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

HIDROGÊNIO VERDE BARATO 1

O hidrogênio verde (H2V) a ser produzido na retroárea do Porto de Pecém (CE) deverá ser o mais barato do mundo nesta década, considerando o custo total do produto, inclusive sua entrega. Essa conclusão é um dos destaques do estudo Energy Transition Factbook (Relatório de Transição Energética, em tradução livre), feito pela consultoria BloombergNEF e apresentado em um encontro internacional na Índia no último mês. O levantamento aponta que o produto brasileiro pode ser entregue no Porto de Roterdã (Países Baixos) por US\$ 2,88 o quilo. O segundo colocado é o Canadá, que entrega o combustível por US\$ 3,46 o quilo. Esses valores não levam em consideração eventuais subsídios governamentais.

HIDROGÊNIO VERDE BARATO 2

A grande vantagem do Hidrogênio Verde brasileiro é o seu custo de produção, a US\$ 1,23 por quilo, o mais baixo do planeta, segundo o levantamento da BloombergNEF. Esse valor compensa até o custo logístico de se entregar o produto na Europa - o combustível brasileiro acaba demandando US\$ 0,24 por quilo para chegar a Roterdã, enquanto o canadense, aproveitando a proximidade do país, acaba apresentando o menor custo, US\$ 0,19 por quilo.

HIDROGÊNIO VERDE BARATO 3

A competitividade do H2V de Pecém também se destaca quando o destino final é o mercado consumidor do Japão. Apesar do maior custo logístico, de US\$ 0,62 por quilo, o mais alto entre os seis principais fabricantes globais, o preço de produção torna a opção brasileira ainda mais em conta, apresentando um valor final de US\$ 3,27 por quilo. O segundo colocado, novamente o Canadá, disponibiliza seu produto por US\$ 3,52 o quilo.

DO AEROPORTO PARA OS TRIBUNAIS 1

As regras estipuladas pelo Governo Federal restringindo os voos no Aeroporto Santos Dumont, no Rio de Janeiro (RJ), e favorecendo as operações no Aeroporto do Galeão, também no Rio, devem afetar o movimento da principal instalação aeroviária do Brasil, o Aeroporto Internacional de Guarulhos, na Grande São Paulo. A perda anual de passageiros na unidade paulista, com a medida, pode chegar a 5 milhões por ano.

DO AEROPORTO PARA OS TRIBUNAIS 2

“Não dá para matar uma vaca sadia para salvar uma que está doente”, afirmou o prefeito de Guarulhos, Guti Costa (PSDSP). Ele destaca que, a princípio, essas regras de restrição passariam pelo Congresso, onde acabariam sendo debatidas. Mas se tais normas forem fixadas apenas por uma portaria do Executivo, a Prefeitura de Guarulhos pretende contestar a decisão na Justiça.

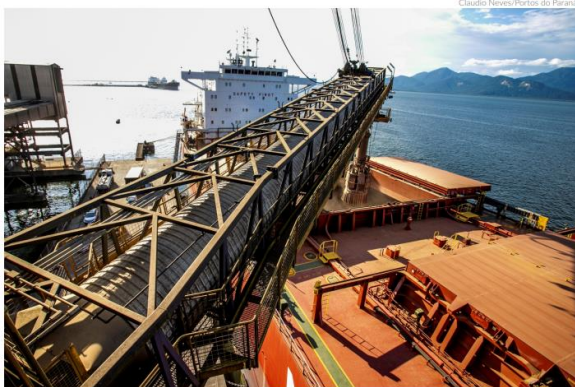
Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2023

NACIONAL - MOVIMENTAÇÃO AQUAVIÁRIA BATE RECORDE NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023

Foram operadas mais de 616 milhões de toneladas, um aumento de 2,4% em relação à melhor marca anterior, obtida em 2021

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



De acordo com os dados divulgados pela Antaq, as movimentações de soja (foto), de minério de ferro e de óleo bruto foram os responsáveis pelo recorde deste semestre Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

Os números da movimentação aquaviária do primeiro semestre batem recordes, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviário (Antaq). O desempenho ultrapassou o primeiro semestre de 2021.

Ao todo, foram movimentadas mais de 616 milhões de toneladas, o que representa 2,4% de crescimento em comparação ao primeiro semestre de 2021, na época a movimentação registrada foi de 601,4 milhões de toneladas.

Os dados deste primeiro semestre, comparados com o mesmo período de 2022, apresentam um acréscimo de 6,38%, o que corresponde a 579,1 milhões de toneladas. Março e maio registraram o maior destaque do semestre de 2023, um crescimento de 11,7% e 11%, respectivamente.

As movimentações de minério de ferro, de óleo bruto e de soja foram os responsáveis pelo recorde deste semestre. O milho também foi destaque entre os produtos que impulsionaram o crescimento.

Foram 349,2 milhões de toneladas enviadas para o exterior através do setor portuário brasileiro. A navegação de longo curso movimentou 427,3 milhões de toneladas em 2023. A navegação interior, por sua vez, apresentou crescimento 18,76% em comparação com o mesmo período do ano passado.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 402,7 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2023. O destaque dos portos privados foi o terminal de petróleo Tpet/Toil em Açu, localizado no Porto do Açu no Rio de Janeiro, que registrou movimentação de 26,9 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2023.

Já os portos organizados movimentaram aproximadamente 213,35 milhões de toneladas durante o primeiro semestre. O Porto de Santos foi o de maior destaque entre janeiro e junho deste ano, com 63,3 milhões de toneladas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2023

NACIONAL - CONFAZ APROVA ISENÇÃO TOTAL DE ICMS PARA INVESTIMENTOS EM INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA

Aval do Conselho Nacional de Política Fazendária foi feito pelo ministro dos Transportes, Renan Filho

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



Renan Filho já havia declarado que a medida permitirá o aumento de investimentos no setor ferroviário, podendo reduzir em 15% os custos de execução dos empreendimentos Crédito: Arquivo/Ministério dos Transportes

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) aprovou a isenção total do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) para investimentos em infraestrutura ferroviária. O anúncio foi feito pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, em São Paulo, nesta quinta-feira, 10.

“Conseguimos um entendimento raro, que foi mostrar a todos os estados brasileiros que não adianta cobrar e não conseguir ter investimento em ferrovia, que é caro. É melhor fazer o investimento e se beneficiar do ganho econômico que ele trará do que cobrar uma obra que nunca vem”, declarou Renan Filho.

Na última semana, o ministro havia declarado que 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”, completou o ministro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2023

REGIÃO SUDESTE - HIDROVIA TIETÊ-PARANÁ TEM ALTA DE 76% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE

De janeiro a junho foram transportadas 810,7 mil toneladas ante 460,3 mil no mesmo período do ano passado

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

A hidrovía Tietê-Paraná registrou no primeiro semestre de 2023 um aumento de 76% na movimentação fluvial de cargas, em comparação com o mesmo período. Os dados foram divulgados nesta semana a partir de um levantamento realizado pelo Departamento Hidroviário (DH), órgão vinculado à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo.

De acordo com o relatório, foram despachadas 810,7 mil toneladas entre janeiro e junho, enquanto 460,3 mil toneladas foram transportadas no mesmo período de 2022. Dentre os produtos com maior movimentação estão a soja e o farelo de soja.



Só em junho foi registrado um aumento de 44,1% na movimentação, com 234,6 mil toneladas embarcadas, contra 162,7 mil toneladas contabilizadas no mesmo mês de 2022

No entanto, a hidrovia é responsável por escoar também a produção de milho, madeira, areia e derivados da cana-de-açúcar. Apenas no mês de junho, foi registrado um crescimento de 44,1%, com 234,6 mil toneladas embarcadas, contra 162,7 mil toneladas contabilizadas no mesmo mês de 2022.

“Esse resultado mostra a importância desse modal para a logística econômica do estado de São Paulo. A hidrovia é um eixo fundamental para o escoamento de produtos e bens, e terá ainda mais importância quando completarmos o rebaixamento do canal em Nova Avanhandava”, avaliou Natália Resende, secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística.

O Governo de São Paulo reforçou que a execução dos trabalhos para aprofundar o canal de navegação vai garantir, além de ampliação do transporte de cargas, resiliência em situação de estiagem e melhorias no armazenamento dos reservatórios das usinas hidrelétricas.

Com investimento de R\$ 300 milhões, os serviços devem gerar 1,4 mil empregos diretos e indiretos, e retirar 552 mil metros cúbicos de rochas, equivalentes ao volume de 600 piscinas olímpicas.

“A obra do canal é importantíssima para os terminais intermodais de carga e descarga, principalmente por viabilizar o escoamento dos produtos agrícolas para o Porto de Santos, além de conectar São Paulo com os estados de Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Paraná e Mato Grosso do Sul”, disse a diretora geral do Departamento Hidroviário (DH), Jamille Consulin.

O transporte de cargas utiliza embarcações do tipo “chata”, movimentadas por um empurrador (rebocador específico) e capazes de transportar 1,5 mil toneladas cada uma. No modal rodoviário seriam necessárias 43 carretas, de 35 toneladas cada, para levar o mesmo volume. Para a movimentação desses barcos é preciso que o Rio Tietê esteja com lâmina d’água mínima de 2,20 metros. Como o regime de chuvas no ano passado e este ano foi melhor, a navegação se beneficiou dessa regularidade.

Tietê-Paraná

A hidrovia tem 2,4 mil quilômetros navegáveis e é usada principalmente para o transporte da produção agrícola até o Porto de Santos. Com 14 terminais intermodais para carga e descarga de produtos, conecta seis estados. Em São Paulo, são 800 quilômetros de navegação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2023

REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE DO CLIA SANTOS COM NOVO ARMAZÉM VERTICALIZADO

Investimentos em melhorias no Centro Logístico Industrial Aduaneiro somam cerca de R\$ 30 milhões
Da Redação redacao@portalbenews.com.br

A operadora logística Santos Brasil realizou uma expansão de 24% na capacidade de seu Centro Logístico Industrial Aduaneiro (Clia) em Santos (SP). Isso foi alcançado por meio da remodelação completa e verticalização de um armazém, juntamente com a implementação de novos sistemas e

processos de gestão. Segundo a companhia, tudo isso assegura elevados níveis de eficiência e segurança, resultando em maior competitividade e qualidade na experiência do cliente.



Com a remodelação, o Clia Santos, que soma cinco armazéns, passou de 5.500 posições paletes (espaços de armazenamento) para 6.800 – 17 mil posições dinâmicas ao mês Crédito: Divulgação/Santos Brasil

Os investimentos realizados na unidade entre 2022 e 2023 totalizam R\$ 30 milhões, distribuídos da seguinte forma: R\$ 12 milhões na expansão do Clia, R\$ 11,5 milhões em tecnologia da informação (TI), abrangendo desde a substituição até a modernização de equipamentos; R\$ 5 milhões em projetos voltados para segurança, saúde e meio ambiente, incluindo segurança patrimonial; e R\$ 1,5 milhão em

equipamentos operacionais para o Centro de Controle Integrado Logístico (CCI).

Após a renovação, o Clia Santos, que possui cinco armazéns, viu suas posições paletes (espaços de armazenamento) aumentarem de 5.500 para 6.800. São 17 mil posições dinâmicas por mês.

A Santos Brasil revela que o CCI, projetado para gerir e monitorar todas as operações, está em funcionamento há quatro meses e em breve receberá a adição de novos recursos, incluindo tablets, antenas de wi-fi e painéis adicionais, entre outros.

O projeto do centro de controle foi concebido para otimizar o planejamento operacional não apenas para o Clia Santos, mas também para o Clia Guarujá e o Terminal Logístico Saboó, outras unidades da Santos Brasil Logística na Baixada Santista. Suas principais funcionalidades incluem o gerenciamento em tempo real de indicadores de desempenho, análise do cenário presente e futuro da ocupação de pátios e armazéns, bem como estatísticas operacionais. Isso, de acordo com a empresa, resulta em aumento da produtividade, maior agilidade, eficiente alocação de recursos e rastreabilidade.

Ricardo Buteri, diretor comercial da Santos Brasil, diz que este é um importante passo dentro da estratégia da Santos Brasil em se consolidar como o mais eficiente provedor para as operações LCL (Less Container Load ou carga fracionada).

“Estamos prontos para atender com qualidade à crescente demanda do mercado de carga fracionada alfandegada, já que todas essas mudanças aumentam a oferta dos serviços de armazenagem, estufagem e desova de contêineres oferecidos pela companhia na Baixada, ampliando a capacidade logística do Porto de Santos. O investimento em tecnologia é parte integrante e fundamental dessa estratégia para o desenvolvimento de soluções operacionais cada vez mais dinâmicas e produtivas ao mercado”, declarou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/08/2023

REGIÃO SUL - VEÍCULOS DO EXÉRCITO CHEGAM AO PORTO DE PARANAGUÁ

Fabricadas nos Estados Unidos, as 20 viaturas fazem parte do programa Forças Blindadas
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

O Porto de Paranaguá (PR) recebeu um total de 20 veículos 6x6 blindados especializados do Exército, fabricados na cidade de Detroit, nos Estados Unidos. Antes de chegar ao complexo portuário, na última terça-feira, dia 8, os blindados militares saíram do Porto de Savannah, na Geórgia, nos Estados Unidos, e passaram pelo Porto de Manzanillo, no Panamá. Segundo o Exército, o modelo das viaturas é inédito no Brasil.



As viaturas foram transportadas pelo navio Arc Resolve, do armador norueguês Wallenius Wilhelmsen, tipo ro-ro, utilizado para transporte de veículos, cargas rolantes ou especiais Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

De acordo com o coronel Éder Valério Pellegrini, do Comando da 5ª Região Militar, a compra dos veículos se iniciou em 2018 com a finalidade de complementar a capacidade operativa de Viaturas Blindadas Guarani, utilizadas no transporte de pessoal, produzidas no Brasil.

“As novas viaturas podem ser usadas como apoio de guincho de até 42 toneladas de carga, para manobras de socorro e resgate de viaturas avariadas em combate”, explicou o militar.

Os blindados modelo MaxxPro Recovery Vehicle são equipados com uma asa delta traseira e uma lança hidráulica com acesso eletrônico, além de terem capacidade de resistir a disparos de armas de calibre 5,56 e 7,62 milímetros.

As viaturas foram transportadas pelo navio cargueiro Arc Resolve, do armador norueguês Wallenius Wilhelmsen, tipo ro-ro, utilizado para transporte de veículos, cargas rolantes ou especiais. Ao atracar no porto paranaense, os veículos desceram pela rampa e foram levados pela empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) para a área de armazenamento.

Segundo o coronel Luiz Henrique Salonski da Silva, do Comando Logístico, em Brasília, a aquisição faz parte do programa estratégico “Forças Blindadas”, do Exército Brasileiro.

“As viaturas serão distribuídas para os batalhões logísticos pelo País, além de escolas militares. O transporte dos blindados será coordenado pela Seção Logística do Comando da 5ª Divisão de Exército, empregando o 27º Batalhão Logístico e 5º Batalhão Logístico, com caminhões prancha, até o Parque Regional de Manutenção da 5ª Região Militar, em Curitiba”, explicou.

Na capital paranaense, as viaturas serão efetivamente recebidas pelo Exército e um curso será ministrado para os operadores de todas as regiões do País.

De acordo com o Exército Brasileiro, o porto de Paranaguá deve receber, nos próximos meses, contêineres com peças dos veículos e mais 30 viaturas militares.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2023

REGIÃO SUL - DIRETORIA DO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL DISCUTE MALHA FERROVIÁRIA EM BRASÍLIA

Reivindicações dos catarinenses foram feitas na sede do Ministério dos Transportes

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



A diretoria do Porto de São Francisco do Sul se reuniu com Maryane Figueiredo, diretora do Departamento de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário

A diretoria do Porto de São Francisco do Sul esteve nesta semana em Brasília, na sede do Ministério dos Transportes, para tratar de assuntos voltados à malha ferroviária. Junto da secretária de Articulação do Estado de Santa Catarina, Vânia Franco, o presidente do porto, Cleverton Vieira, debateu temas como o Contorno Ferroviário de São Francisco do Sul e a renovação de contrato com a Rumo a respeito da Malha Sul Ferroviária.

Na Capital Federal, a comitiva catarinense se reuniu com Maryane Figueiredo, diretora do Departamento de Obras e Projetos da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário do Ministério dos Transportes.

A respeito do Contorno Ferroviário, a Autoridade Portuária questionou se o edital seria publicado ainda neste ano, assim possibilitando a retomada das obras. A resposta do Governo Federal foi positiva, ressaltando que o processo está sendo acompanhado pelo Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes).

“É importante termos essa informação. Principalmente como sinalização para a cidade e também para o mercado”, disse Vieira.

O segundo assunto pautado foi sobre a renovação de contrato antecipado com a Rumo. O vínculo original vence em 2027, entretanto, o governo anterior já teria recebido de maneira formal o pedido de renovação por parte da empresa, que está em andamento.

A comitiva catarinense recebeu a informação do Governo Federal que ainda são necessários alguns estudos que a concessionária não encaminhou ao Ministério dos Transportes.

“O interesse do Porto de São Francisco do Sul e do Governo de Santa Catarina em saber mais sobre esse possível novo contrato, é pela possibilidade de adicionar no documento itens importantes no que diz respeito à infraestrutura do local”, comentou Vânia.

Participaram do encontro também Gustavo Gomes, diretor de Outorgas Ferroviárias, e Leandro Vargas, coordenador dessa diretoria, ambos do Ministério dos Transportes. Pelo Porto de São Francisco do Sul ainda esteve presente Guilherme Medeiros, gerente de Infraestrutura.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - ORGANIZAÇÕES QUE APRENDEM: SOMOS CAPAZES DE CONSTRUÍ-LAS? E DE MANTÊ-LAS?



HUDSON CARVALHO

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

“Organizações aprendem apenas através de indivíduos que aprendem”

Peter Senge, autor de A Quinta Disciplina, um dos cinco maiores livros de negócios de todos os tempos

Há pouco concluímos para um de nossos clientes – um grande player do setor portuário – mais um Programa de Formação de Líderes. Como sempre fazemos, nada de conceitos enlatados, aplicados de forma repetitiva, sem considerar a cultura organizacional. Ao contrário, uma solução concebida para resolver de fato os problemas e apresentar resultados imediatos.

Esse, em particular, contemplou o desenvolvimento de um modelo de competências específico para a empresa, de acordo com seus objetivos estratégicos, o nível de manifestação de cada participante nessas competências, as devolutivas e a formação propriamente dita. Os cinco primeiros módulos foram apresentados de forma virtual e o último, presencialmente. Nesse dia, conversando com a consultora que dividiu comigo a programação, comentamos sobre os resultados – muito acima da média – atingidos pelo grupo. A razão, me disse ela – do alto de sua experiência de mais de 30 anos nesse negócio: “Eles são uma ‘ORGANIZAÇÃO QUE APRENDE’”. Concordei imediatamente. Lembrei de Peter Senge e do conceito que a frase de abertura tenta expressar.



Organizações que aprendem são aquelas que descobriram como cultivar nas pessoas o seu comprometimento em agregar continuamente, em todos os níveis, novos conhecimentos, habilidades e comportamentos. Do estratégico ao operacional. Melhoram constantemente seus processos internos de trabalho e sua cultura através das pessoas, produzindo resultados e adaptando-se de forma vencedora ao novo que cada dia apresenta a elas. São empresas em que a soma do todo é maior que as das partes.

Segundo o professor Senge, da Sloan School of Management, a Escola de Negócios do Massachusetts Institute of Technology (MIT), há cinco disciplinas básicas para essas organizações. São elas:

Domínio Pessoal: É a capacidade que cada indivíduo tem de mover-se em direção aos resultados desejados com sua própria força de vontade. Acrescento, nesse ponto, que a competência a ser desenvolvida é a perseverança. É missão de cada um de nós;

Modelos mentais: São “histórias profundamente arraigadas em nossa forma de pensar, que influenciam nossa maneira de compreender o mundo e nele agir”. Minha observação aqui é: a empresa precisa estar atenta à experiência anterior de cada candidato a suas posições em aberto e descobrir, antes da admissão, o quanto elas revelam sobre seu modo de pensar e tomar decisões. O contrário disso seria incorporar alguém que não se encaixa na cultura da organização;

Visão compartilhada: É a difusão do conceito de que podemos atingir metas juntos se formos capazes de unir o time, seus conhecimentos e valores em torno de ideias e propósitos que todos aceitem. Aqui peço a atenção da alta direção: visão é algo que deve ser criado e difundido por vocês. Sem esse exemplo acontecendo diariamente, os níveis inferiores não sentem-se estimulados a fazer o mesmo. Exemplo é tudo;

Aprendizagem em equipe: Trata-se de criar uma linguagem que facilite a todos compreender e compartilhar conceitos. Aprendizagem – em grande parte – vem da liberdade que a organização dá para que as pessoas tentem e errem. Errar faz parte do processo de acertar (óbvio que não estamos falando de errar repetidamente no mesmo ponto. Estamos falando de evolução). Lideranças devem estar atentas a isso, estimular e apoiar esse comportamento;

Pensamento sistêmico: É a habilidade que o grupo adquire de analisar cada evento e suas possíveis consequências sobre o conjunto de processos. O ponto de partida para o desenvolvimento dessa capacidade é possuir processos de trabalho eficientes e eficazes, formalmente documentados e divulgados a todos. Eles são a base para a visão geral da organização, como cada uma de suas partes funciona e se interliga com as demais. A partir daí, a melhoria contínua se processa com naturalidade.

Senge faz também alertas sobre os desafios a serem enfrentados pelas organizações que querem aprender continuamente:

- Não permitir que cada um exerça apenas o seu cargo. Evite o destruidor “Eu não ganho para isso”;
- Focar demasiadamente na concorrência e nas demais ameaças do mercado, colocando sobre elas a culpa sobre a falta de resultados;
- Confundir reatividade com proatividade. Ao adotar estratégias de inovação, correremos o risco de enfrentar os desafios do novo, mas, acredite, vale a pena.
- Fixar-se em resultados de curto prazo. Queremos vencer a maratona dos negócios, não um sprint de 100 metros;
- Deixar de controlar o alto índice de rotatividade dos times, que dificulta a consolidação das experiências e sua transformação em conhecimento.

Por fim, o pecado mortal das organizações que querem crescer pela aprendizagem contínua: deixar que a cultura do medo (de errar) tome conta da organização. Punir aqueles que falham ao propor inovações será um engano de enormes proporções. Falhas são patrimônio de quem busca aprender. Não se trata de transigir com o erro, mas de não desperdiçar o poder de aprendizagem que ele contém.

Um acréscimo às ideias do prof. Senge e seu best seller de 1990: hoje é mais difícil DESAPRENDER e REAPRENDER do aprender simplesmente.

Sua empresa está pronta para enfrentar esse desafio?

CONVERSANDO COM A CONSULTORA QUE DIVIDIU COMIGO A PROGRAMAÇÃO, COMENTAMOS SOBRE OS RESULTADOS - MUITO ACIMA DA MÉDIA - ATINGIDOS PELO GRUPO. A RAZÃO, ME DISSE ELA – DO ALTO DE SUA EXPERIÊNCIA DE MAIS DE 30 ANOS NESSE NEGÓCIO: “ELES SÃO UMA ‘ORGANIZAÇÃO QUE APRENDE’”. CONCORDEI IMEDIATAMENTE.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 14/08/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DIRETOR DO SOPESP FALA SOBRE A QUESTÃO PORTO-CIDADE: ‘RELAÇÃO UMBILICAL’

Informações: Santaportal (11 de agosto de 2023)



O Porto de Santos é um ponto focal para várias questões relevantes no âmbito do direito marítimo e portuário. Sua importância econômica, logística e estratégica destaca a necessidade de uma legislação atualizada e adequada para promover operações seguras, eficientes.

O diretor-executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Ricardo Molitzas, destaca a relação umbilical Porto-Cidade.

“Discutir Direito Marítimo e Portuário é tratar sobre questões que vão além do porto e refletem no crescimento e desenvolvimento da nossa Baixada Santista”, diz.

O assunto será discutido no VI Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM, que acontece no Hotel Sheraton, em Santos, nos dias 17 e 18 de agosto. Os desafios do setor serão abordados em dois dias de extensa programação.

“O maior desafio do Direito Marítimo e Portuário em meio a tantas mudanças na regulação do setor é garantir segurança jurídica para que os envolvidos possam agir e tomar decisões com previsibilidade”, ressalta Molitzas.

O evento é organizado em conjunto pelo Sistema de Comunicação Santa Cecília de Comunicação, Unisanta e Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM).

O executivo destaca a contribuição que a universidade pode dar ao participar de um evento como esse, possibilidade a fomentação da discussão de temas importantes para o desenvolvimento do setor e da Baixada Santista.

“É um momento singular em que todos os envolvidos, tais como autoridades, organizações e setor privado, têm a oportunidade de compartilhar informações e experiências sobre diversos assuntos relacionados ao tema, proporcionando conhecimento prático sobre o setor”, salienta.

As inscrições para o VI Congresso Brasileiro de Direito Marítimo e Portuário da ABDM podem ser realizadas neste link. A programação também já está disponível.

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

Data: 14/08/2023

POR: ELDORADO – INDÚSTRIA BRASILEIRA JÁ CONTA COM CADEIA DE CARBONO SUPERAVENTURA

Fonte: CNN Brasil (11 de agosto de 2023)



Com florestas próprias que retiram mais CO2 da atmosfera do que a operação emite, a Eldorado Brasil reafirma seu compromisso com a sustentabilidade – Imagem de onlyyouqj no Freepik

A crise climática já impacta profundamente o planeta e, entre as iniciativas para frear o problema estão as estratégias que mitigam as emissões de carbono – principalmente o dióxido de carbono que, quando acumulado na atmosfera, é responsável pelo efeito estufa e pelo aumento da temperatura global.

Entre as consequências desse fenômeno estão o derretimento das calotas polares, a elevação dos níveis dos oceanos e a formação de chuva ácida, que provoca danos ao solo, às águas e à vegetação.

Não à toa diversas empresas em todo o mundo passaram a desenvolver uma política de carbono zero, que visa neutralizar ou zerar a emissão de gases de efeito estufa (GEE), nocivos à saúde e ao meio ambiente. Para alcançar esse objetivo, nos últimos anos muitas companhias têm reformulado seus processos e adotado práticas mais sustentáveis.

Outras, no entanto, já têm uma agenda sustentável desde a sua fundação. É o caso da Eldorado Brasil, companhia produtora de celulose que desde sua criação, em 2010, tem a sustentabilidade como um dos seus pilares.

“A empresa foi estruturada, desde o início, com foco na gestão ambiental em todas as operações. Na concepção do projeto da fábrica de celulose em Três Lagoas (MS), por exemplo, já implementamos as tecnologias mais modernas e os equipamentos mais robustos para a baixa emissão de carbono”, conta Fábio José de Paula, Gerente de Sustentabilidade da Eldorado.

Evolução constante

Em busca de aumentar a eficiência ambiental, a Eldorado Brasil se dispõe a trabalhar com limites operacionais mais restritivos do que o exigido pela legislação brasileira. Desde o início, a companhia é autossuficiente na geração de energia verde, pois utiliza combustíveis proveniente de fontes renováveis para a produção de celulose e para a geração de energia, como a biomassa de eucalipto e resíduos orgânicos gerados durante o próprio processo produtivo de fabricação de celulose. A energia excedente é disponibilizada no grid e vendida.

Em 2020 com a entrada em operação da Usina Termoelétrica Onça Pintada (UTOP), houve aumento de 50 MWh na geração de energia renovável, capacidade suficiente para abastecer uma cidade com 700 mil habitantes.



O inventário de gases de efeito estufa, que centraliza as informações sobre emissões, passou por auditoria interna e, em 2022, começou a ser submetido à auditoria externa com base no programa GHG Protocol. Nesse sentido, a Companhia tem o Selo Ouro, que demonstra o reconhecimento máximo quanto ao inventário de gases de efeito estufa do programa GHG Protocol Brasil. O inventário foi verificado por uma empresa acreditada pelo Inmetro, seguindo padrão da ISO 14064, sendo validadas as boas práticas de monitoramento e transparência na publicação dos dados.

Números expressivos

“No início a fábrica foi estruturada com emissão de 0,34 toneladas de CO₂ por tonelada de celulose produzida, o que dá 340 quilos de gás emitido por tonelada de celulose produzida e vínhamos desenvolvendo algumas novas tecnologias e adaptações para reduzir esse número. Em 2020 chegamos a 0,12, ou seja, 120 kg por ton/celulose de CO₂ emitido por tonelada de celulose produzida. Esse resultado é referência no setor e pode ser alcançado através de várias ações, como a troca dos combustíveis poluentes por aqueles mais limpos, renovação da frota de transporte de madeira, com caminhões mais modernos e menos poluentes, estabelecimento de novas rotas de transporte de madeira, buscando reduzir o raio de distância dos estoques e das florestas até as fábricas”, conta o Gerente de Sustentabilidade da Eldorado.

Atenção ao manejo sustentável

Atenta e comprometida com a agenda 2030 da ONU (Organização das Nações Unidas), a Eldorado Brasil trabalha insistentemente na mitigação dos impactos das mudanças climáticas. “Para produzir a celulose plantamos florestas de eucaliptos, usamos água do rio, recursos naturais que buscamos perenizar para atender as gerações atuais e as futuras e manter um desenvolvimento sustentável”, destaca De Paula.

São mais de 260 mil hectares de florestas de eucaliptos plantados, além das florestas nativas, que exercem um papel relevante porque sequestram o CO₂ da atmosfera, o fixam na madeira e devolvem oxigênio, através do processo natural de fotossíntese. “Além da baixa emissão das nossas operações, quando comparadas ao mercado, ainda sequestramos mais do que emitimos. “A Eldorado apresenta uma remoção histórica acumulada de mais de 38 milhões de toneladas de CO₂, 12 vezes mais do que o emitido nos últimos dez anos. E nossa meta no início, era chegar em 0,15 até 2030, mas conseguimos antecipar esse resultado”, conta Fábio José de Paula.

Por aplicar estratégias responsáveis nas suas florestas a Eldorado Brasil conta com a certificação Forest Stewardship Council® (FSC® – FSC-C113536) de manejo florestal.

“O certificado assegura que a companhia segue as regras, princípios e critérios relacionados às boas práticas nos quesitos ambientais, sociais e econômicos. Ou seja, a empresa, ao possuir a certificação, atendeu a princípios como atendimento à legislação, adoção de boas relações com os trabalhadores, a comunidade e os povos indígenas, monitoramento de impactos ambientais e sociais, e implementação boas práticas de manejo, entre outros”, explica Daniela Teixeira Vilela, Diretora Executiva da FSC® Brasil.

Se a empresa cumpre esses critérios, como no caso da Eldorado Brasil, ela recebe o selo FSC® para colocar em seu produto, no caso a madeira.

A partir dessa matéria prima bruta começa a produção da celulose e entra outra certificação de cadeia de custódia, também do FSC® (FSC-C113939) que garante a rastreabilidade da origem do produto até o consumidor final.

“Quando essa celulose é usada na produção de um caderno ou uma embalagem, o produto recebe o selo FSC® que comunica ao consumidor que o item adquirido vem de uma fonte de origem responsável, de uma floresta bem manejada, que respeitou direitos dos povos indígenas, dos trabalhadores e cumpriu com todos os requisitos legais”, destaca ela.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/08/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO ELEGE SOLAR E EÓLICA COMO PRIORIDADES PARA CONTEÚDO LOCAL

Decreto criou comissão para avaliar e monitorar compras e financiamento público para projetos no guarda-chuva do novo PAC

Por epbr 14 de agosto de 2023 Em Energia solar, Eólica, Política energética



Secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do MDIC, Uallace Moreira, na CTT do Senado (Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado)

Com a criação da Comissão Interministerial de Inovações e Aquisições (CIIA-PAC), instituída pelo Decreto nº 11630/2023 na sexta (11/8), o governo federal vai coordenar iniciativas de compras públicas e financiamento para priorizar a indústria nacional. Segundo o Ministério da Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), entre os setores analisados inicialmente estão o de placas fotovoltaicas e aerogeradores.

Em valores de investimento, o novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) é, majoritariamente, privado ou de empresas estatais, basicamente a partir de projetos da Petrobras, sem financiamento direto do Tesouro Nacional. Dos R\$ 1,4 trilhão estimados até 2026, cerca de R\$ 1 trilhão estão nessas categorias.

“Além de definir diretrizes para as compras públicas, identificando setores aptos a fornecer os insumos necessários às obras do programa, a CIIA-PAC também vai fiscalizar o cumprimento dessas obrigações e coordenar, junto às agências, bancos públicos e outros órgãos, as estratégias de fomento às cadeias produtivas”, explica o MDIC.

“A ideia é impulsionar o crescimento econômico do país e adensar as cadeias produtivas existentes, incentivando a produção nacional e a inovação em setores estratégicos”, afirma Uallace Moreira, secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços. Moreira ficará responsável pela secretaria executiva da comissão.

Segundo comunicado da pasta, o decreto define ainda os “critérios para exceções à aquisição de produtos e serviços nacionais, como oferta insuficiente no mercado brasileiro ou prazos de entrega incompatíveis com os cronogramas de execução das obras”.

A CIIA-PAC vai editar normas complementares para esses casos. Além da Casa Civil, de Rui Costa (PT), e MDIC, de Geraldo Alckmin (PSB), fazem parte da comissão os ministérios da Fazenda, sob comando de Fernando Haddad (PT), e Ciência, Tecnologia e Inovação, de Luciana Santos (PCdoB), e da Gestão e Inovação em Serviços Públicos, de Esther Dweck (PT).

Além do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), presidido por Aloizio Mercadante (PT).

Programa habitacional terá política para geração própria de energia

Na sexta (11/8), o ministro Rui Costa reafirmou que o governo trabalha para incluir os novos condôminos do Minha Casa Minha Vida em uma política para geração própria de energia, com painéis fotovoltaicos. Ele explicou que a ideia é dar acesso à geração remota às famílias beneficiadas pelo programa habitacional.

Nessa modalidade, a geração é feita fora do local de consumo, mas associada a um conjunto de unidades residenciais (nesse caso) ou comerciais.

É uma forma de ampliar a potência dos sistemas de geração descentralizada e, inclusive, permitir o atendimento a consumidores com restrições, como a falta de espaço em telhados ou insolação ineficiente.

Em julho, o presidente Lula vetou parcialmente a política para a geração de energia solar na nova lei do Minha Casa Minha Vida.

Aprovada por meio de uma medida provisória, a recriação do programa habitacional foi alterada no Congresso Nacional para obrigar as distribuidoras de energia a comprarem todo o excedente gerado nos painéis solares dos condôminos.

“Vamos iniciar um processo de discussão com o Congresso e o setor privado para uma tratativa específica em relação à questão da energia renovável nos condomínios do Minha Casa Minha Vida”, afirmou o ministro das Cidades, Jader Barbalho Filho (MDB), durante a sanção.

O ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira (PSD), já havia anunciado antes que ao menos esse trecho seria vetado. “Temos que corrigir as assimetrias criadas até então e não aumentá-las. Temos que ser muito cuidadosos para que a gente enfrente os problemas até agora criados [no setor elétrico]”, disse Silveira.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/08/2023

EÓLICA OFFSHORE QUER POLÍTICA INDUSTRIAL PARA GARANTIR DEMANDA

Por Nayara Machado *Nayara Machado 14 de agosto de 2023 Em Diálogos da Transição, Eólica, Hidrogênio*



Brasil tem 189 GW em projetos de eólicas offshore com pedidos de licenciamento (Foto: Pixabay)

Até 14 de julho, o Ibama contabilizava pedidos de licenciamento para 78 projetos eólicos offshore, somando 189 GW de capacidade com a instalação de cerca de 13 mil turbinas na costa brasileira – é quase a potência total de energia instalada no país (194 GW).

Para tirar os empreendimentos do papel, o mercado aguarda a aprovação de marcos regulatórios capazes de garantir segurança jurídica aos investimentos.

Um deles é o projeto de lei 576/2021 aprovado no Senado e que agora tramita na Câmara. Entre as principais regras que precisam ser definidas estão o modelo de cessão das áreas, a cobrança de outorgas e os critérios para a realização de leilões.

Mas além dessas definições, os empresários defendem uma política industrial que ajude a estabelecer uma cadeia produtiva de baixo carbono no país e, com ela, a demanda pela energia gerada em alto mar.

“O Brasil precisa criar mecanismos de incentivos para novas indústrias”, defende Elbia Gannoum, CEO da Abeólica.



“Trata-se de um pacote de incentivos. A regulação é um deles. A lógica de longo prazo é outra. E a disposição de pagar pela tecnologia por aquilo que ela vale é outro”, completa.

É aí que entra o hidrogênio verde, como potencial consumidor âncora da eletricidade offshore.

Segundo a executiva, hoje o que mais preocupa a indústria é o pipeline. “O que precisamos é ter uma lógica de contratação futura. É assim que nós vamos trazer uma indústria nova. E só podemos fazer isso no conceito de política industrial verde”.

Indústria de baixo carbono

Citando a agenda do governo Lula (PT) para uma neointustrialização, Gannoum acredita que a criação de uma nova indústria descarbonizada para o Brasil vai atrair a demanda.

Para isso, será preciso regulamentar o mercado de carbono, o hidrogênio verde, a eólica offshore e aprovar a reforma tributária, lista.

“Esse pacote é o nosso IRA (sigla em inglês para a Lei de Redução da Inflação dos EUA) do ponto de vista da energia. Se seguirmos com tudo isso, as outras questões vêm. Não precisamos nos preocupar com a demanda, porque o hidrogênio vai ser a resposta de demanda para o Brasil e as várias economias do mundo”.

Nos Estados Unidos, o pacote do governo de Joe Biden está destinando US\$ 430 bilhões em subsídios para estimular a transição energética em diferentes frentes: novas energias, eletrificação, captura de carbono, eficiência, entre outras.

Por aqui, o Ministério da Fazenda prepara um pacote com mais de 100 ações, integrando outras pastas da Esplanada para incentivar a transição ecológica e a neointustrialização verde.

Regionalizando a produção de hidrogênio

Análise da consultoria Wood Mackenzie (WoodMac) projeta quase US\$ 1 trilhão em investimentos para a indústria eólica offshore na próxima década, com a capacidade atingindo 330 GW, quase dez vezes os 34 GW registrados em 2020.

Além dos custos em queda e ganho de competitividade – o primeiro contrato para um projeto eólico offshore totalmente sem subsídios foi assinado em dezembro de 2021 na Dinamarca – os projetos estão se associando aos hubs de hidrogênio para se financiar.

Ricardo de Luca, diretor da Corio Brasil, observa que a eólica offshore tende a regionalizar a produção do hidrogênio, ao permitir o aproveitamento da energia independente da expansão de linhas de transmissão.

Braço do fundo de investimento verde Green Investment Group (GIG), da australiana Macquarie, a Corio planeja construir, em parceria com a brasileira Servtec Energia, cinco parques eólicos offshore no Brasil. Os empreendimentos totalizam 5 GW de capacidade instalada.

A carteira inclui os projetos Costa Nordeste (CE), com capacidade mínima de 1,2 GW; Vitória (ES), com 500 MW; Guarita, Cassino e Rio Grande (RS), com cerca de 1,2 GW cada um dos três parques.

Além da geração de eletricidade por meio da geração offshore, a Corio também está olhando para os hubs de produção e exportação de hidrogênio e amônia verdes.

A companhia já soma 20 GW em projetos de eólicas offshore em desenvolvimento pelo mundo, em países como Coreia do Sul, Taiwan, Japão, Irlanda e Reino Unido.

Curtas



Conteúdo local

A Comissão Interministerial de Aquisições (CIA-PAC), instituída por decreto na sexta (11/8), vai coordenar iniciativas de compras públicas e financiamento para priorizar a indústria nacional e, entre os setores analisados inicialmente, estão o de placas fotovoltaicas e aerogeradores.

Hidrogênio musgo

O Brasil aparece como um potencial grande produtor do hidrogênio verde, a preço competitivo. Mas, especialistas já apontam que o hidrogênio a partir da biomassa, conhecido como hidrogênio musgo, pode ser ainda mais promissor no país, escreve o jornalista Gabriel Chiappini.

Representando cerca de 24,8% do PIB, em 2022, o agronegócio é um grande produtor de resíduos que poderiam estar sendo aproveitados para gerar biogás e biometano, e futuramente serem transformados em hidrogênio, a partir do processo de reforma a vapor.

Centro para Finanças Climáticas

O Instituto Clima e Sociedade e a inglesa Climate Arc estão lançando no Brasil um espaço para aprimoramento de dados e análises para subsidiar decisões do setor privado em relação à economia de baixo carbono.

Com a previsão do início de atividades em janeiro de 2024, as organizações abriram uma chamada pública para a seleção de instituição de pesquisa (acadêmicas e think tanks) ou consórcio que irá implementar, operacionalizar e administrar o centro. Propostas devem ser apresentadas até o dia 31 de agosto. Informações neste link

Eletrificação

O programa de eletromobilidade Shell Recharge implementado pela Raízen Power no Brasil alcançou 13 mil recargas em um ano. A energia que alimentou as baterias dos veículos elétricos veio de fontes renováveis e as empresas estão investindo na expansão da rede. O programa global conta com mais de 120 mil carregadores em todo o mundo e a meta da rede é chegar a 500 mil carregadores até 2025.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/08/2023

DIESEL SOBE NOS POSTOS EM MEIO A PREOCUPAÇÕES COM ABASTECIMENTO

O cenário leva consultorias de mercado de combustíveis e analistas de mercado financeiro a prever um aumento dos preços dos combustíveis da Petrobras

Por epbr 14 de agosto de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia

Os preços médios do diesel subiram pela segunda semana seguida, segundo levantamento da ANP, de R\$ 4,94 para R\$ 5,00 por litro, alta de 1,21% e maior valor desde o fim de junho. (Estadão)

– Além do deslocamento dos preços da Petrobras da paridade de importação, o mercado vinha sendo beneficiado por diesel russo mais barato, importado para o Brasil. A Petrobras não reajusta os preços há 90 dias.

– Abicom (importadoras) e varejistas têm relatado dificuldades de abastecimento, com o desestímulo à importação (O Globo, Folha). A Petrobras afirma que tem atendido a pedidos das distribuidoras; e a ANP, que monitora o mercado e ainda não vê risco de desabastecimento.

O cenário leva consultorias de mercado de combustíveis e analistas de mercado financeiro a prever um aumento dos preços dos combustíveis da Petrobras. (CNN)

A gasolina voltou a subir nos postos, encerrando a sequência de quatro semanas de queda. O preço médio foi de R\$ 5,53, alta de 0,18%. Petrobras não reajusta há 45 dias.



O setor de etanol afirma que o combustível está subsidiado pela Petrobras, punindo as vendas de etanol hidratado que concorre diretamente nas bombas. “O etanol está competindo de uma maneira assustadoramente injusta”, disse Evandro Gussi (Unica), à Reuters.

Os preços do etanol hidratado caíram em 17 estados e no Distrito Federal, segundo dados da ANP, compilados pelo AE-Taxas. Na média nacional, o biocombustível caiu 0,83% na semana passada, para R\$ 3,59 por litro. Em São Paulo, maior produtor e consumidor, o hidratado ficou em R\$ 3,40. (Estadão)

O petróleo, por sua vez, segue enfraquecido, e o barril do Brent no mercado futuro é negociado a US\$ 85,70, perda de -1,28% na manhã de hoje, mas ainda em patamar conquistado após a redução da oferta da OPEP+.

– O dólar mais forte e as incertezas com a recuperação econômica da China, que acumula balanços econômicos ruins nas últimas semanas, tem ajudado a segurar os preços. (Investing.com)

Terminais. Origem, Vibra, Ipiranga e Aba venceram o leilão de quatro portos realizado nesta sexta (11/8) pela Antaq. A concorrência arrendou áreas portuárias localizadas nos estados de Alagoas (MAC11A, MAC11, MAC12) e do Ceará (TMP).

– As empresas vão desembolsar ao todo R\$ 208 milhões em outorgas e devem investir mais de R\$ 108 milhões nos próximos 25 anos. (epbr)

A demanda por combustíveis líquidos vai continuar relevante no Brasil pelos próximos 20 a 30 anos, com uma penetração cada vez maior dos biocombustíveis, afirmou Marcelo Bragança, vice-presidente de logística e operações da Vibra Energia.

“A gente acredita que, pelo menos pelos próximos 20, 30 anos, a demanda por líquidos vai permanecer relevante, até porque o Brasil ainda está numa janela de crescimento de economia, de motorização da sua economia. Então, vamos ter muita demanda ainda para líquidos”, afirmou em entrevista ao estúdio epbr.

Estocagem de gás. A Transportadora de Gás Associado (TAG) está analisando investimentos em estocagem de gás natural, disse na última quinta-feira (10/8) o CEO da companhia, Gustavo Labanca, à epbr, durante a Rio Pipeline 2023.

Segundo ele, ainda é preciso criar um modelo de negócio para a estocagem do gás para permitir o desenvolvimento desse mercado.

Na gas week: governo de Alagoas apresenta novo projeto para marco legal do gás, com mudanças. São Paulo, Rio de Janeiro e Sergipe vão rever suas regras para o mercado livre: Estados revisitam suas regras para o mercado livre de gás natural.

A geração solar centralizada, em usinas de maior porte, atingiu 10 GW de potência, equivalente à mais da metade da capacidade instalada da hidrelétrica de Itaipu, destacou a Absolar. Segundo balanço da entidade, o setor movimentou R\$ 44 bilhões em investimentos desde 2012.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 14/08/2023

ENEVA COMEÇA A PRODUZIR GÁS NATURAL NO CAMPO DE GAVIÃO TESOURA, NO MARANHÃO

Empresa estima produzir até 1 milhão de metros cúbicos por dia no ativo da Bacia do Parnaíba
Por epbr 14 de agosto de 2023 Em Empresas, Mercado de gás

A Eneva anunciou nesta segunda-feira (14/8) que começou a produzir gás natural no campo de Gavião Tesoura, na Bacia do Parnaíba, no Maranhão. A empresa estima produzir até 1 milhão de

metros cúbicos por dia no ativo, de acordo com os dados apresentados à Agência Nacional do Petróleo Gás e Biocombustíveis (ANP).



Operação onshore da Eneva na Bacia do Parnaíba, no Maranhão (Foto: Divulgação)

O campo entrou em produção cinco anos após a declaração de comercialidade, a partir do poço 7-GVTE-2D-MA, em julho de 2023. São seis poços ao todo aptos a produzir.

As reservas 2P (provadas e prováveis) certificadas de GVTE são de 3,266 bilhões de metros cúbicos, o que coloca a companhia com 33 bilhões de metros cúbicos de reservas 2P de gás na Bacia do Parnaíba.

O campo de Gavião Tesoura (GVTE) está localizado entre os municípios de São Luís Gonzaga, Bacabal e Bom Lugar, cerca de 200 km ao sul da cidade de São Luís.

Mais quatro campos em desenvolvimento

O GVTE foi o sétimo campo a entrar em produção no Parque dos Gaviões. Ainda vão ser desenvolvidos os campos de Gavião Mateiro (GVM), Gavião Belo (GVBL), Gavião Carijó (GVCA) e Gavião Branco Norte (GVBN).

A Eneva foi responsável por 10 dos 17 poços exploratórios perfurados na Bacia do Parnaíba em 2022, segundo dados divulgados no Relatório Anual de Exploração da ANP.

“A estratégia de uma campanha exploratória contínua adotada pela Eneva mais uma vez se mostra bem-sucedida, com o início da produção de uma descoberta de 2018, ao mesmo tempo em que temos novas descobertas recentes que entrarão em produção, num futuro próximo, a depender do despacho térmico”, afirmou em nota Frederico Miranda, diretor de Exploração da Eneva.

“Esse esforço também se reflete quando observamos que a Bacia do Parnaíba é a única a contabilizar perfuração de poços em todos os anos da série histórica da ANP. Tal cenário mostra nosso compromisso em ampliar nossas reservas onshore e a segurança energética do país, através do modelo estabelecido reservatório-to-wire (R2W). Esse modelo nos dá maior eficiência e menores custos.”

Segundo a ANP, a companhia é hoje responsável por mais de 82% da área terrestre exploratória de todo o país. Levando em consideração as concessões nas Bacias do Parnaíba, Paraná e Amazonas, a Eneva possui 62,4 mil km² de concessões exploratórias junto à União.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 14/08/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

REUNIÃO DE LIRA, HADDAD E LÍDERES SOBRE ARCABOUÇO FISCAL É CANCELADA APÓS FALA DE MINISTRO SOBRE PODER DA CÂMARA

Haddad disse que a fala não se referia à atual legislatura e disse ter ligado para para esclarecer o tema com o presidente da Câmara

Por Manoel Ventura, Gabriel Saboia e Victoria Abel — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente da Câmara, Arthur Lira, observados por Rodrigo Pacheco — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Lideranças da Câmara dos Deputados decidiram cancelar a reunião prevista para a noite desta segunda-feira para discutir o novo arcabouço fiscal.

A reunião ocorreria na casa do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e foi cancelada depois de o ministro da Economia, Fernando Haddad, dizer que a Câmara dos Deputados tem um poder muito grande e que é

preciso construir moderação em relação a outros Poderes.

O relator do arcabouço fiscal, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), também participaria da reunião.

Após a repercussão do comentário, Haddad afirmou que não se referia a pessoas ou a uma legislatura específica da Câmara, mas sobre a instituição, e que sua pasta tem uma relação de parceria tanto com a Câmara quanto com Lira – com quem já conversou para tentar desfazer a confusão.

— O fato é que estamos conseguindo encontrar caminho. Não está fácil, não pense que está fácil. A Câmara está com um poder muito grande e ela não pode usar esse poder para humilhar o Senado e o Executivo. Mas, de fato, ela está com um poder que eu nunca vi na minha vida — disse Haddad, em podcast do jornalista Reinaldo Azevedo divulgado nesta segunda-feira e gravado na sexta-feira.

Motivação confirmada por líderes partidários

O motivo do cancelamento da reunião foi confirmado por líderes partidários e aliados de Lira. Líderes estranharam declaração de Haddad sobre poder da Câmara e ressaltaram que sempre tiveram boa vontade com a Fazenda.

— A Câmara tem um papel institucional e democrático de independência. Estamos ajudando o executivo como nunca antes. Isso desde o ano passado com a "PEC da Transição", permitindo o novo governo aumentar em R\$ 145 bilhões o teto de gastos. Aprovamos o novo regime fiscal, a reforma tributária MP da reforma administrativa. Sinceramente, não entendi essa declaração infeliz com a Casa e seus representantes — afirmou o líder do PSB, Felipe Carreras (PE).

Ao comentar a própria fala, Haddad disse que a fala não se referia à atual legislatura.

— As minhas reclamações foram tomadas como críticas à atual legislação, estava falando do fim do presidencialismo de coalizão. Tudo o que eu tenho feito é dividir com o Congresso e Judiciário as conquistas.

Explicações de Haddad a Lira

Segundo o ministro, ele conversou com o presidente da Câmara para tratar do assunto.

— Até falei com Lira, fiz questão de ligar para que isso fosse esclarecido — completou Haddad.

Crise: Argentina eleva dólar oficial em 22%, trava câmbio e sobe juros, após vitória da extrema direita nas primárias

Na visão do Ministério da Fazenda, o cancelamento não ocorreu por conta da fala de Haddad. O líder do PT na Câmara, deputado Zeca Dirceu (PT-PR), também negou que a declaração tenha tido influência.

— Não acho que a fala do ministro pegou mal — disse Dirceu.

Líderes na Câmara afirmaram ao GLOBO, sob reserva, que a fala gerou ruído entre os deputados e avaliaram que seria melhor remarcar o encontro. Nesta terça-feira, os líderes se encontrarão com Lira para discutir o arcabouço fiscal. A presença de Haddad, porém, ainda não foi confirmada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

ARGENTINA ELEVA DÓLAR OFICIAL EM 22%, TRAVA CÂMBIO E SOBE JUROS, APÓS VITÓRIA DA EXTREMA DIREITA NAS PRIMÁRIAS

Banco Central fixa câmbio em 350 pesos e aumenta taxa básica a 118% ao ano, o mais alto patamar em duas décadas. Javier Milei, vitorioso nas prévias, promete dolarizar a economia

Por La Nación



Banco com aviso de que 'não está operando'. Argentinos correram para comprar dólares após vitória de Milei nas primárias — Foto: Gonzalo Colini/La Nación

Um dia após as urnas mostrarem vitória inesperada do candidato de extrema direita, Javier Milei, nas prévias das eleições argentinas, o Banco Central (BC) do país decidiu elevar em 22% o dólar oficial, que passa a valer 350 pesos. Segundo fontes do La Nación, o governo vai travar o câmbio até as eleições de outubro.

Em paralelo, o BC elevou a taxa básica de juros em 21 pontos, para 118% ao ano, o mais alto patamar em 20 anos.

A Argentina, que atravessa uma forte crise, tem várias cotações de dólar. No mercado paralelo, o mais conhecido é o chamado dólar blue, que foi negociado a US\$ 685 na venda. No dia, o dólar blue atingiu US\$ 695, um novo recorde histórico. A expectativa é que a desvalorização do dólar oficial afete as demais cotações.

Após anúncio do BC argentino, o dólar turista estava cotado a 731 pesos por volta de 18h (horário de Brasília). Há filas para comprar moeda estrangeira.

Desde que foi anunciada a revisão dos termos do acordo entre o Fundo Monetário Internacional (FMI) e o governo argentino, no fim de julho, o Banco Central mudou sua postura e começou a desvalorizar diariamente o dólar.

Hoje, a moeda estrangeira foi desvalorizada em 18% — ou seja, ela subiu 22%. A decisão de uma desvalorização grande e repentina hoje é reflexo do resultado nas urnas. No domingo, foram realizadas as Primárias Abertas Simultâneas e Obrigatórias (Paso). Nesse pleito, são definidos os candidatos que disputarão o primeiro turno da eleição presidencial de outubro.



Bolsa cai 14%

Javier Milei, do partido A Libertad Avanza, obteve 30,06% dos votos, ficando à frente dos dois candidatos da direita tradicional e da aliança governista, que obtiveram 28,27% e 27,24%, respectivamente.

Javier Milei vence eleições primárias na Argentina — Foto: ALEJANDRO PAGNI / AFP

Milei tem como plataforma econômica dolarizar o país e fechar o banco central. Sua vitória nas prévias argentinas causou um rebuliço no mercado nesta

manhã, com a disparada do peso, o que levou o BC argentino a anunciar medidas duras numa tentativa de conter o alvoroço no mercado.

A Bolsa caía 14% por volta de 11h40, maior queda no intraday desde as primárias de 2019, quando o atual presidente do país, Alberto Fernandez, também venceu as urnas inesperadamente, contra o seu adversário político Mauricio Macri.

- No curto prazo, a incerteza sobre o plano econômico de Milei e a palavra dolarização faz o dólar subir no mercado paralelo. E há incerteza sobre o que vem por aí ainda. O Banco Central poderá intervir para conter o dólar paralelo, venderá dólar futuro. Teremos que digerir a surpresa - disse Fernando Marull, economista da FMyA.



Calle Florida, em Buenos Aires, onde ficam localizadas várias casas de câmbio — Foto: Bloomberg

Os títulos argentinos despencaram e lideraram as quedas nos mercados emergentes nesta segunda-feira, segundo a Bloomberg. Os títulos com vencimento em 2035 afundaram até 14%, para 27,6 centavos por dólar.

A Argentina contratou empréstimo de US\$ 44 bilhões com o FMI, e vem tendo dificuldade de

pagá-lo. O país vem sofrendo a pior seca em quase um século, o que trouxe impactos negativos para o setor agropecuário, sua principal fonte de divisas.

O que dizem os analistas?

Especialistas de Wall Street ouvidos pela agência de notícias Bloomberg explicam que, além das propostas extremas de Milei para a economia (como dolarizar o país e fechar o banco central), os analistas se preocupam com a incerteza criada pela sua vitória nas primárias, que pode agravar a turbulência social e econômica do país.

Veja, abaixo, as avaliações sobre o resultado das eleições e seu impacto nos mercados:

Mariano Machado, Verisk Maplecroft

"A falta de experiência executiva de Milei aumenta o risco de um ajuste econômico desordenado, incluindo uma possível grande crise social após dezembro (...) Nesse contexto, a reação do mercado em 14 de agosto pode ser crucial para determinar se a próxima administração enfrentará uma crise econômica ainda pior do que a atual".

"Em um país com uma taxa de pobreza de 40%, um grande aumento no desemprego e/ou informalidade aumentaria a temperatura sob o que já hoje é uma panela de pressão. A agitação social poderia atingir níveis semelhantes aos do início dos anos 2000, que estabeleceram novos recordes de risco político, de segurança e social para os investidores".

Pilar Tavella, Barclays

"A surpreendente vitória de Javier Milei nas eleições primárias aumentou a incerteza política em vez de reduzi-la (...) A crise econômica está prestes a se aprofundar e não está claro como os eleitores reagirão a mais instabilidade".

Oren Barack, Alliance Global Partners

"Uma população completamente cansada está disposta a tentar uma entidade completamente nova, com visões mais extremas, para mudar as décadas de fracassos de ambos os partidos"

"Milei é apenas a incógnita e a maior surpresa para o mercado, mas se ele vencer as eleições, uma redução significativa nos gastos do governo e a dolarização da Argentina poderiam ser vantajosas a longo prazo".

Benito Berber, Natixis

"As pessoas estão cansadas dos peronistas, e isso é positivo para os mercados. No entanto, não temos certeza se o mercado reagirá positivamente a um possível presidente Javier Milei (...) O candidato libertário tem posições extremas, como a dolarização da economia, e é improvável que ele tenha um forte apoio no Congresso para aprovar as reformas necessárias".

Juan Pablo Rotger, Banco Mariva

"A baixa participação dos eleitores (nas prévias de domingo) acrescenta uma camada extra de incerteza em direção às eleições gerais".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

FECOMBUSTÍVEL DIZ QUE HÁ RESTRIÇÃO DE ENTREGA DE COMBUSTÍVEIS EM PARTES DO PAÍS

Apesar de classificar situação de "atípica", entidade que reúne os postos diz que não há falta de produto

Por Bruno Rosa



Fecombustíveis afirma que o Brasil enfrenta restrição nas entregas de combustíveis — Foto: Hermes de Paula

A Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecombustíveis) afirma que o Brasil enfrenta restrição nas entregas de combustíveis em algumas bases de distribuição para os postos. Porém, apesar da situação, a entidade que reúne os postos diz que não há necessariamente falta de produtos para a ponta final da cadeia (postos e distribuidoras).

Segundo a Fecombustíveis, com a alta da cotação do petróleo no mercado internacional - hoje a cotação está em US\$ 86 por barril - as refinarias da Petrobras passaram a comercializar combustíveis por custos menores no mercado interno, o que pode ter impactos sobre a importação e para as refinarias privadas do país.

"Com a diferença de valores entre os combustíveis adquiridos no mercado externo e os comercializados pelas refinarias da Petrobras, a janela da importação pode fechar em determinados períodos, eventualmente causando diminuição de produto disponível no país", disse em nota.

Apesar de afirmar que não falta combustível no país, a Federação classifica a situação de atípica. "Os postos de marca própria (bandeira branca) podem ter dificuldade para adquirir combustíveis a preços competitivos em virtude do aumento de custos generalizado por parte das distribuidoras", afirmou.

Além disso, em uma situação de restrição de combustíveis, explicou a Fecombustíveis, as distribuidoras nacionais priorizam as entregas de produto para os postos da sua rede bandeirada, visando o cumprimento dos contratos. Ou seja, diz a Federação, em alguns locais, pode ocorrer restrições pontuais de fornecimento pelas distribuidoras, principalmente para os postos de marca própria.

A Fecombustíveis diz ainda que a ANP informou que os níveis de estoques estão em normalidade. "Conforme a Agência, até o momento, nenhuma distribuidora relatou estar operando abaixo dos estoques mínimos", diz a entidade.

Procurada, a Petrobras disse que não reduziu sua oferta de diesel. A companhia está cumprindo integralmente suas obrigações junto às distribuidoras, entregando todo o volume contratado.

"Importante destacar que o mercado nacional é atendido por diversos atores além da Petrobras (distribuidoras, importadores, refinadores, formuladores), que produzem e importam combustíveis com frequência e têm plena capacidade de atender demandas adicionais", disse a estatal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

HADDAD EXPLICA CRÍTICA À CÂMARA: 'NÃO FOI À ATUAL LEGISLATURA'

Depois de dizer que a Casa está "com poder muito grande", ministro ligou para o presidente da Câmara, Arthur Lira, para negar críticas à atual composição do Legislativo

Por Renan Monteiro e Victoria Abel



Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, explicou, na tarde desta segunda-feira, as declarações que deu sobre a Câmara dos Deputados, quando afirmou que nunca viu a Casa "com tantos poderes". Segundo Haddad, a fala não se referia à atual legislatura.

— Não vamos fazer disso um cavalo de batalha. A primeira providência que eu tomei foi ligar para o presidente Arthur Lira e esclarecer o contexto das minhas declarações. As minhas declarações não dizem

respeito à atual legislatura. Eu sou só elogios para a Câmara, para o Senado e para o Judiciário. Nós não teríamos chegado até aqui sem a concordância dos poderes da República — declarou.

Ele explica que estava fazendo uma reflexão sobre "o fim" do chamado presidencialismo de coalizão. Essa forma de viabilizar a governabilidade foi presente nos 2 primeiros governos de Lula e não foi substituída "por uma relação institucional mais estável", avaliou o ministro.

Haddad ligou e conversou com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para esclarecer sua fala. Ele avaliou que importante medidas econômicas não teriam sido aprovadas ou encaminhadas no Congresso se não fosse o apoio do Legislativo.

Na lista estão a Reforma Tributária, o marco fiscal e as medidas que foram tomadas no começo do ano para "fazer o ajuste fiscal", diz.

— Até falei com o presidente Lira. Fiz questão de ligar para ele para que isso fosse esclarecido. Antes de mais nada, fiz questão de me comunicar com ele. Foi excelente (a conversa). Ele falou: 'Haddad, talvez caiba um esclarecimento, porque as pessoas estão achando que foi crítica pessoal. E à luz de toda a relação que foi estabelecida entre nós, eu gostaria que você esclarecesse' — detalhou.

O Ministério da Fazenda negou que o cancelamento da reunião - marcada para hoje entre Arthur Lira e líderes da Câmara - tivesse relação com a declaração de Haddad.

'Poder muito grande'

Em entrevista ao jornalista Reinaldo Azevedo, do programa Reconversa, realizada na última sexta-feira, mas que foi ao ar nesta segunda, Haddad disse que a Câmara está com "poder muito grande":

Haddad reconheceu que há atritos entre o Executivo e a Câmara dos Deputados. Ele elogiou a articulação como as lideranças da Casa, mas diz que a negociação não está sendo 'fácil'.



— O fato é que estamos conseguindo encontrar caminho. Não está fácil, não pense que está fácil. A Câmara está com um poder muito grande e ela não pode usar esse poder para humilhar o Senado e o Executivo. Mas, de fato, ela está com um poder que eu nunca vi na minha vida — havia dito Haddad, no programa.

Já na tarde desta segunda-feira, ele decidiu esclarecer sua fala e lembrou que as vitórias do primeiro semestre são "divididas" com o Congresso, Câmara, Senado e Judiciário.

— Longe de mim querer criticar a atual legislatura. Era uma reflexão justamente para que a gente estabelecesse regras mais estáveis e duráveis, pensando no futuro da relação entre Executivo, Senado e Câmara Federal. Eu quero crer que não vai ser uma questão como essa que vai colocar em risco uma relação construída durante muitos meses e que rendeu tantos frutos para o país — disse.

Rotativo do cartão de crédito

O ministro da Fazenda comentou também a discussão da semana passada sobre o fim do rotativo no cartão de crédito. No Senado, na quinta-feira, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, adiantou que as negociações com instituições financeiras estão se encaminhando para o fim do rotativo, atendendo uma demanda do Congresso.

Em contrapartida, segundo Campos Neto, o consumidor inadimplência iria quitar o débito de forma parcelada, com juro de 9% ao mês. O chefe do BC também falou da possibilidade de militar o parcelamento sem juros.

Nesta segunda, Haddad mostrou preocupação com o impacto no bolso do consumidor, ao mexer no parcelamento sem juros.

— Nós estabelecemos um prazo de 90 dias para resolver o problema do rotativo rotativo, que afeta muito a vida das pessoas. E o parcelado sem juros responde hoje por mais de 70% das compras feitas no comércio. Então nós temos que ter muito cuidado para não afetar as compras no comércio e não gerar um outro problema para resolver o primeiro. Então, o nosso problema, o nosso foco, é o rotativo, que não pode continuar como está — disse.

Sobre a articulação do governo, Haddad disse que há um prazo de 90 dias para o amadurecimento da proposta.

— Essa mesa de negociação tem prazo para terminar. Nós estamos levando ao Congresso Nacional, sobretudo à Câmara que está debruçada sobre essa matéria, um compromisso feito pelo setor privado, pelos bancos privados e também públicos — afirmou.

Sobre a Medida Provisória que estabeleceu a tributação de empresas controladas no exterior ("offshores"), Haddad diz que o governo pode enviar um projeto de lei, caso a MP não seja votada.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

VEJA QUANTO VAI CUSTAR A OBRA NA PISTA DO AEROPORTO SANTOS DUMONT

Pista vai ganhar área de escape e, durante o período de obras, os voos no aeroporto serão limitados a um raio de 400 quilômetros

Por Mariana Barbosa

As obras de segurança na pista do Santos Dumont, que foram apresentadas pelo governo na resolução em que foi determinada uma restrição na operação do aeroporto, devem custar mais de R\$ 100 milhões.

No aeroporto de Congonhas, onde a mesma tecnologia de segurança de pista foi construída, a obra custou R\$ 122,5 milhões à Infraero. Prevista para durar 16 meses, a obra foi concluída em 12 meses.



Aeroporto Santos Dumont. Ensaio em áreas restritas e pista do Aeroporto — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A obra para a instalação da área de escape na pista do Santos Dumont, conhecida como EMAS, consta da resolução baixada pelo Ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, na última sexta-feira, em que se determinou uma restrição operacional geográfica: os voos com origem no Santos Dumont só poderão alcançar uma distância de até 400 quilômetros. A medida vale a partir de janeiro de 2023, quando terão

início as obras, e restringe as conexões do aeroporto para o aeroporto de Congonhas.

Congonhas foi o primeiro aeroporto da América Latina a adotar a tecnologia EMAS (Engineered Material Arresting System), que consiste na instalação de uma área de escape formada por blocos de concreto que se deformam quando uma aeronave ultrapassa o limite final da pista. O EMAS é recomendado pelas autoridades internacionais de aviação, mas não obrigatório para os aeroportos mais antigos, como é o caso do Santos Dumont.

A instalação do EMAS no Santos Dumont complementa a decisão de reduzir a capacidade do aeroporto, para 10 milhões ao ano este ano, com efeitos já a partir de outubro. As restrições no Santos Dumont, que vem operando com níveis críticos de conforto por excesso de capacidade, é uma demanda do governador do Rio, Claudio Castro, e do prefeito Eduardo Paes para tentar revitalizar o Galeão, que opera com capacidade ociosa. A expectativa é de que a limitação operacional no Santos Dumont leve as companhias aéreas a transferir voos para o Galeão.

Por uma demanda da área técnica do governo, a obra do EMAS foi incluída na resolução como uma justificativa técnica para a decisão de restrição geográfica do aeroporto.

A obra foi incluída no novo PAC, que prevê investimentos de R\$ 1 bilhão do Governo Federal para o setor aeroportuário. Serão 46 ações para o setor, incluindo a retomada de obras paralisadas, estudos e projetos de reforma e construção de aeroportos regionais.

Em Congonhas, o EMAS foi instalado nas duas cabeceiras da pista principal. A obra foi realizada pelo consórcio Kibag/Conserva, formado pelas empresas Kibag Brasil, Conserva de Estradas e Kibag Airfield Construction AG, que venceram um processo licitatório.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

‘CÂMARA ESTÁ COM UM PODER MUITO GRANDE E NÃO PODE HUMILHAR O SENADO E O EXECUTIVO’, DIZ HADDAD

Ministro também diz que sua "boa relação" com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), começou a ser construída após as eleições. Ele reconhece, contudo, "debates acalorados"

Por Renan Monteiro — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, reconheceu nesta segunda-feira que há atritos entre o Executivo e a Câmara dos Deputados. Ele elogia a articulação como as lideranças da Casa, mas diz que a negociação não está sendo ‘fácil’.

Haddad participou na última sexta-feira do programa Reconversa, do jornalista Reinaldo Azevedo. A transmissão ocorreu nesta segunda-feira.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e os presidentes da Câmara, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco, durante entrevista após reunião na Residência Oficial da Presidência do Senado — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

— O fato é que estamos conseguindo encontrar caminho. Não está fácil, não pense que está fácil. A Câmara está com um poder muito grande e ela não pode usar esse poder para humilhar o Senado e o Executivo. Mas, de fato, ela está com um poder que eu nunca vi na minha vida.

Ele também diz que há a necessidade de “moderação” nas relações entre os poderes.

— O bom da democracia é que a pessoa não vai ter esse poder para sempre, a instituição pode ter, mas você não sabe na mão de quem ela (instituição) vai estar daqui com dois, quatro, 10 anos — diz, sem citar nomes.

Ao falar sobre sua "boa relação" com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), Haddad diz que o diálogo começou a ser construído após as eleições, quando foi aprovada a proposta de emenda constitucional da transição, para garantir aumento orçamentário no primeiro ano do governo Lula. Ainda sobre a relação com Lira, Haddad diz que já houve debates:

— A gente só aparece sorrindo, mas às vezes (há) debate acalorado — pontuou.

Haddad comentou ainda que foi escolhido para chefiar a área econômica por não ter “apego a dogmas”. Ele lembrou de conversa que teve com o presidente Lula sobre a necessidade de alguém com “senso prático” como ministro da Fazenda.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUAIS OS ESTADOS QUE MAIS PRODUZEM ENERGIA EÓLICA NO BRASIL? VEJA RANKING

Dados de junho da associação nacional apontam que o Nordeste é o carro-chefe da geração deste tipo de energia, abrigando cerca de 90% dos parques eólicos brasileiros
Por Redação

O Brasil hoje possui 916 parques eólicos distribuídos em 12 Estados, totalizando mais de 10.100 aerogeradores em operação para a produção da eletricidade gerada pela força do vento. Os dados são da Associação Brasileira de Energia Eólica (ABEEólica), que aponta o Nordeste com carro-chefe desta produção, abrigando cerca de 90% dos parques eólicos brasileiros.

Dados de junho de 2023, divulgados no relatório Infovento, da ABEEólica, mostram que essa geração de energia é capaz de abastecer 36,2 milhões de residências por mês, beneficiando 108,7 milhões de habitantes.

Segundo o relatório, o Rio Grande do Norte desponta como o maior produtor de energia eólica no País. O Estado tem 248 parques instalados, com 2.991 aerogeradores, e uma potência de geração de 7.872,43 megawatts.



Parque eólico visto da praia de Tourinhos, no município de São Miguel do Gostoso, no Rio Grande do Norte. Estado é o maior produtor deste tipo de energia, segundo dados de junho de 2013 da associação nacional. Foto: JF DIORIO/ESTADÃO

Bahia e Piauí aparecem em segundo e terceiro lugar, respectivamente. Enquanto a Bahia tem uma potência de geração de 7.633,37 MW, com 276 parques e 2.828 aerogeradores, o Piauí é responsável por gerar 3.583,95 MW, a partir de 108 parques, que somam 1.246 aerogeradores.

Confira o ranking de estados que produzem mais energia eólica no Brasil

1. Rio Grande do Norte (potência de geração 7.872,4 MW)
2. Bahia (7.633,37 MW)
3. Piauí 3.583,95 (MW)
4. Ceará (2.568,34 MW)
5. Rio Grande do Sul (1.835,89 MW)
6. Pernambuco (1.061,77 MW)
7. Paraíba (765,94 MW)
8. Maranhão (426 MW)
9. Santa Catarina (242,70 MW)
10. Sergipe (34,50 MW)
11. Rio de Janeiro (28,05 MW)
12. Paraná (2,50 MW)

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2023

'INCERTEZAS FISCAIS DEVEM MANTER A INFLAÇÃO ACIMA DA META', DIZ CAIO MEGALE, DA XP

Para economista, se forem criadas condições favoráveis para o crescimento econômico, com aprovação de reformas, impacto no PIB deve vir mais a partir de 2025

Por Francisco Carlos de Assis

São Paulo - O economista-chefe da XP Investimentos, Caio Megale, prefere manter uma postura de cautela em relação à economia brasileira. Mesmo com a percepção de evolução na gestão da economia, o chefe do Departamento Econômico da XP prevê desafios que resultarão em poucas mudanças no Produto Interno Bruto de 2024.



“Não vemos mudanças muito significativas no PIB do ano que vem”, diz Megale. “Teremos poucas notícias muito relevantes no cenário econômico daqui para o final do ano.” Para ele, o PIB do ano que vem será ainda muito influenciado pela economia global deste ano. A avaliação dele é de que, se a equipe econômica continuar focada em criar boas condições para a economia, os impactos serão vistos apenas nos PIBs de 2025 e 2026.

Para Caio Megale, tendência do Senado é aumentar as exceções na reforma tributária Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Megale vê desafios para as implementações da reforma tributária, do arcabouço fiscal e dificuldades para a zeragem do déficit primário. “E essas incertezas vão manter a inflação acima da meta. Por isso eu acho que o que vai influenciar as expectativas inflacionárias é a implementação do fiscal”, diz. Leia a seguir os principais trechos da entrevista:



O Brasil parece ter sido tomado por um entusiasmo econômico recentemente. O sr. compartilha desta euforia?

Preferimos uma postura de um pouco de cautela. Teremos poucas notícias muito relevantes no cenário econômico daqui para o final do ano. Inflação e câmbio não devem apresentar grandes surpresas.

Mas têm aparecido boas notícias, como o PIB do 1º trimestre acima do esperado, redução da inflação, queda da Selic e elevação do rating do Brasil.

Há uma combinação de dois fatores por trás destes ratings: evolução da gestão econômica no Brasil, aprovação da reforma tributária da Câmara e ajuste dos marcos nos últimos anos com a pandemia. Há uma percepção de evolução da economia brasileira, mas temos de lembrar que a baixa dos ratings se deu num ambiente pandêmico. Agora que a pandemia e a inflação estão ficando para trás no mundo, é razoável que os ratings voltem ao nível pré-pandemia.

O Copom reduziu a Selic em 0,50 ponto porcentual no seu primeiro corte depois de um ano e surpreendeu a muitos. Qual o efeito disso sobre o PIB em 2024?

Não vemos mudança muito significativa do PIB no ano que vem. Vai ser um PIB muito influenciado pela economia global deste ano.

Quanto a XP Investimentos está esperando de crescimento para o PIB do ano que vem?

Projetamos crescimento de 1%. Se a equipe econômica continuar focada em gerar boas condições para a economia brasileira, a influência será sobre o PIB de 2025 e 2026.

Voltando à política monetária, o sr. acha que há alguma possibilidade de o BC elevar a magnitude dos cortes de juros nas próximas reuniões do Copom?

Achamos pouco provável a possibilidade de se aumentar o nível dos cortes. Como já disse, achamos que teremos poucas mudanças relevantes na economia. Nossa avaliação de como o cenário vai evoluir está muito parecida com o que o BC provavelmente está esperando hoje, um cenário que endossa o plano de voo de 0,50 ponto (de corte na Selic).

Há algo que poderia mudar esse horizonte com o qual o sr. trabalha?

O que poderia mudar esse horizonte seriam dados muito melhores de inflação no curto prazo, com os núcleos despencando, ou no câmbio, com um dólar indo abaixo de R\$ 4,50, próximo de R\$ 4,30 e R\$ 4,20. Mas trabalhamos com uma previsão de dólar a R\$ 5,00, próximo do nível atual.

Em sua avaliação, o que deve contribuir mais para ancorar as expectativas de inflação: o ritmo de cortes da Selic daqui para a frente ou a aprovação do arcabouço fiscal e da reforma tributária?

Acho que o que influenciará as expectativas de inflação é a implementação do fiscal. Há incertezas em relação à implementação do marco fiscal e à zeragem do déficit primário. Há duas formas de se reduzir déficits: cortar gastos ou buscar receitas, o que é mais difícil porque a economia, dentro da lei, sempre procura driblar pagamento de impostos. E essas incertezas vão manter a inflação acima da meta.

Como o sr. viu a aprovação da reforma tributária na Câmara?

A reforma tributária mira o que precisa ser mirado. A simplificação e uma melhor alocação de recursos pela economia e com tributação mais homogênea. Mas, como o marco fiscal, também tem muitos desafios de implementação.

E no Senado, quais os desafios que o sr. vê para a aprovação da reforma tributária?

No Senado acho que o difícil será reduzir as exceções. Acho mais provável é que sejam aumentadas as exceções. No melhor cenário vai ficar como está.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2023

TRIBUTAÇÃO PARA OS SUPER-RICOS: LIRA MEDE ACEITAÇÃO E EFICÁCIA DE MEDIDAS PROPOSTAS PELO GOVERNO

Presidente da Câmara tem sido alertado de que medidas direcionadas aos mais ricos podem não surtir o efeito fiscal esperado; lideranças veem necessidade de novas negociações entre governo e Congresso

Por Adriana Fernandes, Mariana Carneiro e Bianca Lima

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), começou a medir a temperatura em relação à aceitação e eficácia das medidas que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, quer aprovar para aumentar a arrecadação em 2024. Entre elas, está a taxação de fundos de super-ricos e de investimentos feitos por brasileiros no exterior, chamados de offshore.

O Estadão apurou que Lira tem feito consultas a lideranças e representantes do setor privado para avaliar a efetividade dessas medidas, chamadas de “Robin Hood”, por terem como foco a população de mais alta renda.

O temor é de que a mudança na tributação dos fundos leve a uma fuga de investimentos para outros países, como o vizinho Uruguai, e se traduza em pouco ou nenhum efeito arrecadatório, já que os investidores buscariam outros instrumentos para escapar da tributação mais alta.

Mas não é apenas a questão fiscal que está em jogo nessa equação. O comando da Câmara e parte das lideranças têm relatado a interlocutores a preocupação de ficarem com a pecha de protetores dos ricos, e temem que isso possa, inclusive, ser usado na retórica do governo. Isso porque muitos empresários e políticos aplicam as suas reservas por meio de fundos exclusivos e offshore e, portanto, se beneficiam da atual taxação.

A movimentação de Lira nos bastidores ocorre em meio ao ceticismo do mercado financeiro em relação ao cumprimento da meta definida por Haddad, de zerar o déficit das contas do governo no ano que vem, e às vésperas do debate sobre o Orçamento de 2024, que será enviado pelo governo até 31 de agosto. O projeto já terá de contar com a previsão de medidas arrecadatórias.



Lira mede temperatura em relação à aceitação e eficácia das medidas arrecadatórias propostas por Haddad. Foto: Wilton Junior/ Estadão

O resultado dessas sondagens já pode ser visto nas falas recentes do parlamentar, que tem apontado que não basta elevar a arrecadação, que também é necessário olhar para o lado da despesa e “equilibrar todos os pratos”. Lira colocou na mesa na semana passada a necessidade de se fazer a reforma administrativa, proposta que o governo Lula até agora não manifestou nenhum interesse em tocar.

Nos bastidores, a avaliação é de que, mesmo que a reforma do RH do Estado não produza resultados fiscais no curto prazo, haverá ganho de credibilidade e, conseqüentemente, uma melhora nas expectativas, com reflexo no preço dos ativos.

Em reunião com o relator da Lei de Diretrizes Orçamentária (LDO), Danilo Forte (União-CE), na última quarta-feira, Haddad disse que com três iniciativas - a taxação dos fundos exclusivos (usados pelos super-ricos), a dos fundos offshore e a volta do voto de desempate no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf) - é possível manter a meta de zerar o déficit no ano que vem. A maior parte dos recursos viria de um acordo com a Petrobras em julgamentos da petroleira no Carf, que é uma espécie de tribunal da Receita Federal.



Ao Estadão, Forte disse, porém, que não vê espaço para a aprovação de medidas que aumentem a carga tributária. Nem mesmo as propostas 'Robin Hood'.

“É muito difícil aumentar imposto nessa altura do campeonato”, afirmou o relator. “E o Arthur já disse que não vota essa matéria (as medidas arrecadatórias) enquanto não concluir a questão da reforma tributária. Para este ano será muito difícil. Não vejo ânimo e boa vontade para votar.” Ele ressaltou que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) colocou ainda mais pressão sobre o Orçamento de 2024.

Segundo Forte, Haddad está esperançoso de que as medidas do Carf e a taxaçoão de fundos exclusivos e de offshores resolverão o problema. “Mas acho que ele está muito ambicioso”, alertou.

Na conta matemática da Fazenda, também está sendo computada a vitória que o governo obteve no Superior Tribunal de Justiça (STJ), que decidiu que benefícios estaduais não podem ser abatidos de tributos federais. Logo, as empresas terão de pagar mais impostos.

A equipe econômica vai buscar, ainda, aprovar mudanças nos chamados Juros sobre Capital Próprio, um instrumento que permite às empresas remunerar seus investidores como despesa e, assim, abater do Imposto de Renda. O texto deve ser enviado ao Congresso juntamente com o Orçamento.

Lideranças do Congresso, no entanto, têm sido alertadas por economistas do mercado que as medidas serão insuficientes para zerar o déficit, e que as previsões de arrecadação da equipe de Haddad estão infladas. A desconfiança com o potencial arrecadatório dessas medidas já alimenta a especulação de que a meta será alterada.

Déficit zero em 2024?

Apesar do ceticismo, a equipe econômica bateu o martelo e tem reforçado que não há mudanças de planos. A interlocutores, Haddad garantiu que o projeto de Orçamento será enviado com a meta fiscal de 0% para o resultado das contas do governo.

Auxiliares do ministro afirmam que a pasta tem planos A, B, C, D e E para garantir a arrecadação necessária para alcançar o objetivo. As medidas teriam de gerar pelo menos R\$ 100 bilhões adicionais para zerar o déficit.

Lideranças dos principais partidos da Câmara avaliam que a evolução dos debates fiscais depende de novas conversas entre Haddad e Lira. “Não adianta antecipar a discussão dos fundos (exclusivos), é preciso discutir em cima do texto”, diz o líder do MDB, Isnaldo Bulhões (MDB-AL).

“Difícil tratar desses temas antes de chegarem à Casa. O ambiente estará mais favorável após a conclusão da reforma tributária”, reforçou o líder do União Brasil, Elmar Nascimento (União-BA).

O deputado Áureo Ribeiro, que lidera o Solidariedade, avalia que, se houver diálogo entre Haddad e Lira, as medidas arrecadatórias podem avançar, mas pondera que não adianta discutir teoria: “Tem que colocar no papel, a gente vai ver a reação do mercado, da imprensa e depois formar opinião. Ou então o Haddad chama os líderes e detalha o que quer. Ele já aprovou bastante coisa no primeiro semestre, pode esperar pela conclusão da reforma tributária.”

O ministro da Fazenda se comprometeu em enviar, neste mês de agosto, um projeto para taxar os fundos de investimentos exclusivos. O texto, no entanto, ainda não chegou à Câmara. Uma tentativa similar ocorreu no governo Michel Temer, quando o presidente da Câmara era Rodrigo Maia, mas não avançou.

Na ocasião, o governo previa arrecadar pouco menos de R\$ 11 bilhões com a iniciativa e a resistência apareceu também entre as instituições financeiras.



Já a tributação dos fundos offshore foi objeto de uma Medida Provisória (MP) editada no meio do feriado do 1º de maio, com o objetivo de financiar o aumento da faixa de isenção do IR para dois salários mínimos (R\$ 2.690). Lula prometeu na campanha eleitoral - e já repetiu depois de eleito - que deseja elevar a isenção para R\$ 5.000.

A MP perde a validade no dia 27 e não há sinal de que será votada até lá. Para contornar o problema, o governo incluiu a taxaço na tramitação da Medida Provisória que recria a regra de correção do salário mínimo, cujo relatório foi aprovado na última terça-feira, em uma comissão mista.

Fuga de capitais

O deputado Joaquim Passarinho, que é vice-líder do PL na Câmara, alerta que os exemplos ao redor do mundo mostram que esse tipo de taxaço acaba ocasionando fuga de capitais, como a observada da Argentina para o Uruguai. “Podemos discutir essas medidas, mas elas vão adiantar? Como vamos evitar essa fuga?”, questiona o parlamentar. “Não adianta criar uma taxaço em cima do que não vou conseguir cobrar. 5% em cima de nada é nada”, diz ele.

A líder do Novo, deputada Adriana Ventura, vai na mesma linha: “Todos os lugares onde os super-ricos foram taxados houve fuga de capitais. A França e a Noruega são exemplos disso. Não é uma medida fiscalmente inteligente. Espero que o governo aprenda com os exemplos internacionais”.

A deputada afirma que o governo está “desesperado” atrás de dinheiro, mas que ainda não fez a lição de casa pelo lado da despesa. Para a parlamentar, seria possível cortar gastos, além de torná-los mais eficientes.

O texto da MP também prevê a possibilidade de os contribuintes atualizarem junto ao Fisco o valor de bens e direitos mantidos no exterior. Sobre a diferença entre o valor antigo e o atual, o contribuinte pagaria uma alíquota fixa de 10%.

Articulação política

Um dos alertas acionados neste início de mês para a agenda econômica na Câmara foi o atraso na votação do arcabouço fiscal, inicialmente previsto para abrir os trabalhos do segundo semestre.

A primeira reunião técnica ocorrerá apenas nesta segunda-feira e a data da votação ainda será discutida. Líderes afirmam não enxergar resistências de deputados na aprovação do texto, ainda que o calendário tenha parado à espera da minirreforma ministerial de Lula prometida aos partidos do Centrão.

A escolha dos ministérios a serem entregues para PP e Republicanos, além de pedidos pelo comando da Funasa e da Caixa, estão em negociação no que os deputados descrevem como a formação de “um ambiente mais favorável” para tratar de temas de aumento da arrecadação no Congresso.

“Haddad teve um primeiro semestre muito bom no Congresso, e o avanço das pautas no segundo semestre vai depender da articulação política do governo”, diz o líder do Republicanos, Hugo Motta (Republicanos-PB). “Da reforma ministerial, mas não só, também da articulação política com a Câmara.”

Um dos deputados mais engajados em temas econômicos, Pedro Paulo (PSD-RJ) afirma que o governo deveria preparar uma estratégia para apresentar a taxaço dos super ricos aos deputados, em vez de lidar com o tema em tópicos isolados. Neste pacote, diz ele, poderia ser incluída também a tributação dos investimentos no exterior.

“Minha tese é a de que o governo deveria empacotar essas medidas e tratá-las em conjunto com uma narrativa que apontasse o seu objetivo de taxar os super-ricos. Picotar essas propostas e tentar que sejam aprovadas com o argumento de que rico não paga imposto e de que precisa da receita para fechar as contas, não é suficiente”, afirma.



Tributação dos sites de apostas esportivas depende de um acordo político para avançar. Foto: Divulgação

Apostas esportivas

O primeiro item da lista de medidas arrecadatórias de Haddad que chegou à Câmara, a tributação dos sites de apostas esportivas, também depende de acordo político para avançar. O líder do PSB, Felipe Carreras (PSB-PE), deve ser o relator do tema na Câmara e já demonstrou a colegas contrariedade com a iniciativa do governo de ter proposto a taxação por meio de uma Medida Provisória, editada em 25 de julho.

O resultado é que até a última quinta-feira nenhum líder partidário, à exceção do PL, havia indicado integrantes para a comissão que deve avaliar a MP, e a saída aventada é incluir o conteúdo dela em um projeto de lei que tramita em regime de urgência na Câmara.

Em atendimento ao Centrão, que passou a controlar o Ministério do Turismo, deputados próximos a Lira cogitam alterar o texto para ampliar a fatia da arrecadação vinculada, incluindo também a pasta agora comandada por Celso Sabino (União-PA).

O Ministério dos Esportes já detém, segundo a proposta enviada pelo Executivo, 3% da arrecadação. A vinculação extra iria para a administração de Sabino e poderia reduzir resistências à medida arrecadatória, dizem deputados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/08/2023

HADDAD DIZ QUE NÃO PODE PROMETER EQUILÍBRIO FISCAL SEM APRESENTAR MEDIDAS PARA ATINGI-LO

Ministro da Fazenda afirmou nesta segunda-feira, 14, que ainda é preciso dar forma legal às vitórias judiciais que o governo conseguiu em questões tributárias

Por Fernanda Trisotto e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, 14, que não pode prometer equilíbrio fiscal sem apresentar as medidas para atingir esse resultado.

A entrevista, concedida ao jornalista Reinaldo Azevedo, foi gravada na sexta-feira, 11, e divulgada nesta segunda-feira.

Haddad lembrou que ainda há trabalho pela frente, como o de dar forma legal às vitórias judiciais que o governo conseguiu em questões tributárias, que exigirão colaboração do Congresso. Os parlamentares também avaliarão o pacote de medidas para ampliar a arrecadação e que será apresentado com o Orçamento em 31 de agosto.



Ministro da Fazenda afirmou nesta segunda-feira, 14, que ainda é preciso dar forma legal às vitórias judiciais que o governo conseguiu em questões tributárias Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

“É uma exigência fiscal que eu não posso prometer equilíbrio fiscal sem dizer como ele será atingido”, disse o ministro, sinalizando o envio de cálculos minuciosos de técnicos da Receita.

Ele reiterou que o desafio do governo é mandar a peça orçamentária e demonstrar que resultado é alcançável

matematicamente. Se isso ocorrer, Haddad defende que o País entrará em um ciclo virtuoso de desenvolvimento sustentável, com crescimento e redução nas taxas de juros, sem trazer inflação novamente.

Em relação ao resultado fiscal, Haddad voltou a falar que os técnicos do Tesouro Nacional estimam que será possível fechar 2023 com déficit em torno de 1% do PIB.

“Não estou desprezando o objetivo de atingir a meta fiscal. Se eu propusesse alguma outra coisa, eu seria criticado por mirar um déficit no ano que vem”, dizendo que, se tivesse proposto déficit de 0,5% do PIB em 2024, ele seria criticado. A Fazenda quer zerar o rombo das contas públicas em 2024.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/08/2023

‘CÂMARA ESTÁ COM PODER MUITO GRANDE E NÃO PODE HUMILHAR O SENADO E O EXECUTIVO’, DIZ HADDAD

Ao comentar boa relação com Arthur Lira, ministro ressalta haver também divergências: ‘A gente só aparece sorrindo, mas às vezes temos debates acalorados’

Por Fernanda Trisotto e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta segunda-feira, 14, que a Câmara dos Deputados tem um poder muito grande e é preciso construir moderação em relação a outros Poderes. A entrevista, concedida ao jornalista Reinaldo Azevedo, foi gravada na sexta-feira, 11, e divulgada nesta segunda-feira, 14.

“A Câmara está com um poder muito grande e não pode usar esse poder para humilhar o Senado e o Executivo. Mas, de fato, ela está com um poder que eu nunca vi na minha vida. Tem que haver uma moderação que tem de ser construída”, disse.

Sobre a boa relação com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), ele lembrou que isso começou durante a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da Transição, com uma combinação para separar temas de governo dos de Estado, mas disse que os dois também têm pontos de divergência. “A gente só aparece sorrindo, mas às vezes temos debates acalorados”, disse.



Segundo Haddad, volume de recursos do Orçamento em emendas parlamentares é muito elevado no Brasil Foto: *Rafa Neddermeyer/Agência Brasil*

O ministro da Fazenda disse que o País vive uma situação estranha em um tipo de parlamentarismo sem primeiro-ministro.

“A gente saiu do presidencialismo de coalizão e hoje vive uma coisa estranhíssima, que é um parlamentarismo sem primeiro-ministro. Não tem primeiro-ministro, ninguém vai cair, quem vai pagar o

pato político é o Executivo”, disse.

Ele também pontuou que o volume de recursos do Orçamento em emendas parlamentares é muito elevado. “Eu não sei como resolver e não sei se tem solução. São R\$ 40 bilhões em emendas, é 0,4% do PIB. Em que lugar do mundo você tem isso?”, pontuou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/08/2023

MÉTRICAS ESG INFLUENCIAM REMUNERAÇÃO DE 8 EM CADA 10 DOS MAIORES BANCOS GLOBAIS, DIZ ESTUDO



Parâmetros já são utilizados por instituições como JP Morgan, Morgan Stanley, Citi e Goldman Sachs

Por Beatriz Capirazi

A sustentabilidade passou a influenciar diretamente a remuneração de executivos de 8 em cada 10 dos maiores bancos do mundo, segundo levantamento feito pela consultoria de governança Morrow Sodali obtido com exclusividade pelo Estadão.

O estudo, feito com base nas informações públicas divulgadas pelos 30 maiores bancos mundiais, aponta que instituições como JP Morgan, Morgan Stanley, Citi e Goldman Sachs já adotam métricas ESG (sigla em inglês para ambiental, social e governança corporativa) nas suas estratégias de incentivo e remuneração da alta liderança.

Dos três pilares do ESG, os que mais ganharam força e foram incorporados às metas de remuneração nos cargos de alta liderança estão o pilar ambiental e social, com destaque para a agenda climática, e a pauta de diversidade de gênero.

Métricas ainda são de curto prazo

O levantamento apontou que, embora a métrica tenha ganhado peso, ainda é vista como um plano de curto prazo para os 30 maiores bancos mundiais — demonstrando que a pauta continua em fase de implementação.

Dentre as instituições que divulgam o desempenho relacionado à sustentabilidade, 80% incluem as métricas nos planos de incentivo de curto prazo. Outros 13% adicionam as métricas aos planos de incentivo de longo prazo, e apenas 7% dos bancos distribuem entre os dois planos de incentivo.

Nos EUA, 100% das métricas estão nos planos de curto prazo. O cenário é mais positivo entre os europeus, em que 75% dos bancos atribuem as métricas aos planos de longo prazo e 25% entre curto e longo prazos.

“Uma justificativa para a prevalência de métricas no curto prazo é o fato de que os objetivos sociais podem ser medidos em ciclos anuais”, explica a diretora-geral da operação da Morrow Sodali no Brasil, Agnes Blanco.

A especialista destaca que na vida real seria difícil atrelar a quantia a uma métrica final, considerando que a meta de zerar a emissão de gases de efeito estufa, por exemplo, só deve ser realizada em 2050. Com isso, ela destaca que métricas de curto prazo, além de serem mais factíveis, são também mais fáceis de serem manejadas conforme as mudanças e exigências que surgirem dessa agenda, ainda considerada nova.

Europa é destaque

O levantamento ainda aponta que a Europa está à frente do restante do mundo nesta pauta, com 95% dos bancos do continente adotando o critério de sustentabilidade como parte da remuneração variável dos bancos. Em contrapartida, a prática é feita por apenas 60% das empresas americanas pesquisadas.

“O arcabouço regulatório é a principal diferença entre a Europa e o restante do mundo. As entidades europeias olharam para essas questões muito antes do Fed, por exemplo”, explica Blanco.

Ela destaca ainda que essa postura faz com que outros países se movimentem, já que a Europa também investe nos principais bancos americanos, que acabam avançando nesta pauta para manter a sua posição de destaque.

Blanco afirma que essa é uma estratégia que está se disseminando em outras partes do mundo, incluindo o Brasil, como uma estratégia de valor. No entanto, é uma tendência que deve se incorporar gradualmente nos negócios brasileiros, inclusive como resposta a uma pressão de outros players do mercado.



Parâmetros já são utilizados por alguns dos maiores bancos do mundo, como JP Morgan, Morgan Stanley, Citi e Goldman Sachs Foto: Andrew Kelly/ Reuters

A expectativa é que essa tendência se consolide de forma ainda mais forte com o recente anúncio do International Sustainability Standards Board (ISSB), criado pela International Financial Reporting Standards Foundation (IFRS) Foundation. A entidade anunciou um conjunto de normas que devem orientar os reguladores na divulgação de informações sobre o impacto das atividades das empresas e bancos em questões

ambientais, sociais e de governança.

A partir da padronização dos relatórios, a expectativa é que os bancos se tornem ainda mais eficientes na incorporação dos aspectos ESG, que devem ser cada vez mais atrelada a aspectos econômicos.

“Os bancos devem ser mais eficientes na alocação de recursos, investimentos e concessões de crédito, que, por sua vez, exigirão dos bancos maior integração dos temas socioambientais à estratégia dos negócios e avanço na sofisticação das práticas de governança”, afirma a diretora-geral da Morrow Sodali no Brasil.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/08/2023

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

LULA SE ENCONTRARÁ COM LIRA NA VOLTA DO PARAGUAI E DEFINIRÁ MINISTÉRIOS DO CENTRÃO ANTES DE IR PARA ÁFRICA

Presidente já tem nomes dos indicados por partidos, mas destino ainda está indefinido

Por Fabio Murakawa, Valor — Brasília



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao desembarcar em Assunção, no Paraguai — Foto: Ricardo Stuckert/PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve se encontrar com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), na noite desta terça-feira (15), quando retorna de viagem ao Paraguai. Segundo uma fonte próxima ao petista, eles discutirão os últimos passos da minirreforma ministerial que Lula está fazendo para acomodar o Centrão em seu governo.

De acordo com essa fonte, Lula definirá antes de embarcar no fim desta semana para cúpula dos Brics, na África do Sul, quais pastas cederá a André Fufuca (PP-MA) e Silvio Costa Filho (Republicanos-PE). Eles já foram confirmados pelo Palácio do Planalto como futuros ministros.

Vários desenhos de possíveis mexidas na Esplanada já foram apresentados a Lula pelo ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha. O presidente, no entanto, ainda não se definiu. O grupo que comanda o Congresso demanda pastas com orçamentos vultosos, como o Ministério do

Desenvolvimento Social e o da Saúde. Mas auxiliares afirmam que Lula deve ceder ministérios mais modestas, perfil no qual se encaixam Esportes, Ciência e Tecnologia e Portos e Aeroportos, por exemplo.

Procurado para comentar, Lira não respondeu.

Além do presidente da Câmara, Lula deve se encontrar também nos próximos dias com o deputado Marcos Pereira (SP), presidente nacional do Republicanos. O ingresso do Centrão no governo começou com a posse do deputado Celso Sabino (União Brasil-PA) no Ministério do Turismo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2023

EXPORTAÇÃO DE PETRÓLEO DA RÚSSIA CRESCEU 3,8% EM JULHO EM RELAÇÃO AO MÊS ANTERIOR

Moscou vendeu para o exterior cerca de 10,533 milhões de toneladas de petróleo.

Por Valor — São Paulo



Navio-tanque russo de tamanho Aframax — Foto: Divulgação/Rosneft

As exportações de petróleo por vias marítimas da Rússia aumentaram 3,8% em julho em relação ao mês anterior, segundo dados compilados pela agência “Reuters”. No total, Moscou vendeu para o exterior cerca de 10,533 milhões de toneladas de petróleo.

As exportações de petróleo da Rússia via portos do Mar Báltico aumentaram 13,4% em

junho em relação ao mês anterior, enquanto as exportações através dos portos russos do Mar Negro e do Mar de Azov em julho caíram 11,5% em junho.

O Mar Negro voltou a ser um ponto de tensão na guerra depois que a Rússia se retirou do acordo de grãos mediado pela Turquia e ONU, que garantia a segurança de navios mercantes que navegassem pela região para escoar a produção de grãos russa e ucraniana.

O fim do acordo de grãos tornou o Mar Negro um local de difícil acesso e navegação para navios comerciais, já que a Rússia declarou que qualquer embarcação rumo a portos da Ucrânia seria considerada hostis, já que Moscou vê a possibilidade dos navios estarem carregando suprimentos de guerra para as forças de Kiev.

Com o fim do acordo de grãos e as sanções ocidentais contra a Rússia, o setor de petróleo do país começou a mirar a Ásia para compensar a perda dos principais compradores do produto da Europa.

Com o movimento, China e Índia se tornaram um dos principais compradores do petróleo russo, mudança que ajuda a explicar um aumento de 25,9% das exportações de petróleo diárias da Rússia para portos do leste da Ásia em junho em relação ao mês anterior, segundo a “Reuters”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2023

MUITO TRABALHO PELA FRENTE COM A TAXA DE JUROS

A alta rentabilidade das instituições financeiras brasileiras sugere que juros altos não resultam de custos altos, mas de lucros excessivos

Por Luque, Silber, Luna e Zagha

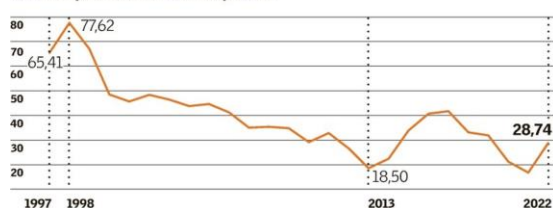
As mudanças de preços têm repercussões diferentes dependendo de que preço se trata. Alguns preços afetam a economia somente em parte. Por exemplo, mudanças no preço das agulhas, do algodão, ou dos automóveis, podem ter repercussões setoriais importantes, mas não afetam a economia como um todo. Outros preços se espalham pela economia e tem repercussões macroeconômicas e sociais relevantes. Em termos de uma matriz de insumo-produto, são preços de bens ou serviços presentes em todas as colunas da matriz.

O preço dos alimentos, o preço da energia, os salários, a taxa de câmbio e a taxa de juros são cinco preços com relevância macroeconômica e social, que se propagam pela economia e afetam a produtividade das empresas, o investimento, o bem-estar das famílias, a distribuição de renda e o crescimento.

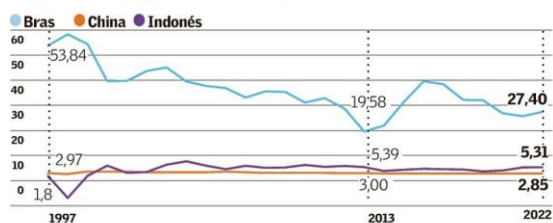
Juros mais altos do mundo

Spreads elevados, grandes lucros

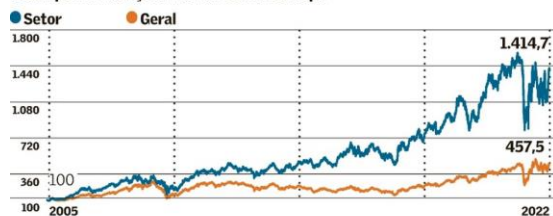
Juro real para crédito ao setor privado



Margem das instituições financeiras (%)



Desempenho das ações dos bancos na Bovespa



Fontes: FMI e BMF&BOVESPA

Não surpreende, portanto, que na maioria dos países esses preços resultam parte das forças de mercado e parte de regulamentação, do investimento público e de outras formas de intervenção do Estado. No Brasil, a preocupação com o preço dos alimentos levou o governo a investir, desde o começo da década dos 1970, na Embrapa, nos centros de pesquisa universitários, na infraestrutura, em portos e estradas, essenciais ao setor agropecuário. Os resultados foram excepcionais: de importador de alimentos, o país se transformou no segundo exportador mundial. No caso da energia, o governo influencia o preço através de investimentos, orientações a empresas estatais e regulação do setor. Similarmente, o salário mínimo é o resultado de indexações e complexas negociações entre governo, o setor privado e os sindicatos.

A taxa de câmbio foi controlada pelo governo por décadas. Mas a partir da introdução do tripé da política macroeconômica em 1999, ela passou a ser determinada pelas forças de mercado, da influência da taxa de juros e da política cambial do governo com vendas diretas de moeda estrangeira e através de swaps. A taxa de juros por sua vez passou a ser influenciada pelas forças de mercado e a política monetária do Banco Central.

Com o regime introduzido em 1999, o nível das taxas de juros nominais e reais passou a ser o mais alto do mundo. O primeiro gráfico mostra que desde 1999 as instituições financeiras brasileiras têm emprestado a taxa de juros acima de 30% reais ao ano, média calculada pelo FMI. Na primeira semana de julho de 2023, os maiores bancos emprestaram para capital de giro a uma taxa de juros real acima de 40%. Na China, Índia e Indonésia, raros foram os anos nos quais a taxa de juros real esteve acima de 3 a 4% ao ano. Claramente, o Brasil está num universo peculiar e extremo.

Apesar desta distorção, só recentemente a discussão sobre o nível da taxa de juros ganhou força e o próprio presidente da República se manifestou contrário à política de juros e suas consequências. A discussão é saudável. Afinal, poucos são os empresários com projetos de investimento produtivo com retornos às taxas de juros vigentes desde 1999. Portanto, não é surpresa que o investimento privado no Brasil tenha diminuído significativamente. Da mesma forma, a essas taxas de juros, as famílias têm dificuldades em ter acesso ao crédito para compras de bens duráveis. O resultado é que os riscos de falência ou inadimplência são altos.

Os efeitos não param por aí. Uma taxa de juros real significativamente mais alta do que a taxa de crescimento da economia faz com que a estabilização da dívida pública vire uma aventura quixotesca. Outro efeito é a redução do nível de atividade, consequentemente, do nível de emprego com efeitos multiplicadores sobre a demanda. Isso aumenta a pressão sobre os gastos públicos, pois



os problemas sociais se elevam, comprometendo a capacidade do investimento público. Claramente não há desenvolvimento possível a essas taxas de juros.

Há duas causas que explicam essas taxas de juros. A primeira é o oligopólio financeiro. E a segunda é a política monetária do Banco Central. Esse artigo lida com a primeira, o oligopólio formado por poucas instituições financeiras, que dominam o mercado de crédito ao setor privado no país. Lidaremos com a segunda numa série de artigos futuros.

Um oligopólio no setor financeiro pode praticar juros bem além do que surgiria num mercado competitivo. As margens das instituições financeiras no Brasil são as mais altas do mundo. A diferença entre a média que os bancos pagam sobre seus recursos e a média do que cobram de seus clientes, chegou a 5% na China, 3% na Indonésia, e 27% no Brasil. Novamente o Brasil está num mundo à parte. Parte dessa margem alta é justificada pelos bancos pelos custos de inadimplência e a tendência dos tribunais de proteger o devedor.

Evidentemente a inadimplência é alta porque a taxa de juros é alta e, portanto, a probabilidade é alta dos devedores se encontrarem em circunstâncias de não poder honrar suas dívidas. Para os devedores o problema é agravado pelo IOF, imposto que deveria ser substituído por um imposto que não seja repassado aos tomadores de empréstimos.

As taxas de juros resultantes alcançaram patamares tão elevados que o governo federal instituiu em junho o “Programa Emergencial de Renegociação de Dívidas de Pessoas Inadimplentes - Desenrola Brasil”, uma excelente iniciativa que, porém, lida com os efeitos, mas não com as causas do problema.

Uma indicação da força do oligopólio financeiro é sua alta taxa de rentabilidade. Como mostra o terceiro gráfico abaixo, o setor financeiro é um dos mais rentáveis da economia brasileira. Enquanto o preço das ações das empresas em geral aumentou nominalmente entre janeiro de 2005 e maio de 2023 no Ibovespa em 354%, as ações das empresas financeiras aumentaram em 1.314% no mesmo período.

A alta rentabilidade das instituições financeiras brasileiras sugere que juros altos não resultam de custos altos, mas de lucros excessivos. Obviamente, há outros setores altamente rentáveis na economia brasileira, alguns até mais rentáveis do que o setor financeiro, e alguns são oligopolizados, mas esses não têm os efeitos multiplicadores e macroeconômicos do setor financeiro.

A redução de 0,50% na taxa Selic, apesar de bem vinda, afeta o problema de juros altos marginalmente. A menos que o problema do oligopólio e lucros excessivos do setor financeiro sejam corrigidos continuaremos com juros exorbitantes, e uma trajetória de pouco crescimento e alto desemprego.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2023

GRUPO IPIRANGA, VIBRA E ORIGEM ENERGIA VENCEM LEILÃO DE PORTOS

Grupos conquistam três terminais de combustíveis em Maceió, com desembolso de outorgas que somaram R\$ 208 milhões

Por Taís Hirata — De São Paulo

O leilão de terminais portuários, realizado na última sexta-feira (11), encerrou com a vitória da Vibra Energia, da Ipiranga e da Origem Energia. Cada uma das empresas conquistou um arrendamento no porto de Maceió para movimentar grãos líquidos - os chamados MAC 11A, MAC 11 e MAC 12. No total, as companhias deverão fazer R\$ 105 milhões de investimentos nessas áreas e terão que desembolsar outorgas de R\$ 208 milhões.



Os novos contratos deverão substituir as operações já existentes no porto de Maceió. Hoje, a área licitada é dividida em dois terminais: um deles operado pela Transpetro, e outro por um consórcio de distribuidoras, formado por Petrobras, Ipiranga e Raízen. Agora, serão três terminais.

Eduardo Nery: “Vamos ter mais atores no porto, que vão ampliar a competitividade” — Foto: Cauê Diniz/Divulgação B3

A ampliação da concorrência dentro na área do porto foi um dos objetivos do leilão, segundo Eduardo Nery, diretor-geral da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

“Vamos ter mais atores no porto, novos entrantes, que vão trazer alternativa para os usuários”, disse. “Além das outorgas, teremos mais de R\$ 100 milhões de investimentos, que vão recuperar as estruturas de atracação dos navios do TGL [uma área comum do porto organizado], que estavam em estágio muito precário, e aumentar a capacidade do porto.”

A licitação, realizada na sede da B3, em São Paulo, atraiu concorrência nos três ativos.

No chamado MAC 11A, o vencedor da licitação foi a Origem Energia Canoas, empresa da gestora Prisma Capital, que venceu a disputa contra a Petrobras com uma oferta de R\$ 41 milhões de outorga. Com a vitória, o grupo terá que fazer cerca de R\$ 46,5 milhões em investimentos, ao longo do contrato de 25 anos.

No terminal MAC 11, a Vibra Energia saiu vencedora com uma oferta de R\$ 60 milhões, superando a proposta da Ipiranga. Além da outorga, a companhia terá que investir cerca de R\$ 21 milhões.

Logo após perder a disputa pela área, a Ipiranga saiu vencedora na licitação do terminal MAC 12, com uma proposta de R\$ 107 milhões. A vitória se deu depois de uma competição longa e acirrada, por lances em viva-voz, com a Stronghold Infra Investments. A Vibra Energia também fez uma proposta pelo ativo.

A Ipiranga terá que fazer cerca de R\$ 37,6 milhões em investimentos no terminal.

Além dos três arrendamentos no porto de Maceió, o governo federal também licitou, na última sexta-feira, um ativo de menor porte: o Terminal Marítimo de Passageiros (TMP), voltado à movimentação de cruzeiros e à realização de eventos no local. O contrato ficou com a Aba Infraestrutura e Logística, que fez uma oferta de R\$ 100 mil, e terá que investir R\$ 3,2 milhões.

Um segundo proponente havia apresentado oferta, a Smart Construtora e Administradora. Porém, a empresa não foi habilitada devido a problemas na garantia da proposta apresentada.

O leilão portuário da última sexta foi o segundo da atual gestão. Em fevereiro, já havia sido licitado um terminal de granéis líquidos em Paranaguá (PR).

Até o fim de 2023, o governo planeja fazer mais um ou dois novos leilões do setor, segundo Fabrizio Pierdomenico, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários. “Temos uma carteira grande sendo analisada”, disse ele, logo após a licitação.

Entre as iniciativas em estágio mais avançado, que poderão compor os próximos leilões, está um terminal no porto de Itaguaí (RJ) destinado à movimentação de minério de ferro, segundo Nery, da Antaq. “O terminal de Itaguaí é importante porque, além de representar investimentos na ordem de R\$ 3 bilhões, será uma outra alternativa, que vai ampliar a concorrência. A gente vai atrair novos atores e aumentar a competitividade”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/08/2023

COM OLHOS VOLTADOS PARA 2024, CENTRÃO BUSCA MINISTÉRIOS QUE TENHAM RECURSOS

Sem Saúde e Desenvolvimento Social, objetivo é ocupar pastas responsáveis por fundos
Por Fabio Murakawa — De Brasília

Capilaridade regional, potencial de entregas de obras, gastos discricionários e alto fluxo de emendas parlamentares ao Orçamento. São essas as características estratégicas em comum dos ministérios e órgãos federais que interessam ao Centrão nas negociações para entrar no governo, o que pode ser sacramentado nesta semana.

Como pano de fundo, estão as eleições municipais de 2024 e a estratégia desses partidos para se fortalecerem antes do pleito de 2026. Inicialmente, o Centrão demandou pastas robustas, como Saúde e Desenvolvimento Social. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva rechaçou a ideia, e agora tem passado as últimas semanas tentando fechar uma equação com seus auxiliares mais próximos.



Fufuca: confirmado para o ministério, deputado do PP do Maranhão ainda aguarda a definição sobre pasta que deve assumir e quando isso deve acontecer — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados — 3/8/2023

As mudanças começaram com a posse do deputado federal Celso Sabino (União-PA) no Ministério do Turismo. O parlamentar assumiu a pasta com um orçamento reduzido, mas já em negociações com a Junta Orçamentária e parlamentares para turbiná-lo. Essa já era uma queixa da sua antecessora, Daniela Carneiro, que chegou a falar que em 2023 só teria para gastar R\$ 19 milhões nas áreas finalísticas, como obras, apoio a eventos, sinalização turística e promoção.

Agora, a expectativa se volta para as cadeiras nas Esplanada que serão ocupadas pelos deputados Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) e André Fufuca (PP-MA).

Uma possibilidade é o Ministério do Esporte, cuja titular é a ex-jogadora de vôlei Ana Moser, que não é apadrinhada por nenhum partido político. A pasta tem à disposição R\$ 898,4 milhões em verbas discricionárias e R\$ 485 milhões em emendas previstas, números modestos perto dos do Ministério da Saúde e do Ministério do Desenvolvimento Social. Mas é capaz de realizar entregas de equipamentos como quadras esportivas nos municípios.

Também existe a possibilidade de Lula entregar a Fufuca ou Costa Filho o Ministério de Ciência e Tecnologia (MCTI), deslocando a atual titular, Luciana Santos (PCdoB), para o Ministério das Mulheres. Com poucas entregas na ponta e um orçamento pequeno (R\$ 16,2 bilhões), no entanto, a pasta parece não empolgar os parlamentares, que devem destinar R\$ 95 milhões em emendas para lá neste ano. Os gastos discricionários também são modestos, totalizando R\$ 8,2 bilhões até o fim de 2023.

Por outro lado, a pasta é responsável pela gestão do Fundo Nacional de Ciência e Tecnologia (FNDCT). Em entrevista recente ao Valor, Luciana Santos informou que já empenhou R\$ 5,1 bilhões dos recursos fundo, recentemente recomposto de R\$ 6 bilhões para cerca de R\$ 10 bilhões.

Lula também cogita passar ao controle do grupo que domina a Câmara o Ministério de Portos e Aeroportos, ou dividi-lo em dois. A pasta tem um orçamento ainda menor do que o MCTI, R\$ 10,14



bilhões. Mas, segundo as fontes, pode se tornar atraente por conta do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado por Lula na sexta-feira.

Não é à toa, também, que a Fundação Nacional da Saúde (Funasa) faz parte das negociações. O órgão havia sido extinto por Lula na MP dos ministérios, mas o Congresso o ressuscitou e, agora, reivindica o seu comando.

Com orçamento bilionário (R\$ 3,4 bilhões em 2022), a Funasa tem atribuições que competem com o Ministério da Saúde e o do Desenvolvimento Social. Realiza desde obras de saneamento até ações de saúde pública e construção de cisternas, especialmente nas regiões mais pobres, e mantém convênios com prefeituras e organizações não governamentais (ONGs). Além disso, desde sua criação na década de 1990 serve tradicionalmente de abrigo para indicações de parlamentares nos Estados, por sua capilaridade - o que também a torna estratégica para as eleições municipais.

Alguns números explicam porque as prioridades do Centrão eram outras. Além do orçamento vultoso - R\$ 273 bilhões -, o MDS é capaz de desaguar um volume significativo de emendas parlamentares. Da dotação de R\$ 837 milhões prevista para este ano, já foram empenhados R\$ 493,3 milhões, dos quais R\$ 266,5 milhões foram liquidados.

O ministério tem ainda um grande volume de gastos discricionários, cujo empenho não está previsto em lei e o ministro tem flexibilidade para decidir onde gastar: R\$ 10,8 bilhões, previstos no Orçamento deste ano. De quebra, uma troca poderia enfraquecer o atual ministro, Wellington Dias (PT), adversário do presidente do PP, senador Ciro Nogueira, no Piauí.

Outro posto sempre cobiçado pelo bloco é o Ministério da Saúde, embora Lula já tenha descartado publicamente demitir a titular Nísia Trindade para alojar um indicado pelo grupo que controla o Congresso. Com orçamento de R\$ 190 bilhões, a pasta tem uma verba discricionária de R\$ 40 bilhões e a previsão de ser o destino de R\$ 14,9 bilhões em emendas. Por isso, diz uma fonte, o ministério desperta mais a cobiça do que a Educação.

Outra vantagem da Saúde - também observada em outros ministérios, como o próprio MDS - é a capacidade de fazer fluir os recursos para Estados e municípios com menos burocracia, por meio de fundos. Com movimentações bilionárias desse chamado "dinheiro fundo a fundo", basta uma ordem do ministro para que as verbas de custeio pinguem diretamente na conta de governos estaduais e prefeituras - o que pode ser estratégico para as eleições municipais.

Ao todo, o Fundo Nacional da Saúde (FNS) repassou R\$ 99 bilhões em verbas de custeio no ano passado, ante R\$ 65 bilhões já repassados neste ano. Desse total R\$ 61,2 bilhões foram para ações de atenção de média (R\$ 41,5 bilhões em 2023) e alta complexidade e R\$ 33 bilhões para atenção primária (ante 20 bilhões neste ano).

Já o Fundo Nacional de Assistência Social (FNAS), ligado ao MDS, tem uma previsão de R\$ 3,5 bilhões em repasses para Estados e municípios neste ano, dos quais praticamente a metade já foi transferida.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2023

‘EDUCAÇÃO PRECISA ABANDONAR CULTURA DO ACHISMO’

Para Mozart Ramos, ações baseadas em evidência são mais eficazes e reduzem custos

Por Rafael Vazquez — De São Paulo

A falta de qualificação técnica dos funcionários das secretarias de educação estaduais e municipais contribui para os baixos níveis de aprendizagem dos estudantes ao redor do Brasil. O diagnóstico é de Mozart Ramos, um dos principais especialistas em educação no país e que atualmente é titular da Cátedra Sérgio Henrique Ferreira do Instituto de Estudos Avançados no polo de Ribeirão Preto da Universidade de São Paulo (IEA-RP/USP).



Ramos: é necessário aumentar esforços na capacitação técnica para reverter letargia do país em relação a políticas públicas eficazes na educação — Foto: Cláudio Belli/Valor

De acordo com um levantamento feito pela cátedra ao questionar funcionários de secretarias de Educação que participaram de oficinas sobre a leitura de dados fornecidos pelas avaliações educacionais feitas no Brasil, 71% informaram que não possuem equipes dedicadas à análise de dados - participaram funcionários de 12 secretarias municipais. Mas Mozart, que atua no setor há décadas, afirma que o cenário se repete em todo o país e

tem sido altamente demandado para ofertar cursos de preparação a quadros técnicos - a cátedra do IEA/USP já trabalha com 150 municípios e dez Estados do Brasil, nas cinco regiões.

“O Brasil ainda tem uma cultura muito grande do achismo. É comum ouvir nas secretarias de Educação que professores adoram certas metodologias, mas ninguém observa os dados das avaliações para comprovar se os alunos estão realmente aprendendo. Isso sempre me preocupou muito”, diz Mozart, que já foi secretário de Educação de Pernambuco (2003 a 2007) e presidente-executivo da ONG Todos pela Educação (2007 a 2010) e diretor de inovação do Instituto Ayrton Sena. Em 2018, após a eleição daquele ano, foi convidado por Jair Bolsonaro para ser ministro da Educação, mas o convite foi retirado por pressão dos aliados da bancada evangélica que queriam um nome ligado à igreja - no fim, o escolhido foi Ricardo Vélez que ficou no cargo menos de quatro meses e abriu um período conturbado internamente dentro da pasta durante os quatro anos do governo.

Segundo Mozart, Estados e municípios estão começando a ser pressionados a alcançarem melhores resultados em educação porque órgãos como os ministérios públicos e tribunais de contas regionais aumentaram o escrutínio para entender por que o dinheiro destinado a essa finalidade não está produzindo resultados. Outro “incentivo” é o fato de o Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb) ter definido como um de seus critérios de repasse aos municípios a comprovação de que metas e resultados estão sendo atingidos. “Quando mexem com o dinheiro que o município conta para o seu orçamento, os prefeitos acordam.”

Mas ele ressalta que a preocupação dos gestores com o assunto está despertando de forma lenta e que é necessário aumentar os esforços para formar técnicos capazes nas secretarias de Educação para reverter a letargia do país em relação a políticas públicas eficazes para melhorar a educação.

“A melhor maneira de alavancar a aprendizagem, principalmente no pós-pandemia, é através de um trabalho com base em evidência”, diz Mozart. “Criar a cultura de utilizar dados dentro das secretarias para que a tomada de decisões esteja amparada em evidências, e não mais em achismos. Isso reduzirá os custos operacionais da educação, tornando-a mais eficiente e melhorando o nível de aprendizagem dos alunos”, complementa.

“O grande problema é que, na prática, tem o medicamento, mas o pessoal não sabe ler a bula”
— Mozart Ramos

O titular da cátedra do IEA/USP destaca que a falta de cultura de dados acaba, inclusive, esvaziando o sistema robusto de avaliações educacionais desenvolvido no Brasil nas últimas décadas, embora ele aponte que esse sistema deva ser modernizado. “

“Temos o Saeb [Sistema de Avaliação da Educação Básica], o Enem [Exame Nacional do Ensino Médio], fora o Saresp [Sistema de Avaliação de Rendimento Escolar de São Paulo] e seus similares em outros Estados. Mas o grande problema é que, na prática, tem o medicamento, mas o pessoal não sabe ler a bula. E aí não tem como resolver o problema da educação”, aponta, ressaltando que identificou nas oficinas que comanda que muitos funcionários das secretarias não sabem nem

mesmo interpretar corretamente os resultados do Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb), que é calculado a partir dos dados sobre aprovação escolar obtidos no Censo Escolar e nas médias de desempenho do Saeb.

Como exemplo de efeito que a falta de preparo dos quadros de uma secretaria de Educação pode gerar, ele cita a comparação entre os municípios pernambucanos de Ipojuca, que abrange o Porto de Suape e a vila turística movimentada de Porto de Galinhas, e Petrolina, no interior do Estado. Mesmo com um PIB per capita de R\$ 139 mil em Ipojuca e de R\$ 19 mil em Petrolina, de acordo com dados do IBGE referentes a 2020, quando se olha os dados educacionais e o percentual de alunos com aprendizado adequado, Petrolina apresenta desempenho seis vezes melhor do que o de Ipojuca. “Se olhar só dinheiro, seria o inverso”, pontua Mozart.

O especialista destaca que a falta de capacidade técnica dentro das secretarias de Educação está relacionada tanto à escassez de profissionais preparados para analisar os dados como com a má contratação dos funcionários dentro das pastas. Nesse sentido, ele volta a indicar que o cenário é consequência da cultura do achismo impregnada no setor público brasileiro. “É por isso que hoje há um clamor tanto do ponto de vista da formação de técnicos nas secretarias e também da profissionalização dos diretores das escolas”, afirma.

Ele revela que mesmo em Ribeirão Preto, uma cidade bem estruturada do interior de São Paulo, a secretaria de Educação local despertou para a necessidade de observar os dados gerados pelas avaliações há apenas três anos, quando ele apresentou um material para os gestores locais, que na ocasião se perguntaram porque nunca haviam se deparado com uma análise semelhante. “Precisa ter, dentro das secretarias, profissionais que possam não apenas fazer a leitura dos dados, mas interpretar adequadamente, e dar ao secretário ou à secretária uma orientação para tomar decisões corretas com base em evidências”, explica.

Por outro lado, Mozart também afirma que é fundamental que os líderes da gestão, ou seja, os prefeitos e governadores e seus secretários de primeiro escalão, estejam comprometidos com a pauta. “É fundamental para que a mudança de cultura se concretize”, diz.

Por ora, ele diz estar esperançoso com o interesse da União dos Dirigentes Municipais de Educação (Undime) e suas regionais de preparar os funcionários para ler e interpretar a amplitude dos dados que o sistema de avaliações educacionais do Brasil oferece. Mas afirma que o desafio para fazer o trabalho com o “carro andando” é grande. “Falta gente e falta, principalmente, uma cultura nos governos”, reforça.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 14/08/2023

VICE DE CANDIDATO ASSASSINADO NO EQUADOR DISPUTARÁ PRESIDÊNCIA

Informação foi confirmada neste sábado pelo partido Construye
Por Agência O Globo — Rio



Fernando Villavicencio foi morto em campanha — Foto: API via AP

A ambientalista Andrea González, que era candidata ao cargo de vice-presidente na chapa de Fernando Villavicencio, no Equador, assumirá o seu lugar na disputa pela Presidência do próximo dia 20 após o postulante ter sido assassinado, na última quarta-feira. A informação foi confirmada neste sábado pelo partido Construye. “O movimento substituirá o binômio presidencial colocando Andrea González como presidente”, disse em comunicado.

Villavicencio foi morto a tiros enquanto saía de um comício ao norte da cidade de Quito, aos 59 anos. González, de 36, foi aliada do político durante anos, desde que ele trabalhava como jornalista investigativo. O candidato estava em segundo lugar nas pesquisas de intenção de voto, sendo a escolha de 13,2% dos entrevistados, segundo a empresa Cedatos.

Agora, será González o nome que enfrentará Luisa González, partidária do ex-presidente Rafael Correa que lidera a pesquisa com 26,6% das intenções. "O nome do candidato à vice-presidência será anunciado nas próximas horas e será escolhido entre as pessoas de maior confiança que compartilharam as lutas de nosso camarada Fernando Villavicencio", acrescentou Construye no anúncio.

Antes da decisão, o movimento havia descartado a possibilidade da ambientalista aparecer como candidata à vice-presidência nas urnas e assumir o poder em caso de vitória. A lei do Equador permite que os partidos nomeiem um substituto para os candidatos falecidos antes da eleição. No domingo, González deve participar do debate presidencial organizado em Quito pelo Conselho Nacional Eleitoral (CNE). Seu trabalho tem se concentrado na defesa do meio ambiente, a favor da preservação dos oceanos, dos manguezais e contra o tráfico de animais silvestres e o desmatamento.

O crime contra Villavicencio, pelo qual seis colombianos foram presos, e outro, morto, chocou o Equador. Ainda não se sabe quem ordenou a morte. O presidente Guillermo Lasso limitou-se a dizer que foi vítima do crime organizado.

O Equador vive em meio a conflitos por cartéis de drogas, alguns deles colombianos e mexicanos que contrabandeam cocaína de portos do Pacífico para a Europa e os Estados Unidos. A violência ligada ao narcotráfico elevou a taxa de homicídios para o recorde de 26 por 100 mil habitantes em 2022, quase o dobro do ano anterior.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2023

LUCRO LÍQUIDO ATRIBUÍDO DA RUMO SOBE PARA R\$ 167,3 MILHÕES NO 2º TRIMESTRE

Resultado representa forte alta em relação aos R\$ 33,9 milhões registrados no mesmo período de 2022

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Trem da Rumo — Foto: ATENÇÃO: DEFINIR CRÉDITO!

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, teve um aumento no lucro líquido do segundo trimestre. O resultado atribuído aos controladores da empresa que subiu de R\$ 33,9 milhões, em 2022, para R\$ 167,3 milhões, neste ano.

A receita operacional líquida da companhia teve um avanço anual de 12,1%, chegando a R\$ 2,76 bilhões no trimestre. O lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês) subiu no

período 20,9%, para R\$ 1,45 bilhão.

O resultado foi impulsionado pelo aumento de 9,4% no volume transportado, que chegou a 20,4 bilhões de TKU (tonelada útil por km). Houve expansão em todas as operações. Na operação Norte, a principal do grupo, a alta foi de 6,8%, enquanto a Sul avançou 26,8% e a de contêineres subiu 1,1%, em termos de volume.



Além disso, a empresa aponta um aumento nas tarifas em relação ao segundo trimestre de 2022. Na operação Norte, a tarifa subiu 7,7%. No consolidado, a alta foi de 8,8%.

Os custos consolidados da companhia subiram 3% no segundo trimestre, para R\$ 1,8 bilhão. A alta foi puxada pelos custos fixos e despesas comerciais, gerais e administrativas, que subiram 19,7%, chegando a R\$ 589 milhões, devido ao impacto de “maiores gastos de remediação de efeitos dos incidentes de vandalismo ocorridos no primeiro trimestre de 2023”, informou a Rumo.

O resultado financeiro foi 14,3% na comparação anual, chegando a um valor negativo de R\$ 676 milhões no segundo trimestre deste ano. Houve impacto do maior custo da dívida líquida e da variação monetária sobre os passivos de concessões.

A dívida líquida da Rumo encerrou o trimestre em R\$ 9,6 bilhões, uma queda de 2% na comparação anual. A alavancagem financeira medida pela relação entre endividamento e Ebitda ajustado foi de 2 vezes, contra 2,2 vezes no primeiro trimestre de 2023.

Os investimentos realizados somaram R\$ 693 milhões no trimestre, 2,3% a mais do que no mesmo período de 2022. Desse valor R\$ 44 milhões foram alocados na expansão da Malha Norte no Mato Grosso.

Desconsiderando esse projeto, o investimento destinado a expansão foi 21,3% menor do que no segundo trimestre de 2022, totalizando R\$ 309 milhões.

Projeções

A empresa também publicou a revisão de suas projeções para 2023. O volume previsto para este ano, que na estimativa inicial ficaria entre 80 bilhões de TKU (tonelada útil por km) e 83 bilhões de TKU, caiu para um intervalo entre 76 bilhões de TKU e 78 bilhões de TKU.

A perspectiva de investimentos (capex), que ia de R\$ 3,6 bilhões a R\$ 4 bilhões, foi revisada para um intervalo menor, de R\$ 3,6 bilhões a R\$ 3,8 bilhões.

A projeção de Ebitda ajustado, que ia de R\$ 5,4 bilhões a R\$ 5,8 bilhões, passou a R\$ 5,4 bilhões a R\$ 5,7 bilhões.

A Rumo afirmou que não foram alteradas as projeções de longo prazo, em relação às indicadas em agosto de 2021, nem as perspectivas para o projeto da primeira fase de extensão da Malha Norte no Mato Grosso, divulgadas em novembro de 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/08/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

EXPORTAÇÕES NO PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL AUMENTAM 60%

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/08/2023 - 19:36



Um novo recorde foi alcançado pelo Porto de São Francisco do Sul: nos primeiros sete meses de 2023, o porto movimentou nove milhões de toneladas, aumento de 25% em comparação com o mesmo período do ano passado (7,2 milhões).

Destaque para as exportações, que somaram 5,4 milhões de toneladas, 60% a mais do que de janeiro a julho de 2022, quando 3,4 milhões de toneladas foram enviadas ao exterior.

As importações, por sua vez, alcançaram 3,6 milhões de toneladas, pouco menos que as 3,9 milhões de 2022.

Os grãos foram os principais responsáveis pelo crescimento das exportações este ano, com um volume de carga de 4,9 milhões de toneladas (soja, 3,8 milhões e milho, 1,1 milhão). Já os produtos siderúrgicos lideram entre as mercadorias importadas com 1,9 milhão de toneladas, seguido pelos fertilizantes (1,2 milhão).

"É sem dúvida um grande marco para SFS, sabemos o quanto estes sucessivos recordes de movimentação impactam na economia da cidade. Isto é fruto de um bom planejamento e trabalho aliados aos bons resultados do agronegócio brasileiro.", disse o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias de Santa Catarina, Beto Martins.

Para o presidente do porto, Cleverton Vieira, os números demonstram a força do agronegócio de Santa Catarina e do Brasil.

"O Porto de São Francisco está dotado das condições logísticas ideais para contribuir para o escoamento dos produtos, gerando receita para todos os atores envolvidos, desde agricultores e caminhoneiros que fazem o transporte, até toda a mão de obra envolvida para a exportação dos produtos".

Crescimento de 34% em julho

Em julho, o volume de cargas chegou a 1,4 milhão de toneladas, crescimento de 35% com relação ao mesmo mês de 2022 (1 milhão). Em 2023, as exportações que totalizaram 926 mil toneladas, representando 66% do total em julho. A soja foi o principal produto vendido para o exterior, chegando a 730 mil toneladas, seguido pelo milho (168 mil toneladas) e óleo de soja (25 mil litros).

Já as importações somaram 488 mil toneladas, (34% da movimentação) impulsionadas pelas cargas de material siderúrgico, como bobinas e barras de aço (300 mil toneladas) e fertilizantes (187 mil toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

SVITZER RECEBE NOVO REBOCADOR PARA A FROTA DO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/08/2023 - 19:36



A Svitzer, líder global em serviços de reboque e assistência marítima do Grupo A. P. Moller-Maersk, recebeu mais um rebocador, o "Svitzer Atanásio", para atuar no Porto de Santos, no litoral paulista. O "Svitzer Atanásio" é o terceiro de uma frota de seis rebocadores ASD (Azimuth Stern Drive) projetados pela Robert Allan Ltd. e construídos pelo estaleiro Rio Maguari, em Belém do Pará, entregues à Svitzer Brasil este ano.

Daniel Reedt Cohen, diretor geral da Svitzer Brasil, afirma que "a adição do "Atanásio" à frota de quatro rebocadores existentes em Santos fortalece ainda mais a capacidade da Svitzer Brasil em termos de modernidade e potência. Santos é o porto mais movimentado do Brasil, e queremos garantir que faremos nossa parte no apoio ao fluxo comercial de nossos clientes com os ativos mais confiáveis, seguros e potentes".

O "Svitzer Atanásio" é um rebocador trator reverso, ou ASD, da série Ramparts 2300, com velocidade de até 13 nós e capacidade de reboque de 70 toneladas, que somará à frota da Svitzer em Santos, atualmente com quatro rebocadores. O Svitzer Atanásio começou a operar já no final de julho.

A Svitzer opera no Brasil desde 2015 e está presente em oito portos do país, incluindo Santos, o porto da América Latina que mais movimenta contêineres e o maior porto do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

APS ABRE NOVO GATE NA PONTA DA PRAIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 14/08/2023 - 19:36



Novo posto da Guarda Portuária vai facilitar acesso aos terminais da região

A Autoridade Portuária de Santos (APS) inaugurou, nesta segunda-feira (14), o Posto de Fiscalização Portuária (PFP) Ponta da Praia 1. O novo posto controla o acesso ao cais público dos armazéns 37, 38 e 39.

O PFP substitui o antigo gate 21 e foi construído pelo Terminal XXXIX, como parte do projeto de modernização das instalações da empresa. De acordo com o terminal, o equipamento é uma instalação moderna, confortável e segura, concebido para proporcionar à Guarda Portuária um amplo domínio de todo o ambiente de fiscalização, possibilitando a visão de todo o perímetro.

Além de todos esses benefícios para a fiscalização, os usuários também serão contemplados com a modernidade do novo posto, com liberações de acessos mais rápidas e seguras. A entrega deste novo gate é mais uma parceria entre a APS e os terminais privados do Porto de Santos na modernização e adequação de Postos de Fiscalização Portuária utilizados pela Guarda Portuária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

YANMAR MARCA PRESENÇA NA 17ª EDIÇÃO DA NAVALSHORE

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 14/08/2023 - 19:36



Em seu estande, marca coloca em exposição motor 6HYM-WET com reversor YXH-160, dedicados às embarcações de trabalho

A Yanmar, fabricante de motores, estará presente na 17ª edição da Navalshore, que acontece entre os dias 22 a 24 de agosto, na Expo Mag, Rio de Janeiro (RJ). Em seu estande, a marca exhibe o motor 6HYM-WET com o reversor YXH-160.

Com potências de 368kW (500mhp) a 515kW (700mhp), 13.73L de volume de cilindros, além de duplo turbocompressor e injeção mecânica, o modelo é ideal para embarcações de pequeno porte como lanchas rápidas dedicadas a praticagem, turismo, transporte de passageiros, apoio, recreacionais, entre outros, assim como para pequenos empurradores, barcos de pesca e ferrys. Embora compacto, com o duplo turbocompressor, o modelo possibilita rápida aceleração para as embarcações.

Com um portfólio de motores genuinamente marítimos, que vão de 57,4 kW a 4.500 kW em motores de propulsão; e de 20 kWe a 4.600 kWe em motores de geração de energia, a expertise da Yanmar no segmento soma 86 anos.



Entre os principais diferenciais competitivos, a Yanmar conta com as próprias caixas redutoras, que contribuem diretamente para uma melhor performance ao conjunto propulsivo. No mercado, a marca se destaca ainda pelo próprio sistema de injeção com tecnologia Assign, que permite uma otimização da queima de combustível, tornando o motor mais acessível. Assim como a geometria e materiais de itens como cabeçote, pistão e camisa de cilindro também contribuem para esta economia. O design do motor, genuinamente marítimo, também é outro diferencial, pois garante mais agilidade durante as rotinas de manutenção.

Mercado

De acordo com o supervisor de vendas de motores marítimos da Yanmar South America, Igor Cabral, tanto a movimentação portuária quanto o transporte de cargas em navegação interior tiveram aumentos do volume transportado no primeiro quadrimestre deste ano, em relação ao mesmo período do ano anterior. “O departamento de motores marítimos de trabalho da Yanmar South America cresceu 22% em 2023 no comparativo com o mesmo período, de janeiro a maio, do ano anterior, em termos de receita líquida. Isso nos traz uma sensação positiva para as embarcações que atuam nesses segmentos. Além disso, como todos têm visto, a Transpetro já informou que fará um plano para renovar a sua frota, e isso deve movimentar a indústria de Óleo & Gás”, pontua o especialista.

Suporte e garantia ao cliente

A Yanmar oferece um ano de garantia ou a quantidade de horas do rating do motor, conforme instruções disponíveis no Termo de Garantia da fabricante, para os motores de trabalho. Para o suporte aos clientes, a marca conta ainda com uma rede de revendedores altamente treinada e capacitada em todo o país.

Sobre a Yanmar

Fundada em 1912 em Osaka, no Japão, a Yanmar foi a primeira empresa a ter sucesso ao fazer um motor compacto a diesel para uso prático, em 1933. No Brasil, a marca possui 65 anos de atuação e está localizada em Indaiatuba, interior do estado de São Paulo.

A Yanmar conta com seis centros de pesquisa espalhados pelo mundo todo. Ao longo da sua história, realiza e investe em estudos para desenvolver soluções tecnológicas integradas aos seus equipamentos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

FALTAM MENOS DE DEZ DIAS PARA A NAVALSHORE

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 13/08/2023 - 17:55

Feira e conferência da indústria naval 2023 acontece entre 22 a 24 de agosto no Rio de Janeiro e reúne cerca de 90 marcas expositoras representantes de toda a cadeia do setor

A menos de 10 dias para o início da 17ª edição da Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima, o evento, o mais relevantes da indústria naval sul-americana está praticamente pronto.

Serão três dias de networking, com novidades e soluções em tecnologias, equipamentos e serviços para o desenvolvimento da produção naval, considerando as mudanças que o setor de transporte marítimo vem enfrentando. O evento acontece de 22 a 24 de agosto, no Expomag, no Rio de Janeiro.

São expositores típicos da Navalshore estaleiros e fornecedores de navieças, setor representado por mais de 90 empresas e 350 marcas nacionais e internacionais. Entre elas Wartsila, Rolls Royce, Akzonobel, Kongsberg, Cummins, Mitsubishi Marine, Yanmar e Sotreq, entre outras. Atlântico Sul, Rio Maguari, Belov, Mauá e o estreante Estaleiro São Miguel, também estão representando toda a cadeia da indústria naval.

Cerimônia de Abertura



O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, confirmou presença e participará da cerimônia de abertura do evento. Além dele, o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, o presidente do Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) Ariovaldo Rocha, a vice-presidente do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação (Syndarma)/ Associação das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam), Lilian Schaefer, e o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), vice-almirante Wilson Pereira de Lima Filho, são outros nomes também confirmados.

Desafio da sustentabilidade

A redução das emissões de gases poluentes e as novas regulamentações definidas para o transporte marítimo promovem na indústria naval modificações estruturais que desafiam toda a cadeia. O tema será amplamente debatido na Navalshore, seja na programação de conteúdo do Congresso que acontece durante os dias de realização do evento, seja por meio das empresas que participam da área de exposição.

Entre as marcas presentes, a Flexprin Marine — especializada na produção e manutenção de equipamentos de salvatagem, segurança e proteção ambiental — é uma das empresas comprometidas com o desenvolvimento de soluções sustentáveis. Segundo a coordenadora comercial, Ana Maria Martinez, o foco da Flexprin está no desenvolvimento de tecnologias voltadas à descarbonização e aos equipamentos de segurança. “A Flexprin planeja lançar, durante o evento, mais um inovador equipamento de segurança para o trabalho de profissionais no ambiente marítimo. Os detalhes devem ser revelados mais adiante”, afirmou.

Outro expositor com lançamentos previstos para a Navalshore é a DLC - Diesel Line Cambui. A empresa apresentará motores com novas tecnologias, utilizando metanol, células de hidrogênio e projetos híbridos, assim como a utilização de gás GNL. “A preocupação é global pela redução de emissão de carbono e o alinhamento com as políticas de ESG. Durante o evento, apresentaremos a solução da Fueltrax de gerenciamento e monitoramento de consumo de combustível e emissão de carbono, além da nova tecnologia para realização de treinamentos a equipes técnicas”, disse o gerente comercial, Claudio Ramalho.

A One Nature, que há mais de 15 anos se dedica à qualificação técnica no mercado naval e offshore, lança no evento um equipamento para tratamento de água de lastro, com base em ultravioleta. O sistema é capaz de eliminar os microorganismos presentes na água de lastro, evitando o impacto ambiental causado por espécies invasoras carregadas pelas embarcações.

“Estar presente na Navalshore pelo segundo ano consecutivo é motivo de orgulho para a One Nature. Oferecemos diversas tecnologias para controle ambiental e prevenção de poluição inerentes à operação de navios, e a Navalshore é o principal palco de encontro dos agentes do mercado naval brasileiro”, avalia o diretor executivo da empresa, Thadeu Paravidino.

A programação da conferência realizada durante a Navalshore debaterá temas como "Caminhos para o fortalecimento da indústria naval e offshore", "Transição energética na indústria marítima", "Câmara de nacionalização: desafios e oportunidades" e "Os impactos na indústria naval da reciclagem de embarcações e o aço verde". Todo o conteúdo e a programação pode ser conferida no site do evento.

Neutralização de carbono

Buscando a sustentabilidade, os organizadores da Navalshore se comprometeram a neutralizar a emissão de CO2 durante o evento. Para tanto, será feito um plantio regenerativo de áreas agroflorestais brasileiras, que captura mais carbono da atmosfera, regula o clima, recupera nascentes, melhora a qualidade do solo e gera segurança alimentar para as famílias. Para cada tonelada de CO2 emitido durante os três dias, serão plantadas sete árvores.

Durante o evento será disponibilizado um QR Code que dá acesso aos visitantes à evolução da neutralização do carbono no evento.

Serviço

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

Quando: 22 a 24 de agosto de 2023.

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

Horário: das 13h às 20h.

Credenciamento para visita: clique aqui

Sobre o evento e a Organizadora

A Navalshore é realizada desde 2004 no Rio de Janeiro. Um público total superior a 137 mil pessoas já passou pela feira, reunindo profissionais, empresários e representantes do poder público. Paralelamente à feira, a cada edição são promovidos cursos, workshops e conferências, tendo sido realizados mais de 450 destes eventos. A mais importante feira do setor na América do Sul é ponto de encontro obrigatório para empresas e profissionais que atuam no setor.

Há 16 edições, a Navalshore Organização de Eventos é responsável pela exibição de mais de 3.400 marcas de fornecedores de produtos e serviços para a indústria naval do mundo inteiro, promovendo negócios e desenvolvendo parcerias. Tem como principal parceira a revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

HMM ENCOMENDA QUATRO NAVIOS MULTIFUNCIONAIS DE CARGA PESADA NA CHINA

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 13/08/2023 - 17:26



Subsidiária da China State Shipbuilding Corporation, a Huangpu Wencong, construirá quatro navios multifuncionais de 38.000 toneladas aptos a carga de projeto

Projetado pelo Instituto de Pesquisa e Design de Navios Mercantes de Xangai (SDARI), os navios serão equipados com recursos avançados, incluindo três porções de carga, uma combinação de tampas de escotilha dobráveis hidráulicas e tampas de escotilha de içamento, bem como uma variedade de guindastes, incluindo dois conjuntos de 400 toneladas e um

conjunto de guindastes de 200 toneladas.

Os navios também são projetados com a sustentabilidade em mente. Serão equipados com sistemas de limpeza de gases de escape (lavadores) em conformidade com o regulamento IMO 2020 destinado a reduzir as emissões globais de enxofre de navios que entraram em vigor em 2020. As embarcações também serão equipadas com dispositivos de economia de energia, incluindo proas bulbosas e aletas defletoras.

O design versátil desses navios os posiciona como ativos para transporte de diversos tipos de carga, desde grânéis sólidos e cargas superdimensionadas até contêineres e materiais perigosos.

A colaboração entre Huangpu Wencong e a HMM ocorre em um momento de crescente demanda por navios pesados no mercado global. À medida que as empresas de navegação buscam soluções mais especializadas e personalizadas, a necessidade de navios pesados capazes de manusear cargas de projeto cresceu exponencialmente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

COMISSÃO NA CÂMARA APROVA FUNDO PARA CUSTEAR REPARAÇÃO DE ACIDENTES COM PETRÓLEO E GÁS NATURAL

Da Redação OFFSHORE 13/08/2023 - 17:12

Fundo será formado, dentre outros, a partir de recursos do Fundo Social do pré-sal

A Comissão de Integração Nacional, Desenvolvimento Regional e da Amazônia da Câmara dos Deputados aprovou o Projeto de Lei 1840/21, que cria um fundo público para custear as ações emergenciais de reparação de desastres causados por empresas de petróleo e gás natural, como derramamento de óleo.

O Fundo de Ações Emergenciais para Desastres de Empreendimentos em Petróleo e Gás Natural (Faep) será formado a partir de dotações orçamentárias e de 10% dos recursos do Fundo Social do pré-sal. Também receberá 0,1% do valor do benefício econômico anual auferido pelas empresas do setor de gás natural, como de exploração, transporte e distribuição.

O Fundo Social foi criado pela lei que disciplina a exploração de petróleo e gás na camada pré-sal (Lei 12.351/10). Ele é formado por parcela das receitas recebidas pelo governo dos contratos privados de exploração da camada petrolífera.

O relator na comissão, deputado Lucas Ramos (PSB-PE), afirmou que a proposta contribui para uma atuação célere e eficiente do poder público nos casos dos desastres ambientais ocasionados por vazamento de óleo e gás natural, diminuindo os danos ao meio ambiente e às populações atingidas.

“No ano de 2019, o Brasil presenciou um grande desastre ambiental com o surgimento de manchas de óleo em praias do Nordeste. Segundo dados da Polícia Federal, essas manchas atingiram mais de mil localidades, em 11 estados, com um custo de limpeza (arcado pelo poder público) estimado em R\$ 188 milhões. Além disso, houve danos às atividades econômicas locais, principalmente as relacionadas ao turismo e à pesca, o que afetou a população local”, lembrou o parlamentar.

Tramitação

O projeto, que tramita em caráter conclusivo, ainda será analisado pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania.

Fonte: Agência Câmara de Notícias

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023

A PARTIR DE 14 DE AGOSTO, LIEVEN COOREMAN PASSA A COMANDAR A VLI

EXECUTIVOS 13/08/2023 - 16:33



A partir de 14 de agosto, Lieven Cooreman passa a comandar a VLI, companhia de soluções logísticas multimodais e integradas, que opera ferrovia, portos e terminais e atua em sinergia com a cadeia de seus clientes.

Cooreman é engenheiro e tem mestrado em engenharia metalúrgica e física nuclear pela K.U.Leuven, na Bélgica. Com uma sólida carreira executiva, foi CEO da Galvani (durante joint venture com a Yara), da Mineração Morro do Ipê, da Porto Sudeste, da Eurochem Fertilizantes Tocantins e da Fertilizantes Heringer, sua última posição. Em mais de 30 anos de carreira, liderou a implantação de novos empreendimentos, processos de integração de empresas e transformação cultural, ciclos de

crescimento orgânico e processos de fusão e aquisição em segmentos-chave para a economia brasileira, como mineração, siderurgia e agronegócio.

À frente da VLI, o executivo terá foco na oferta de soluções de logística inovadoras, competitivas e sustentáveis para os diversos segmentos atendidos pela companhia, como agronegócio e fertilizantes, siderurgia e construção, florestais, combustíveis e construção.

“É uma grande satisfação assumir a presidência da VLI, uma companhia que é essencial no cenário de infraestrutura brasileira, que contribui para a competitividade de inúmeros setores da nossa economia e para o desenvolvimento das regiões onde estamos presentes. A companhia vive um ciclo de aumento da eficiência na oferta de serviços aos clientes e meu foco será acelerar as transformações que estamos fazendo, com inovação e sustentabilidade para toda a cadeia”, afirma o executivo.

O novo presidente sucede a Fábio Marchiori, que ocupou o cargo interinamente e segue na companhia como Diretor Financeiro, de Supply Chain e Serviços.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2023

SANTOS BRASIL AUMENTA EM 24% A CAPACIDADE DO CLIA SANTOS COM NOVO ARMAZÉM VERTICALIZADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 13/08/2023 - 16:24



A Santos Brasil ampliou em 24% a capacidade do seu Centro Logístico Industrial Aduaneiro (Clia) localizado em Santos (SP), com a entrada em operação de um armazém que foi totalmente remodelado e verticalizado e a implantação de novos sistemas e processos de gestão que garantem alto nível de eficiência e segurança, propiciando mais competitividade e qualidade à experiência do cliente.

Os investimentos na unidade entre 2022 e 2023 somam R\$ 30 milhões, sendo R\$ 12 milhões na ampliação do Clia; R\$ 11,5 milhões em TI, contemplando desde a substituição à modernização de equipamentos; R\$ 5 milhões em projetos de segurança, saúde e meio ambiente e segurança patrimonial; e R\$ 1,5 milhão em equipamentos operacionais para o CCI (Centro de Controle Integrado Logístico).

Com a remodelação, o Clia Santos – que conta com cinco armazéns – passou de 5.500 posições paletes (espaços para armazenamento) para 6.800 – 17 mil posições dinâmicas ao mês.

O moderno CCI voltado à gestão e acompanhamento de todas as operações, que entrou em funcionamento há quatro meses, ganhará novos recursos como tablets, antenas de wi-fi e mais painéis, entre outros itens.

O projeto do centro de controle foi desenvolvido para aprimorar o planejamento operacional não só do Clia Santos, como também do Clia Guarujá e do Terminal Logístico Saboó, outras unidades da Santos Brasil Logística na Baixada Santista. Entre suas principais funcionalidades estão o gerenciamento em tempo real de indicadores de desempenho e análise do cenário atual e futuro da ocupação de pátio e armazém, assim como de estatísticas operacionais, resultando em ganho de produtividade, mais agilidade, eficiência na alocação de recursos e rastreabilidade.

Para Ricardo Buteri, diretor Comercial da Santos Brasil, este é um importante passo dentro da estratégia da Companhia em se consolidar como o mais eficiente provedor para as operações LCL (Less Container Load ou carga fracionada).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPIING

Edição: 135/2023
Página 77 de 77
Data: 14/08/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Localizado na Marginal da Via Anchieta, com fácil acesso às rodovias que ligam o porto ao principal polo consumidor brasileiro, o Clia Santos é um terminal alfandegado que integra a estrutura de logística da Santos Brasil. Ocupa uma área de 65 mil m² e conta com pátio descoberto para armazenagem de contêineres secos e refrigerados e cinco armazéns onde são acondicionados diversos tipos de cargas de múltiplos segmentos. Desenvolve atividades de carga e descarga, movimentação e armazenagem de contêineres, cargas gerais e de produtos químicos, além de serviços como desova, estufagem, cross-docking, etiquetagem e selagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2023



MERCOSHIPPIING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 14/08/2023