

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 136/2023
Data: 15/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
INFRAESTRUTURA, INVESTIMENTO E SEGURANÇA JURÍDICA	4
GOVERNO FEDERAL AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL SOCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS	5
HIDROGÊNIO VERDE: COMBUSTÍVEL DO FUTURO PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO E O PORTO DE SANTOS	5
RIO DE JANEIRO REMOVE CEMITÉRIO FLUTUANTE DE NAVIOS NA BAÍA DE GUANABARA.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	8
AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL EM SANTANA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE AGOSTO.....	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – UM PASSO EM DIREÇÃO À INTEGRAÇÃO E AO DESENVOLVIMENTO	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Recado 1</i>	10
<i>Recado 2</i>	10
<i>Recado 3</i>	10
<i>Inquérito</i>	10
<i>Agronegócio</i>	11
REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: CORREDOR DE EXPORTAÇÃO REGISTRA NOVO RECORDE EM 2023.....	11
REGIÃO SUL - BASE DE EMERGÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE TEM DOIS NOVOS BARCOS.....	12
REGIÃO SUDESTE - DP WORLD ADOTA NOVA TECNOLOGIA PARA MONITORAR MOTORISTAS NO TERMINAL	12
REGIÃO SUDESTE - APS INAUGURA NOVO POSTO DE FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA	13
REGIÃO SUDESTE - AGENTE MARÍTIMO RECEBE COMENDA DA JUSTIÇA DO TRABALHO	14
MERCOSUL - BRASIL E URUGUAI ASSINAM BINACIONALIZAÇÃO DO AEROPORTO DE RIVERA	14
PORTUGAL - PORTO DE LISBOA CRESCE 6,3% NO PRIMEIRO SEMESTRE	15
OPINIÃO – ARTIGOS - EXPANSÃO DO MODAL AÉREO NO NORTE.....	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	17
ASSOCIADOS DO SOPESP DIALOGAM SOBRE EXPERIÊNCIAS SOBRE SAÚDE, SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS	17
DP WORLD ADOTA SISTEMA COM SENSOR DE FADIGA EM VEÍCULOS QUE TRAFEGAM NO PORTO.....	18
COM CENTRAL DE CONTROLE LOGÍSTICO DA NSTECH, CITROSUCO PROJETA GANHO DE PRODUTIVIDADE DE 20% A 30%	19
RUMO ABRE PROCESSO SELETIVO PARA 40 VAGAS; SANTOS ESTÁ ENTRE AS CIDADES	20
ANTT RECEBE MRS LOGÍSTICA PARA PRESTAÇÃO DE CONTAS	21
GOVERNO DE SP LANÇA PLANTA-PILOTO DE HIDROGÊNIO RENOVÁVEL A PARTIR DO ETANOL NA USP	21
APS ABRE NOVO GATE NA PONTA DA PRAIA.....	22
LEILÃO PROMOVIDO PELO MPOR E ANTAQ SOMA R\$ 208,1 MILHÕES EM ARRENDAMENTO DE QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS.....	23
PORTO DE ANTONINA REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR VHP A GRANEL.....	24
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	25
WILSON FERREIRA JUNIOR PEDE DEMISSÃO E DEIXA A ELETROBRAS	25
APAGÃO: FORNECIMENTO DE ENERGIA É RESTABELECIDO EM TODO O BRASIL, DIZ MME	26
PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO DE 16% NO PREÇO DA GASOLINA E DE 28% NO DO DIESEL.....	27
COMPASS E ORIZON SE UNEM PARA PRODUZIR BIOMETANO EM PAULÍNIA	28
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
APAGÃO NÃO TEM RELAÇÃO COM SEGURANÇA ENERGÉTICA, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA	29
REUNIÃO SOBRE NOVA REGRA FISCAL É NOVAMENTE POSTERGADA E FICA PARA A PRÓXIMA SEMANA.....	30
CAMPOS NETO DIZ QUE LIMITAR JUROS PODE DIMINUIR OFERTA DE CARTÕES DE CRÉDITO, MAS DEFENDE O 'PARCELADO SEM JUROS'	31
COM REAJUSTE DOS COMBUSTÍVEIS, CAMPOS NETO PREVÊ AUMENTO DE ATÉ 0,4 PONTO NO IPCA	31
GOVERNO PRECISA GARANTIR ARRECADAÇÃO 'MUITO GRANDE' E ISSO GERA 'DESCRENÇA' NO MERCADO, DIZ CAMPOS NETO.....	32
AUMENTO DA GERAÇÃO EÓLICA E SOLAR CAUSA 'TRANCOS' NO FLUXO DE ELETRICIDADE, DIZ ESPECIALISTA	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	34
PETROBRAS VAI PAGAR PARTE DO AJUSTE FISCAL PROMETIDO POR HADDAD PARA 2024 COM ACORDO DO CARF	34
EDUCAÇÃO FARIA MAIS DIFERENÇA PARA O NORDESTE DO QUE ARRECADAÇÃO, DIZ MAÍLSON DA NÓBREGA	36
MERCADO APOSTA CONTRA PREVISÕES DE HADDAD E NOVO ARCABOUÇO VIRA PEÇA DE FICÇÃO ANTES DE NASCER.....	38
GALÍPOLO ADOTA TOM APAZIGUADOR APÓS RUÍDOS E BUSCA CONCILIAÇÃO NO BANCO CENTRAL.....	40
LIRA E LÍDERES REMARCAM REUNIÃO SOBRE ARCABOUÇO FISCAL PARA PRÓXIMA SEGUNDA, APÓS RUÍDO COM HADDAD	41
APAGÃO NO BRASIL: RELEMBRE OUTROS CASOS DE FALTA DE ENERGIA QUE O PAÍS JÁ VIVENCIOU.....	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 136/2023
Página 3 de 53
Data: 15/08/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AVAL DA UNIÃO TEM POTENCIAL DE ALAVANCAR PPPs.....	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	44
TEBET DIZ QUE É POSSÍVEL PASSAR 'PENTE-FINO' NOS GASTOS SOCIAIS PARA ATINGIR META DE ZERAR DÉFICIT	44
ÁRABES PROSPECTAM NEGÓCIOS NO BRASIL E SÃO CORTEJADOS PELO MERCADO	45
HIDROVIAS DO BRASIL PLANEJA NOVO CICLO DE EXPANSÃO	46
LUCRO LÍQUIDO DA HIDROVIAS DO BRASIL SOBE PARA R\$ 118 MILHÕES NO 2º TRI	47
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	48
PAC PREVÊ MAIS DE 300 OBRAS EM RODOVIAS E FERROVIAS	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	49
AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL EM SANTANA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE AGOSTO.....	49
ASIA SHIPPING TEM RESULTADO RECORDE EM VOLUME EMBARCADO.....	50
HIDROVIAS DO BRASIL APRESENTA MAIOR RESULTADO EM UM ÚNICO TRIMESTRE	50
MULTILOG VENCE LICITAÇÃO E SEGUE À FRENTE DA CONCESSÃO DE TRÊS PORTOS SECOS NO RIO GRANDE DO SUL	51
TCP RECEBE NOVO SERVIÇO SEMANAL QUE CONECTA EUROPA E MEDITERRÂNEO AO BRASIL.....	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INFRAESTRUTURA, INVESTIMENTO E SEGURANÇA JURÍDICA

Investimento é premissa para melhorias, mas boa regulação também se mostra fundamental nesse processo

Por: Gesner Oliveira



O setor portuário é um dos contemplados pelo programa
Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado na sexta-feira (11) pelo Governo Federal, tem o objetivo de investir em infraestrutura social e econômica. A carteira de obras divulgada soma mais de R\$ 1,7 trilhão em recursos públicos e privados nos próximos quatro anos. O setor portuário é um dos contemplados pelo programa, com um total de 137 empreendimentos que somam R\$ 54,8 bilhões em novos investimentos, o que representa pouco mais de

3% da carteira do PAC e quase 16% dos investimentos listados no eixo Transporte Eficiente e Sustentável.

As ações incluem a criação de novos acessos terrestres aos portos, construção de cais e molhes, recursos para dragagens, sistemas tecnológicos de gestão portuária, dentre outros investimentos nos mais variados terminais e regiões do Brasil. Tais investimentos são importantes para aumentar a produtividade dos terminais e reduzir custos, tornando o transporte aquaviário mais atrativo tanto para o transporte inter-regional de cargas quanto para as exportações brasileiras que, inclusive, se beneficiariam de maior competitividade no mercado mundial.

O novo PAC contará com recursos públicos, mas sempre priorizará parcerias com entes privados. No caso do setor portuário, mais de 80% (R\$ 44,6 bilhões) dos investimentos mapeados são de origem privada. Tal repartição é maior do que a participação do capital privado em toda a carteira do programa, que atinge pouco mais de 36%.

Investimento em infraestrutura é uma das chaves para o crescimento da economia brasileira. Considerando o baixo nível de investimento público nos últimos anos, devido a crises econômicas, pandemia e restrições fiscais, a iniciativa do novo PAC amparada nos investimentos privados parece ser uma boa notícia para o setor. Além da redução de custos, tais investimentos também induzem maior atividade econômica devido aos efeitos de transbordamento, no jargão econômico, que congrega os impactos da geração de empregos e melhora da competitividade geral do mercado. Em último efeito, podem inclusive induzir mais investimentos no setor portuário.

Mas é preciso lembrar que não são apenas os investimentos que impulsionarão o setor. Para assegurar investimentos e melhora na qualidade da infraestrutura, é preciso segurança jurídica e boa regulação. O setor portuário está passando por diversas discussões importantes, que abrangem desde a concessão de autoridades portuárias até questões de concorrência e verticalização.

Tais discussões, com elevado nível de complexidade, são reflexo do amadurecimento da regulação no setor e da própria evolução da concepção regulatória para o setor. Sob tal arcabouço, que o Brasil nutriu nos últimos anos, pode-se haver chance de atrair ainda mais capital ao setor portuário, impulsionando ainda mais a carteira de obras do novo PAC.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2023

GOVERNO FEDERAL AUTORIZA AUMENTO DE CAPITAL SOCIAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

Mais de R\$ 198 milhões repassados pela União foram incorporados ao caixa por meio de decreto

Por: *Bárbara Farias*



Mais de R\$ 198 milhões repassados pela União foram incorporados ao caixa da APS por meio de decreto Foto: Matheus Tagé/AT/Arquivo

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aumentou o seu capital social incorporando mais de R\$ 198 milhões em aportes repassados pela União nos anos de 2015, 2019 e 2020. Os recursos, incorporados ao caixa da empresa gestora do Porto de Santos, foram autorizados por meio de decreto assinado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e publicado

no Diário Oficial da União.

O Decreto 11.616, de 24 de julho de 2023, autoriza a incorporação de adiantamentos transferidos pela União de R\$ 103,3 milhões em 2015, de R\$ 4,05 milhões nos exercícios de 2019 e 2020, além de saldos remanescentes de capitalizações anteriores. O decreto autoriza ainda a atualização dos recursos previstos pela taxa Selic.

Em nota, a APS informou que a medida de “trata de uma regularização contábil feita no âmbito interno, chamada adiantamentos para futuro aumento de capital. Assim, não se trata de recurso novo, mas montantes já aportados que agora foram regularizados contabilmente. Ou seja, a União apenas regularizou contabilmente, conforme publicado no Diário Oficial”.

Ainda conforme o decreto, a União está autorizada a subscrever ações na proporção de sua participação no capital social da APS, após a aprovação dos aumentos de capital social pela assembleia geral de acionistas. A subscrição de ações também poderá ser feita na proporção da participação do acionista minoritário da APS, na hipótese de este não exercer o seu direito de preferência no prazo legal, após aprovação dos aumentos de capital social previstos pela assembleia geral de acionistas.

Questionada sobre a destinação dos aportes incorporados, a APS não detalhou até a publicação desta matéria.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: *15/05/2023*

HIDROGÊNIO VERDE: COMBUSTÍVEL DO FUTURO PARA O TRANSPORTE MARÍTIMO E O PORTO DE SANTOS

Energia renovável ganha importância no setor aquaviário e projetos se multiplicam

Por: *Ted Sartori*



O Porto de Pecém, no Ceará, é o que mais estuda e capta recursos hoje no Brasil sobre o assunto Foto: Divulgação/Governo do Ceará

Avaliado como uma alternativa para reduzir as emissões de gases de efeito estufa e também para o desenvolvimento de práticas sustentáveis nos setores portuário e marítimo, o hidrogênio verde é considerado o combustível do futuro para o crescimento do Porto de Santos e de outras atividades correlatas.

“Temos dois tipos de hidrogênio quando falamos de transporte marítimo: o azul e o verde. O azul requer energia, precisa de um combustível sujo para sua produção, ele vai ser mais limpo. Já o verde, oriundo de células fotovoltaicas ou energia eólica (do vento), vem de matriz renovável”, explica o advogado e coordenador da pós-graduação de Direito Marítimo da Universidade Católica de Santos (UniSantos), Rodrigo Zanethi, que estuda o assunto junto com o também advogado e professor da Fatec-Santos, Alexandre Machado.

Diante da grande expectativa de diversos setores em busca de ações mais sustentáveis, o tema está em discussão na Câmara dos Deputados. Tanto que foi criada a Comissão Especial da Transição Energética e Produção do Hidrogênio Verde. Há, ainda, no Senado, pelo menos dois projetos em análise. Já no Governo Federal, foi formado o Comitê Gestor do Programa Nacional de Hidrogênio (PNH-2).

O tema, como um todo, ainda está em fase de amadurecimento. Encontram-se em debate em nível federal iniciativas para a concessão de incentivos financeiros para o desenvolvimento da produção desse novo combustível.

“Vários entes da federação têm fomentado incentivos fiscais à produção de hidrogênio verde, como nos casos da Bahia, Ceará, Pernambuco e Piauí. No Porto de Suape, em Pernambuco, e em Pecém, no Ceará, temos pelo menos cinco projetos em diferentes fases de implementação com investimentos previstos na ordem dos US\$ 19,8 bilhões”, detalha a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flavia Takafashi.

Zanethi também chama a atenção para o Porto de Pecém. “É o que mais estuda e capta recursos hoje no Brasil”, afirma. Embora ele observe que o Brasil, neste momento, ainda não está preparado para operar com hidrogênio, as projeções são feitas. “O hidrogênio vai suprir todo tipo de produtor energético. Um exemplo é a termoelétrica. A perspectiva é que todos os sistemas que dependem atualmente de termoelétricas, assim como abastecimento de navios, sejam substituídos a médio e longo prazo”.

Preço e ZPEs

Consultor portuário, engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes, Luis Claudio Santana Montenegro lembra que a questão do preço ainda é um desafio que ainda precisa ser discutido no que diz respeito aos investimentos para que isso aconteça em escala, gerando eficiência e redução de custo.

“Trataria isso com um olhar do Porto para um futuro de transição energética, em que o Porto vai precisar também ter as suas gerações sustentáveis e plantas de hidrogênio podem contribuir muito para isso”, observa. Flavia Takafashi lembra que uma planta de hidrogênio prevê uma potência, no momento de pico, de 6 gigawatts de energia limpa.

Montenegro conta que algumas concessionárias de distribuição de energia no País estão investindo em plantas para produção de hidrogênio, como é o caso da EDP, e remete novamente a Pecém. “E há um exemplo prático: a EDP investiu nisso no Ceará, próximo ao Porto de Pecém. Então esse tipo de iniciativa vai acabar sendo importante para Santos”.

O terminal da Stolthaven, empresa multinacional que oferece serviços de armazenagem e manuseio de graneis líquidos, na Alemoa, tem uma planta que já produz um pouco de hidrogênio, recorda Zanethi. A Stolthaven Santos e o Complexo do Pecém se uniram, no ano passado, para desenvolver um terminal de armazenagem e manuseio de hidrogênio verde e produtos associados.

Até a implantação de uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) na Baixada Santista pode ser favorecida com o hidrogênio desenvolvido. “Esse tipo de fonte de energia renovável e com eficiência pode ser importante para atrair indústrias com responsabilidade ambiental para a atividade portuária”, afirma Montenegro. Em Pecém, há uma ZPE.

Exportação

Se o consumo interno de hidrogênio verde no Brasil é importante, a exportação também passa a ser. Rodrigo Zanethi revela que existe um relatório alemão que dá destaque ao Brasil, dizendo que o País consegue produzir até 20% mais barato.

“Há uma demanda muito grande de diversos países. A Alemanha, por exemplo, tem demandado muito hidrogênio do mundo inteiro e o Brasil é um grande fornecedor porque tem alta incidência solar e muita área para implantação de usinas eólicas, além da possibilidade de eólicas offshore, que estariam próximas também ao porto por serem desta forma. Então há um indicativo importante de que as plantas de hidrogênio estejam próximas ou associadas a plantas portuárias”, explica Montenegro.

Flavia Takafashi reforça as parcerias e estudos entre Brasil e Alemanha nesse sentido e vai além. “Somente após os resultados dos estudos é que teremos como mensurar com mais segurança o impacto econômico dessa tecnologia no segmento portuário, mas acompanhando como o mundo tem avançado com essas questões, sabemos que o hidrogênio verde é uma importante fonte de energia sustentável para o setor e que possui potencial estratégico para a economia do País”.

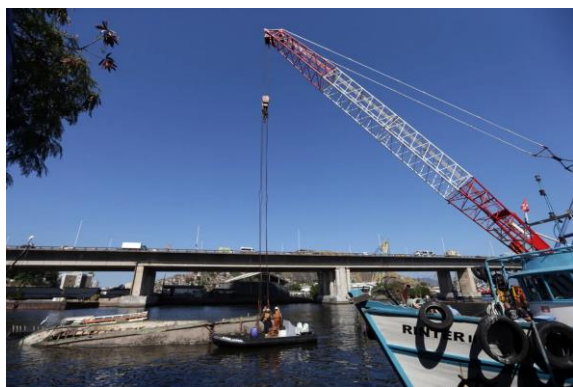
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2023

RIO DE JANEIRO REMOVE CEMITÉRIO FLUTUANTE DE NAVIOS NA BAÍA DE GUANABARA

Força-tarefa liderada pela Autoridade Portuária local lida com embarcações e carcaças abandonadas

Por: A Tribuna Digital



Força-tarefa liderada pela Autoridade Portuária local lida com embarcações e carcaças abandonadas Foto: Pedro Kirilos/Estadão Conteúdo

Desde que, navegando em sua caravela, o explorador português Gaspar de Lemos descobriu a Baía de Guanabara, em 1502, centenas de embarcações afundaram em suas águas. Tantas, que começam a atrapalhar a navegação e a chegada de barcos ao cais. Por isso, uma força-tarefa liderada pela PortosRio, gestora dos portos do Rio de Janeiro, e integrada por órgãos do Governo do Estado iniciou nos últimos meses a retirada de embarcações e carcaças abandonadas nas águas.

O grupo se orienta por relatório da Capitania dos Portos que traz 51 embarcações e cascos abandonados há pelo menos cinco anos na baía. Todos receberam a declaração de perdimento da autoridade marítima, essencial para remoção. O primeiro barco, naufragado havia mais de dez anos, começou a ser retirado em 17 de maio - o trabalho demora cerca de cinco dias e os destroços são encaminhados para locais de reutilização de material.

Em 29 de junho começou a segunda etapa do projeto: com apoio da Prefeitura de Niterói, começaram a ser retiradas do mar cinco embarcações encalhadas na altura da Ilha da Conceição, em Niterói, próximo de um cais utilizado para descarregar peixes. Os barcos são construídos majoritariamente de madeira e têm porte médio, o maior com 28 metros.

"Essas embarcações dificultam o acesso dos barcos de pesca ao cais, diminuindo a área de atracação e obrigando os pescadores a esperar mais tempo para conseguir atracar e descarregar seus barcos. Além disso, oferecem risco de acidentes em manobras", disse o secretário estadual de Energia e Economia do Mar, Hugo Leal.

Poluição

A retirada dessas embarcações representa também a eliminação de uma das fontes de poluição da Baía de Guanabara. "O principal problema ambiental é a possível liberação de produtos como óleo, combustíveis e outros elementos contaminantes nas águas", diz o biólogo e mestre em ecologia Mario Moscatelli.

Segundo ele, já ocorreram vários casos de liberação de óleo na Guanabara, mas nunca se conseguiu provar de onde o produto vazava, então não houve punição. "A baía tem um controle ambiental ainda pouco eficiente. Espera-se que, com a retirada das embarcações abandonadas, o quadro possa melhorar."

Segundo a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Niterói, todo o material de madeira recolhido é acondicionado em um terreno da Prefeitura e encaminhado a um centro de tratamento de resíduos.

Navio fantasma e perigo

A Baía de Guanabara é considerada há décadas um cemitério flutuante, com navios fantasmas sem tripulação. Em novembro do ano passado, por exemplo, um navio à deriva bateu na Ponte Rio-Niterói, no Rio, e forçou a interdição da via nos dois sentidos. Por causa das condições climáticas locais, a amarra da embarcação São Luiz se partiu e, por isso, o barco se moveu do local onde se encontrava fundeado na direção da ponte.

O navio São Luiz estava fundeado havia seis anos e nove meses e fazia parte de um conjunto de barcos comidos pela ferrugem e pelas cracas, espalhados pelas águas da Baía de Guanabara, sem tripulação e sem propulsão ativa. Especialistas apontam que barcos e outras embarcações de diferentes portes abandonados e apodrecendo representam crescentes impactos e prejuízos à pesca e o impedimento da navegação.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 15/05/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL EM SANTANA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE AGOSTO

Terminal MCP 03 será destinado à movimentação de soja e milho+



Crédito: Companhia Docas de Santana (CDSA)

Brasília 14/08/2023 - A Audiência Pública 03/2023 para a obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos estudos para arrendamento da instalação portuária denominada MCP03, no Porto Organizado de Santana (AP), acontecerá no dia 21 de agosto de 2023. A data e horário foram publicados no Diário Oficial da União (DOU) na última quinta-feira (10).

O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, possui uma área brownfield de 11.680 m² e a expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão somente em melhorias da infraestrutura existente.



Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 09h às 14h do dia 18 de agosto de 2023.

Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp". Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Microsoft Teams". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Microsoft Teams" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "Microsoft Teams" será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Minutas e prazo

As minutas jurídicas e os documentos técnicos objeto do presente aviso de consulta pública estarão disponíveis no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antaaq/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/audiencias-e-consultas-publicas>.

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas. As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até as 23h59 do dia 25/08/2023, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antaaq/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaaq.gov.br

Data: 15/05/2023



EDITORIAL – UM PASSO EM DIREÇÃO À INTEGRAÇÃO E AO DESENVOLVIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A assinatura do memorando de binacionalização do Aeroporto de Rivera, no Uruguai, nessa segunda-feira, dia 14, pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, é uma medida que transcende fronteiras físicas e burocráticas, estabelecendo um elo mais forte entre o Brasil e o Uruguai. Essa decisão não apenas simplifica os trâmites aéreos, mas também impulsiona a integração regional e fortalece o potencial turístico de ambas as nações.

A possibilidade de receber voos domésticos de empresas brasileiras no Aeroporto de Rivera abre novas perspectivas para as conexões entre a fronteira oeste gaúcha, outras regiões do Brasil e todo o continente sul-americano. Essa mudança não apenas elimina burocracias desnecessárias, mas também proporciona uma conexão mais acessível e econômica para os viajantes e empresários que buscam explorar as oportunidades em ambos os lados da fronteira.

A região mais impactada por essa decisão é Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, que verá um estímulo considerável em sua economia. O Aeroporto de Rivera, agora binacional, se tornará um hub vital para a movimentação de pessoas e mercadorias entre os dois países. Essa iniciativa promete fortalecer o comércio e o turismo, contribuindo para o desenvolvimento sustentável das comunidades adjacentes.



A binacionalização também é uma prova tangível da cooperação entre as autoridades de aviação civil do Brasil e do Uruguai. A Anac e a Dinacia, respectivamente, estão trabalhando em conjunto para garantir uma transição suave e eficiente. Essa parceria não só promove uma integração mais estreita, mas também demonstra a vontade política de ambas as nações em fortalecer laços e superar barreiras.

A medida ganha um significado especial pelo fato de ter sido uma promessa feita pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou. Essa atitude não apenas solidifica o compromisso político, mas também reafirma a importância de ações conjuntas para o desenvolvimento mútuo. A binacionalização do Aeroporto de Rivera não é apenas uma medida prática, é uma expressão concreta de diplomacia e boa vontade.

A previsão de inauguração física do aeroporto em um futuro próximo é um motivo de otimismo. Essa nova conexão aérea servirá como uma ponte para promover o turismo, permitindo que brasileiros e uruguaios desfrutem das belezas e riquezas culturais de ambos os países de maneira mais acessível e conveniente.

A bi-nacionalização do Aeroporto de Rivera é mais do que uma mera mudança nos procedimentos aeroportuários; é um símbolo da cooperação internacional e do desejo compartilhado de progresso. Essa medida não apenas facilita viagens e negócios, mas também constrói uma base sólida para o fortalecimento das relações entre o Brasil e o Uruguai. Em tempos de desafios globais, iniciativas como essa lembram a importância da união e colaboração para alcançar objetivos comuns.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RECADO 1

O PSB saiu em defesa de seus ministros, tentando protegê-los da reforma ministerial que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva promete realizar, a fim de acomodar indicações do Centrão, principalmente do PP e do Republicanos, no Governo. Em entrevista publicada nessa segunda-feira, o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande (PSB), disse que seria um “sinal ruim” para aliados do Governo se seu pardo perdesse participação no Executivo Federal.

RECADO 2

“O presidente não pode perder sua essência, mas precisa ter apoio no Congresso. O que não é natural é que retire dos espaços aliados que estiveram com ele desde o primeiro momento, como o PSB, que sustentou a candidatura de Lula desde o começo”, afirmou o governador. Casagrande ainda destacou a “competência” de Alckmin como ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, no diálogo com o setor privado, e a eficiência de Márcio França à frente do Ministério de Portos e Aeroportos.

RECADO 3

Nas últimas semanas, circulam informações em Brasília de que Alckmin ou França podem ser retirados de seus cargos, para dar lugar a políticos do Centrão.

INQUÉRITO

A Câmara de Vereadores de Itajaí (SC) aprovou a instauração de uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para apurar a queda na movimentação de cargas no porto. Itajaí acabou perdendo as escalas de seus navios contêineres pois o contrato de arrendamento de seu terminal de contêineres não foi renovado - isso não ocorreu pois o porto seria desestatizado no final do ano passado, o que acabou não acontecendo. A CPI foi criada na semana passada e sua primeira reunião deve ser agendada nos próximos dias.

AGRONEGÓCIO

Os produtores de Sinop (MT) exportaram R\$ 5,8 bilhões em commodities nos primeiros sete meses do ano. Com o resultado, a cidade se consolida como o segundo maior município exportador do Mato Grosso. Desse total, a soja responde pela maioria absoluta (82%), seguida pelo milho (14%). Os principais destinos são China, Espanha, Holanda, México e Argentina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2023

REGIÃO SUL - PARANAGUÁ: CORREDOR DE EXPORTAÇÃO REGISTRA NOVO RECORDE EM 2023

De janeiro a junho deste ano, operadores do Corex movimentaram quase 13 milhões de toneladas
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



A média diária de embarque de grãos pelo Corredor de Exportação chegou a 62.504 toneladas em julho deste ano, enquanto no ano anterior foi de 59.058 toneladas por dia
Crédito: Claudio Neves/Portos do Paraná

Os operadores do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá (Corex) movimentaram 12.975.534 toneladas de granéis vegetais de janeiro a julho. Segundo a Portos do Paraná, o volume acumulado nos sete meses é o maior já registrado pelo complexo e registra um novo recorde histórico. A marca anterior era de 2020, quando foram embarcadas no período 12.924.748 toneladas.

Até o mês de julho, os terminais que integram o Corex embarcaram 7.683.434 toneladas de soja em grão, 2.994.725 toneladas de farelo de soja, 2.266.736 toneladas de milho e 30.640 toneladas de trigo. Em 2022, no mesmo período, os embarques reuniram 6.576.387 toneladas de soja em grão, 2.900.373 toneladas de farelo, 1.859.824 toneladas de milho e 32.895 toneladas de trigo.

“As movimentações intensas de grãos neste ano levaram o Corredor de Exportação de Paranaguá a registrar o maior volume acumulado em sete meses da história”, destacou Gabriel Vieira, diretor de Operações da Portos do Paraná.

Somente no mês de julho, foram movimentadas 1.875.128 toneladas, com destaque principal para o milho, com 352.297 toneladas, que voltou a ser embarcado pelo Corex depois de um intervalo de três meses.

Na comparação ano a ano, a alta foi de 42,7% com o produto em relação às 246.747 toneladas de julho de 2022. No mesmo mês foram embarcadas 1.522.831 toneladas de soja em grão e farelo.

A média diária de embarque de grãos pelo complexo chegou a 62.504 toneladas em julho deste ano, enquanto no ano anterior foi de 59.058 toneladas por dia. O aumento foi ainda maior na balança dos dias produtivos na operação portuária. Vale lembrar que em períodos de chuva, as movimentações de granéis sólidos são paralisadas por falta de condições climáticas.

Em julho de 2022, foram pouco mais de quatro dias de chuva, enquanto no mesmo período deste ano foram de 8 a 9 dias. Considerando somente os dias produtivos (21,6 dias), a média de produção dos berços chegou a 86.805 toneladas por dia em julho de 2023.

Corredor de exportação

Os embarques do Corredor Leste de Exportação do Porto de Paranaguá são realizados por três berços: 212, 213 e 214. Foram 30 navios carregados em julho, contra 33 de julho de 2022. Segundo a Autoridade Portuária, o berço que mais produziu no embarque foi o 213: 12 navios e 788.415 toneladas de carga.

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2023

REGIÃO SUL - BASE DE EMERGÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE TEM DOIS NOVOS BARCOS

Objetivo é reduzir o tempo de resposta do atendimento de ocorrências na área da poligonal

Da Redação redacao@portalbenews.com.br



As embarcações Marquês e Victorinha Mar II dispõem de motores de maior potência, o que possibilita um deslocamento mais eficaz das equipes em casos de acidentes Crédito: Divulgação/Portos RS

A base de emergência do Porto do Rio Grande (RS) tem agora duas novas embarcações para reduzir o tempo de resposta do atendimento de ocorrências na área da poligonal. Os barcos dispõem de motores de maior potência, o que possibilita um deslocamento mais

eficaz das equipes em casos de acidentes.

Além disso, as embarcações Marquês e Victorinha Mar II possuem maiores dimensões, o que permite uma melhor acomodação de equipamentos e materiais de absorção disponíveis para utilização em eventuais atendimentos de emergências envolvendo vazamento de óleo. Os equipamentos chegam para qualificar o trabalho que é realizado.

Outro ganho será durante as simulações, em que essas embarcações contribuirão para o preparo das equipes. Atualmente, a Portos RS realiza exercícios simulados de forma constante com a finalidade de manter os integrantes da base de emergência sempre atualizados sobre as técnicas e os usos adequados dos equipamentos mitigadores de danos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2023

REGIÃO SUDESTE - DP WORLD ADOTA NOVA TECNOLOGIA PARA MONITORAR MOTORISTAS NO TERMINAL

Sistema de inteligência capta imagens dos condutores durante o percurso interno para deslocamento de cargas

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



De acordo com a DP World, o investimento para instalação, monitoramento e manutenção das câmeras em todos os veículos internos foi de aproximadamente R\$ 300 mil Crédito: Divulgação/DP World

O terminal privado DP World no Porto de Santos (SP) anunciou que vai integrar às suas operações um sistema de inteligência de monitoramento, que capta imagens dos motoristas durante o percurso interno para deslocamento de cargas. A tecnologia aumenta a segurança dos

profissionais e ajuda a reduzir riscos de eventuais acidentes e danos operacionais. Segundo a empresa, o investimento para instalação, monitoramento e manutenção das câmeras em todos os veículos internos foi de aproximadamente R\$ 300 mil.

O sensor detecta os sinais de sonolência e distrações ao volante pelo motorista, assim como a ausência do cinto de segurança. Ao menor sinal destas e outras ocorrências, um alerta sonoro é emitido ao motorista e uma central de monitoramento é alertada em tempo real para as devidas tratativas, junto ao supervisor da área.

Segundo dados do fabricante, o sistema é capaz de reduzir em 78% o número de acidentes causados por distrações ou fadiga do motorista e em 40% os custos com reparos decorrentes de acidentes.

Através de uma câmera instalada no para-brisa do veículo, voltada para a face do motorista, o equipamento capta as imagens e funciona 24 horas por dia. As informações são enviadas para uma central de monitoramento, que funciona de forma remota e com atuação imediata. Os dados, no entanto, podem ser acessados em qualquer lugar e a qualquer momento.

“Identificar e mitigar possíveis riscos na operação é fundamental para a segurança de nossos profissionais e permite tomar melhores decisões em relação à segurança das atividades, o que é um valor fundamental para nós da DP World. Essa atuação preventiva contribui para o aumento da segurança e para os bons resultados que temos registrado ao longo dos anos”, explicou Wilson Lozano, COO (executivo-chefe de operações) da DP World no Brasil.

Atualmente, 47 veículos, que representam 100% da frota de carretas que transportam contêineres, já contam com a nova tecnologia. A expectativa é que até o final de setembro outras 19 carretas que integram a frota dedicada às operações de celulose estejam também equipadas com o sistema. O próximo passo é implantá-lo também nos carros de apoio às operações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2023

REGIÃO SUDESTE - APS INAUGURA NOVO POSTO DE FISCALIZAÇÃO PORTUÁRIA

Novo gate da Guarda Portuária facilitará acesso aos terminais da região

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O novo PFP Ponta da Praia 1 substitui o antigo gate 21 e foi construído pelo Terminal XXXIX, como parte do projeto de modernização das instalações portuárias da empresa

A Autoridade Portuária de Santos (APS) inaugurou na segunda-feira (14) o Posto de Fiscalização Portuária (PFP) Ponta da Praia 1. Segundo a empresa gestora do Porto de Santos, o novo posto vai controlar o acesso ao cais público dos armazéns 37, 38 e 39.

O novo PFP substitui o antigo gate 21 e foi construído pelo Terminal XXXIX, como parte do projeto de modernização das instalações portuárias 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.

Segundo a APS, além de todos esses benefícios para a fiscalização, os usuários também serão contemplados com a modernidade do novo posto, por exemplo, com liberações de acessos mais rápidas e seguras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2023

REGIÃO SUDESTE - AGENTE MARÍTIMO RECEBE COMENDA DA JUSTIÇA DO TRABALHO

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O diretor da Reliance Agenciamento e Serviços Portuários, Edmar Monteiro, foi diplomado como comendador na Ordem do Mérito Judiciário do Trabalho, em cerimônia realizada em Brasília, no último dia 10.

O evento, promovido pelo Tribunal Superior do Trabalho, reuniu autoridades e personalidades de várias regiões do Brasil que também foram homenageadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 15/05/2023

MERCOSUL - BRASIL E URUGUAI ASSINAM BINACIONALIZAÇÃO DO AEROPORTO DE RIVERA

Com a medida, o equipamento do país vizinho poderá receber voos domésticos de empresas brasileiras

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



A expectativa é de que a binacionalização do Aeroporto de Rivera torne mais barata a conexão da fronteira oeste gaúcha com outras regiões do Brasil e toda a América do Sul
Crédito: Fuerza Aerea Uruguaya

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, assinou nesta segunda-feira, dia 14, o memorando da binacionalização do Aeroporto de Rivera, no Uruguai.

Com a medida, o equipamento poderá receber voos domésticos de empresas brasileiras. O ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, esteve presente na

cerimônia.

Márcio França ressaltou que a mudança vai tornar mais barata a conexão da fronteira oeste gaúcha com as outras regiões do Brasil, com o Uruguai e com toda a América do Sul.

“Agora as pessoas vão poder voar sem precisar de nenhum tipo de burocracia [...] As vezes uma pequena distância, de um metro ou dois, fazem uma mudança completa em função das regras que existem de um lado da fronteira”, disse França.

A região mais beneficiada será Santana do Livramento, no Rio Grande do Sul, que faz fronteira com o estado de Riviera.

A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Direção Nacional de Aviação Civil e Infraestrutura Aeronáutica uruguaia (Dinacia) já estão estudando a viabilização da ação para a mudança no curto prazo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, e o ministro das Relações Exteriores, Mauro Vieira, estiveram entre os representantes brasileiros na cerimônia de



assinatura

O diretor-presidente da Anac, Tiago Pereira, pontuou os benefícios da medida. “Vai integrar as nossas aviações e facilitar o trânsito de pessoas e cargas entre os dois países. Além de um avanço institucional em termos de integração regional, também é uma demonstração da parceria entre as nossas entidades”, disse.

A ação foi uma das promessas feitas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao presidente do Uruguai, Luis Lacalle Pou. Em uma das visitas da delegação do Uruguai no Brasil, Lula foi cobrado pela mudança.

A mudança vem sendo articulada há anos. O então vice-presidente, Hamilton Mourão, chegou a viajar para o país vizinho a fim de articular a binacionalização, mas na época a negociação não foi adiante.

“Nosso próximo compromisso vai ser final de outubro, início de novembro quando nós vamos lá no aeroporto de Rivera fazer a inauguração física desta obra e levar brasileiros e brasileiras que circulem mais entre os nossos países”, completou França.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2023

PORTUGAL - PORTO DE LISBOA CRESCE 6,3% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Foram movimentadas no período 5,5 milhões de toneladas

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



O Porto de Lisboa registrou aumento de 10% no número de navios atracados nos seis primeiros meses deste ano. Foram ao todo 1.086 embarcações, sendo 827 de carga Crédito: Divulgação

O Porto de Lisboa, em Portugal, movimentou nos primeiros seis meses deste ano 5,5 milhões de toneladas, um aumento de 6,3% em relação ao mesmo período do ano passado, segundo um comunicado divulgado nesta segunda-feira (14) pela APL, Autoridade Portuária que administra o complexo.

De acordo com a nota, a melhoria no desempenho foi notada em vários segmentos, com destaque a carga containerizada, granéis líquidos e granéis sólidos, bem como o aumento de 10% no número de navios atracados no porto nos seis primeiros meses do ano.

Foram ao todo 1.086 embarcações, sendo 827 de carga. “Este número representa um aumento de 97 navios comparando com o mesmo período do ano anterior”, explica o documento.

Em relação aos granéis sólidos, foi contabilizado um aumento de 5%, com a movimentação de 2,59 milhões de toneladas no semestre. Quanto aos granéis líquidos, o acréscimo foi de 18,2%, com 742 mil toneladas operadas.

“O crescimento registado nos granéis líquidos está relacionado com o bom desempenho do Terminal de Líquidos do Barreiro (Alkion), que passou a movimentar mais carga para Espanha, principalmente amoníaco”, detalhou a nota.

Já a movimentação de contêineres atingiu 1,6 milhões de toneladas, aumento de 7,4%. O Porto de Lisboa salientou o crescimento do Terminal de Contentores de Alcântara – Yilport Liscont – em 21%, com aumento das exportações em 18% e das importações em 29%.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 15/05/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - EXPANSÃO DO MODAL AÉREO NO NORTE



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas
opinioao@portalbenews.com.br



Segundo a literatura de transportes, o modal aéreo é muito apropriado para pessoas, cargas de alto valor agregado, em distâncias tipicamente com mais de 500 quilômetros. Para os operadores, será melhor quando há volume de passageiros, de tal forma que permita vários voos por dia, pois a grande frequência facilita o ganho de escala e a redução dos custos operacionais, favorecendo a lucratividade.

Em contrapartida, é muito difícil ganhar dinheiro neste setor. Quando se olha no longo prazo, é assustadora a quantidade de empresas que fecharam, com grandes investimentos, muita incerteza e pequena margem de lucro, com externalidades de guerras, problemas de tempo, volatilidade cambial e econômica. Assim, todos lembraremos, com alguma facilidade, de empresas aéreas que já não existem mais.

O Norte do Brasil, com poucas estradas, tem muito destas atratividades. Entretanto, sem aeroportos, não há oportunidade de uma rota ser estabelecida. O Novo PAC, apresentado na sexta-feira passada, finalmente coloca na pauta projetos de investimentos para aeroportos. No Amazonas há estudos e projetos para: Apuí, Barcelos, Carauari, Eirunepé, Itacoatiara, Lábrea, Manicoré, Maués, Parintins, Santa Isabel do Rio Negro, Santo Antônio do Içá e São Gabriel da Cachoeira. Obras em Fonte Boa, Manaus, Tabatinga e Tefé.

Finalmente a região volta para a rota dos investimentos nacionais. Se tantos projetos serão executados ou virarão obras, é uma incógnita, mas é maravilhoso estarmos na pauta de construções ao invés de destruições. O modal aéreo é muito interessante e um dos elos perdidos para a viabilidade de turismo no interior do Amazonas, pois o transporte apenas pelos rios transforma este turismo em algo lento, exótico e inviável para grandes massas. Com aeroportos no interior, surge uma nova dimensão de possibilidades.

O aeroporto sem atrações ou voos será insuficiente. Precisaremos de ações sistêmicas e já passou da hora de usar os recursos estaduais do Fundo de Fomento ao Turismo, Infraestrutura, Serviço e Interiorização do Desenvolvimento do Estado do Amazonas (FTI) para o que ele foi concebido: turismo e interiorização. Há bastante o que ser feito para que os estudos sejam viáveis e gerem obras e para o que já é obra se transforme em frequências de voos. Há uma intensidade viável de voos de Manaus para o interior do Amazonas e, além disto, de voos entre Manaus e todo o Norte da América do Sul.

Os projetos que transformarão o aeroporto de Manaus em um concentrador de voos nacionais e internacionais poderão voltar para a pauta, a partir de decisões, em certa medida simples, mas que dependem do reconhecimento da importância da cidade como um centro industrial e turístico. Quando se pensa em um núcleo de madeireiras ou agrícola, este projeto não decolaria. Manaus é atrativa em si, mas precisa se colocar como um centro de atenções por sua indústria, sua cultura e seu entorno. Nossas potências e potenciais voltam para a pauta e o Novo PAC devolve ao Amazonas uma sensação de pertencimento do País, além do recolhimento dos impostos.

O desafio agora será trazer do plano para o Orçamento da União e de lá para as execuções de projetos. Há muito o que acontecer até este momento, mas a mudança de rota está clara e a oportunidade está posta. Precisaremos, como sociedade, ter atenção para que os próximos passos sejam trilhados no sentido de construir, pois haverá todo o tipo de entrave para levar o recurso para outras regiões do País, como vem sendo feito desde sempre.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 15/05/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ASSOCIADOS DO SOPESP DIALOGAM SOBRE EXPERIÊNCIAS SOBRE SAÚDE, SEGURANÇA E MEIO AMBIENTE NAS OPERAÇÕES PORTUÁRIAS

Informações: **SOPESP (15 de agosto de 2023)**



Relações Institucionais do SOPESP, Marcelli Mello, convidado palestrante DNV, Mauro Tavares e Consultor de SSMA da entidade, Hemerson Braga – Foto: SOPESP

Com foco nas questões relacionadas à segurança, saúde e meio ambiente, o SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, realizou o 1º Encontro de SSMA com todas as empresas associadas.

O evento aconteceu na manhã desta quinta-feira (10), na sede do Corpo de Bombeiros, em Santos, e reuniu diversos profissionais de SSMA do segmento portuário.

A solenidade de abertura contou com a palavra do coordenador do Comitê de SSMA do SOPESP, Hemerson Braga, que deu as boas-vindas ao público presente com a apresentação do vídeo institucional da entidade.

“Esse é um evento muito importante porque o SOPESP representa muito para o Brasil, pois seus associados operam o maior Porto da América Latina e nesse evento reunimos 37 gestores de saúde e segurança do trabalho para fomentar todas as ideias e trazer as melhores práticas para os segmentos das operações portuárias, protegendo assim, mais uma vez a vida do trabalhador em nosso país. Cada vez que avançamos na proteção do ser humano, melhoramos a cultura e o desenvolvimento daquela localidade que estamos atuando”.

Com o tema “Como melhorar a Cultura de SSMA nas operações portuárias e seus ganhos”, o palestrante convidado pelo SOPESP, Mauro Tavares, da empresa DNV, proporcionou um momento para discussões construtivas, troca de conhecimentos e compartilhamento das melhores práticas relacionadas à saúde e segurança.

Marcelli Mello, Relações Institucionais do SOPESP, disse que o encontro foi uma oportunidade de estar próximo aos associados e dialogar sobre diversas questões relevantes.

“Hoje tivemos uma oportunidade valiosa para com os nossos associados trocar experiências sobre saúde, segurança e meio ambiente nas operações Portuárias, um tema que o SOPESP valoriza e é prioritário para nós”, afirma Marcelli.

Além da palestra, o encontro serviu também para tratar de assuntos relevantes do setor, como a Norma Reguladora 29 (NR29), a 2ª SENASSTP, e o calendário dos POPs de Container, Celulose, Granel Vegetal e Trabalho em altura em embarcações.

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

Data: 15/05/2023

DP WORLD ADOTA SISTEMA COM SENSOR DE FADIGA EM VEÍCULOS QUE TRAFEGAM NO PORTO

Informações: DP World Santos (15 de agosto de 2023)



Câmeras são instaladas nos veículos internos e monitoram o motorista em tempo real. Ao menor sinal de fadiga, um alerta sonoro é disparado – Foto: DP World Santos

A DP World, um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do Brasil,

inovou mais uma vez ao integrar às suas operações um sistema inteligente de monitoramento, que capta imagens dos motoristas durante o percurso interno para deslocamento de cargas.

O sensor detecta os sinais de sonolência e distrações ao volante pelo motorista, assim como a ausência do cinto de segurança. Ao menor sinal destas e outras ocorrências, um alerta sonoro é emitido ao motorista e uma central de monitoramento 24 horas é alertada em tempo real para as devidas tratativas, junto ao supervisor da área. A tecnologia aumenta a segurança dos profissionais e ajuda a reduzir riscos de eventuais acidentes e danos operacionais.

Segundo dados do fabricante, o sistema é capaz de reduzir em 78% o número de acidentes causados por distrações ou fadiga do motorista e em 40% os custos com reparos decorrentes de acidentes.

O investimento para instalação, monitoria e manutenção das câmeras em todos os veículos internos foi de aproximadamente R\$ 300 mil.

Através de uma câmera instalada no para-brisa do veículo, voltada para a face do motorista, o equipamento capta as imagens e funciona 24 horas por dia. Todas as informações são enviadas para uma central de monitoramento, que funciona de forma remota e com atuação imediata. Os dados, no entanto, podem ser acessados em qualquer lugar e a qualquer momento.

“Identificar e mitigar possíveis riscos na operação é fundamental para a segurança de nossos profissionais e permite tomar melhores decisões em relação à segurança das atividades, o que é um valor fundamental para nós da DP World. Essa atuação preventiva contribui para o aumento da segurança e para os bons resultados que temos registrado ao longo dos anos”, explica Wilson Lozano, COO da DP World no Brasil.

Atualmente, 47 veículos – o que representa 100% da frota de carretas que transportam contêineres – contam com a tecnologia, e a expectativa é que até o final de setembro outras 19 carretas que integram a frota dedicada às operações de celulose estejam também equipadas com o sistema. O próximo passo é implantar o sistema também nos carros de apoio às operações.

Sobre a DP World

O comércio é a força vital da economia global. Ele cria oportunidades e melhora a qualidade de vida das pessoas em todo o mundo. A DP World existe para melhorar o fluxo comercial mundial, mudando o que é possível para os clientes e comunidades que atendemos globalmente.



Com uma equipe dedicada, diversificada e profissional de mais de 106.500 funcionários de 158 nacionalidades em 73 países e seis continentes, a DP World está impulsionando o comércio cada vez mais rápido em direção a uma cadeia de suprimentos ideal e adequada para o futuro.

Estamos transformando e integrando rapidamente nossos negócios – Portos e Terminais, Serviços Marítimos, Logística e Tecnologia – e unindo nossa infraestrutura global com experiências locais para criar soluções de cadeia de suprimentos ponta a ponta mais fortes e eficientes que podem mudar as comercializações mundiais.

Além disso, estamos reformulando o futuro ao investir em inovação. De sistemas de entrega inteligentes a empilhamento automatizado de armazéns, estamos na vanguarda da tecnologia disruptiva, impulsionando o setor para melhores formas de comércio, minimizando as interrupções desde o chão de fábrica até a porta do cliente.

Sobre a DP World no Brasil

A DP World é a empresa responsável pela operação de um dos maiores e mais modernos terminais privados multipropósito do Brasil, instalado na margem esquerda do Porto de Santos (SP). Com investimentos de R\$ 2,3 bilhões, proporciona mais de 1.400 empregos diretos e 5.000 indiretos.

Instalado em área estratégica com acesso por via marítima, rodoviária e ferroviária, o empreendimento conta com 1.100 metros de cais e uma área total de 845.000 m² e capacidade de movimentação anual de 1,2 milhão de TEU (unidade equivalente a um container de 20 pés) e 3,6 milhões de toneladas de celulose.

Mais informações no portal da DP World.

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

Data: 15/05/2023

COM CENTRAL DE CONTROLE LOGÍSTICO DA NSTECH, CITROSUCO PROJETA GANHO DE PRODUTIVIDADE DE 20% A 30%

Informações: Mundo Logística (15 de agosto de 2023)

Por meio da parceria, a Citrosuco poderá monitorar, rastrear e gerenciar cerca de 180 veículos de frota própria, utilizando tecnologias como IoT, Inteligência Artificial e análise de dados

A nstech anunciou a parceria estratégica com a Citrosuco para proporcionar visibilidade online às operações logísticas, agilizar os processos de tomada de decisão e aumentar a eficiência na utilização dos ativos da exportadora de suco de laranja. A empresa projeta um ganho de produtividade de 20% a 30%, bem como reduções nos custos de frete e nas emissões de CO₂.

Por meio da parceria, a Citrosuco poderá monitorar, rastrear e gerenciar de forma mais eficaz cerca de 180 veículos de sua frota, utilizando tecnologias avançadas, como IoT (Internet das Coisas), Inteligência Artificial e análise de dados. Segundo o comunicado, as soluções digitais possibilitarão um planejamento mais preciso das rotas e uma melhor utilização dos recursos e uma redução nos custos operacionais, além de fornecer insights para aprimorar continuamente o desempenho logístico.

“Mantemos a expectativa de que a nstech seja um parceiro provedor de tecnologia e nos auxilie a impulsionar a transformação digital na área de logística da Citrosuco, integrando os processos e aumentando a eficiência das operações e ressaltando o compromisso com a evolução sustentável e a excelência operacional da empresa”, disse o gerente de Logística da Citrosuco, Fernando Maziero Rocha.

“Em função do crescimento do volume de exportação do suco de laranja, a necessidade de implementos rodoviários vem crescendo gradativamente. Com isso, a nossa parceria tem como objetivo principal integrar os processos de transportes para aumentar a produtividade dos ativos envolvidos no transporte a granel”, pontuou Rodrigo Conti, diretor comercial da nstech.



De acordo com a nstech, o projeto será impulsionado por cinco direcionadores estratégicos essenciais. O primeiro é a busca pela eficiência operacional no transporte, com o objetivo de atender às demandas de volume e cumprir as exportações e vendas no mercado interno.

Em seguida, a gestão preditiva e preventiva será implementada para otimizar o uso dos ativos envolvidos na operação. Além disso, o projeto visa aumentar a produtividade e aprimorar o nível de serviço, garantindo um controle efetivo da frequência dos veículos nas rotas.

A terceira diretriz é assegurar a conformidade com o programa de Distribution Safety em parceria com as transportadoras e motoristas. O projeto também levará a menor emissão de CO2 no transporte, reforçando o compromisso da empresa em relação a uma das suas metas ESG 2030.

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

Data: 15/05/2023

RUMO ABRE PROCESSO SELETIVO PARA 40 VAGAS; SANTOS ESTÁ ENTRE AS CIDADES

Informações: Santaportal (15 de agosto de 2023)

A Rumo, maior concessionária de ferrovias do País, está com processos seletivos em aberto para o preenchimento de vagas em São Paulo, Paraná, Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. As oportunidades estão distribuídas em diversas áreas tanto operacionais quanto administrativas, como Analista Financeiro, Comprador, Técnico Eletricista e Mecânico.

Ao todo são cerca de 40 oportunidades, sendo 11 em Curitiba (PR), seis em Rondonópolis (MT), quatro vagas em Rio Claro (SP) e mais quatro em Rio Verde (GO); e uma em Santos (SP). As demais estão distribuídas entre: São Paulo (SP), Bauru (SP), São Simão (SP), Reserva (PR), Rio Negrinho (SC), Chapadão do Sul (MS), Correio Pinto (SC), Itu (SP), Iguazu (SP), São José do Rio Preto (SP), entre outras cidades em que a concessionária está presente.

Os interessados devem acessar o site da Companhia para se inscrever. O processo seletivo é composto por quatro etapas: inscrição online, análise de currículos e expectativas salariais, entrevista com o RH e, por fim, entrevista com gestor(a).

A Companhia busca candidatos que demonstrem proatividade e tenham senso de comprometimento. Não há distinção de idade, gênero, origem, etnia, deficiência ou orientação sexual para as posições. Além da possibilidade de atuar em uma das maiores empresas do setor de logística ferroviária do país, os candidatos selecionados também poderão contar com os programas internos da empresa para impulsionar sua carreira.

Preocupada com o desenvolvimentos dos times e em oferecer um plano real de carreira dentro de sua estrutura, a Rumo oferece programas como o Trilhas de Carreira, focado em profissionais da operação que são orientados na busca por novos aprendizados e cargos; e o Carreira em Movimento, que tem como objetivo otimizar o recrutamento interno, possibilitando a mudança de carreira aos colaboradores dentro da companhia e das empresas do Grupo Cosan, do qual faz parte.

Em 2022, a empresa registrou mais de 1.200 inscritos em programas de recrutamento interno e fechou mais de 100 postos com pessoas que já faziam parte do ecossistema.

Outro programa focado no desenvolvimento profissional de seus times é o Academia Rumo, criado para oferecer diversas capacitações e treinamentos para todos os níveis de cargos.

Oportunidades profissionais

Presente em 9 estados brasileiros e com a expectativa de crescer 10% ao ano até 2025, a Rumo está investindo na contratação de novos colaboradores. Recentemente, a empresa abriu processos



seletivos e avançou na contratação de 150 profissionais abrangendo as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/05/2023

ANTT RECEBE MRS LOGÍSTICA PARA PRESTAÇÃO DE CONTAS

Informações: ANTT (15 de agosto de 2023)

A empresa apresentou os principais resultados do ano 1 do novo contrato de concessão

Em reunião realizada na última quarta-feira, 9/8, o diretor-geral Rafael Vitale recebeu uma equipe da MRS Logística S/A, empresa brasileira de logística e transporte ferroviário, atualmente responsável pela Malha Sudeste (MG/RJ/SP), para falar sobre os principais resultados do ano 1 do contrato de concessão, as perspectivas e desafios para os próximos anos e sobre a agenda regulatória. O contrato foi renovado ano passado por mais 30 anos, finalizando somente em 2056.

Conforme previsto, a MRS vem executando as obras que constam no contrato e entregou no primeiro ano cerca de 18 obras. Um bom exemplo foi a implantação do sistema de sinalização ferroviária a margem esquerda do Porto de Santos, por meio do Sistema de Controle de Tráfego Centralizado-CTC, com cerca de 2,5 km de muros de vedação em Barra Mansa-RJ, com a instalação de seis cancelas automáticas que melhoraram a sinalização de passagens em nível, além da substituição de chaves elétricas e infraestrutura do Pátio de Santos que permitiram ter mais agilidade e segurança no transporte de cargas ferroviário desta região, entre outros.

Durante esse período, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) pôde observar uma redução de 92% no número de ações de irregularidades apontadas pelas inspeções da Agência. Foram oito visitas técnicas de fiscalização realizadas desde 2019. Uma novidade apresentada na reunião foi a criação de uma comissão tripartite, composta pela ANTT, MRS e a Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas (ANUT), para o acompanhamento das obras e serviços previstos do contrato de concessão.

Para os próximos anos, os desafios trazem um maior volume de obras e de complexidade mais elevada. Estão previstas mais de 280 intervenções e inovações como a drenagem de Santos, a construção de viadutos e passarelas, a remodelação da Baixada e tantos outros. A depender da complexidade e envolvimento de terceiros, é possível que haja a solicitação de reequilíbrio contratual e remanejamento de cronograma.

A ANTT, por meio da Superintendência de Transporte Ferroviário (Sufer), irá acompanhar as evoluções e entregas do contrato, pois é sua responsabilidade fiscalizar a prestação de serviços e a exploração de infraestrutura de transporte ferroviário de cargas e passageiros, assegurando o cumprimento das normas e dos contratos de concessão.

A MRS deverá entregar 80% de todos os projetos e obras até o final dos quatro primeiros anos de concessão.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/05/2023

GOVERNO DE SP LANÇA PLANTA-PILOTO DE HIDROGÊNIO RENOVÁVEL A PARTIR DO ETANOL NA USP

Informações: Diário do Litoral (15 de agosto de 2023)

O governador Tarcísio de Freitas reforçou nesta quinta-feira (10), na capital, o compromisso da gestão estadual para colocar São Paulo na vanguarda da transição energética e desenvolvimento de novas tecnologias de energia verde

O governador Tarcísio de Freitas reforçou nesta quinta-feira (10), na capital, o compromisso da gestão estadual para colocar São Paulo na vanguarda da transição energética e desenvolvimento de



novas tecnologias de energia verde. Ele anunciou o lançamento da primeira estação de abastecimento de hidrogênio renovável a partir do etanol do mundo, em parceria da USP com a Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (Fapesp) e empresas privadas do segmento.

“Dá um orgulho muito grande saber que o primeiro reformador nessa escala que está sendo feito no mundo, transformando etanol em hidrogênio, está sendo feito aqui no Brasil, aqui em São Paulo e aqui na Universidade de São Paulo. Aquilo que o mundo está buscando, a gente está um passo à frente”, afirmou Tarcísio.

“Vamos estruturar a legislação, marcos regulatórios e fomentar essa produção para que a gente ganhe escala e São Paulo, de fato, seja líder na transição energética que vai diminuir nossa pegada de carbono e dar exemplo de sustentabilidade e economia circular. Estou muito feliz de ser testemunha do esforço, do talento e da criatividade do nosso pesquisador brasileiro, do nosso pesquisador paulista”, reforçou o governador.

A apresentação também reuniu o secretário estadual de Ciência, Tecnologia e Inovação, Vahan Agopyan, o reitor da USP, Carlos Gilberto Carlotti Júnior, e o presidente da Fapesp, Marco Antonio Zago, além de representantes das empresas que ajudaram a financiar o projeto.

A pesquisa é conduzida pelo Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa, que reúne profissionais e pesquisadores do setor público e da iniciativa privada. O projeto não tem objetivos comerciais e reúne investimentos que ultrapassam R\$ 182 milhões.

“Nós estamos cumprindo a nossa obrigação como Estado, que é buscar a interação entre os atores, e aqui nós temos a universidade, o governo e as empresas trabalhando juntos com resultados palpáveis na sustentabilidade, no social e com viabilidade econômica”, disse o secretário Vahan Agopyan.

A planta conta com edifício, instalações e equipamentos para produzir 5kg/hora de hidrogênio a partir de etanol no primeiro semestre de 2024. A produção vai abastecer três ônibus e um automóvel sedã movidos por células a combustível que geram eletricidade internamente a partir do hidrogênio.

Os veículos vão circular no campus, dando mais sustentabilidade e autossuficiência para a USP – a previsão é que o primeiro veículo seja usado ainda neste ano. O projeto conta com financiamento e participação de empresas de energia e automotivas e do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai). Os ônibus foram cedidos pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo (EMTU), do Governo do Estado.

O Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa tem como missão apoiar o Brasil na redução da emissão de gases de efeito estufa e no cumprimento das NDCs (Contribuições Nacionalmente Determinadas) sobre mudanças climáticas, levando em conta as peculiaridades e a liderança do Brasil em Bioenergia, Agricultura e Meio Ambiente. O centro, com sede na USP, tem atividades fundamentadas nos três pilares: pesquisa, inovação e difusão do conhecimento.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 15/05/2023

APS ABRE NOVO GATE NA PONTA DA PRAIA

Informações: Autoridade Portuária de Santos (15 de agosto de 2023)

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

A Autoridade Portuária de Santos (APS) inaugurou, nesta segunda-feira (14/08), 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 substituiu 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: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

Data: 15/05/2023

LEILÃO PROMOVIDO PELO MPOR E ANTAQ SOMA R\$ 208,1 MILHÕES EM ARRENDAMENTO DE QUATRO ÁREAS PORTUÁRIAS

Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (15 de agosto de 2023)



Os contratos dos terminais, localizados em Alagoas e no Ceará, são de 25 anos

Promovido pelo Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPOR) e da Agência Nacional de Transportes e Aquaviários (ANTAQ), o leilão realizado nesta sexta-feira (11), na B3, em São Paulo, para o arrendamento de quatro áreas portuárias, localizadas em Alagoas (MAC11A, MAC 11 e MAC12) e no Ceará (TMP), terminou com um saldo de R\$ 208,1 milhões.

A empresa vencedora do leilão do terminal MAC11A foi a Origem Energia Canoas, que ofertou R\$41 milhões. A previsão de investimento é da ordem de R\$46,4 milhões. O MAC11A é voltado à movimentação e armazenagem de grãos líquidos, especialmente combustíveis e petróleo, no Porto Organizado de Maceió (AL).

Mais outros dois terminais do Porto Organizado de Maceió (AL), e dedicados à movimentação e armazenagem de grãos líquidos, principalmente combustíveis, foram leiloados. Quem venceu o certame do terminal MAC11 foi a Vibra Energia, que ofertou R\$60 milhões, com estimativa de investimento de R\$20,8 milhões.

Com um lance de R\$107 milhões, a Ipiranga Produtos de Petróleo venceu a disputa pelo MAC12, que tem previsão de investimento de R\$37,5 milhões.

Já a Aba Infraestrutura e Logística venceu, com um lance de R\$100 mil, o leilão do TMP, terminal dedicado à movimentação de passageiros e atividades de entretenimento no Porto Organizado do Mucuripe, em Fortaleza (CE). Cerca de R\$3,1 milhões devem ser investidos na área.

Todos os contratos têm prazo de 25 anos.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, comemorou: “A capacidade dos portos será ampliada, gerando mais emprego e renda, mais competitividade, e quem ganha é o consumidor final, pois os custos serão reduzidos”.

Para o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, o resultado foi muito positivo. “As autoridades portuárias vão se desonerar dos valores de manutenção, tornando os portos mais eficientes e modernos. É a segurança jurídica, a previsibilidade e a estabilidade regulatória que atraem os investidores”.

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

Data: 15/05/2023



PORTO DE ANTONINA REALIZA PRIMEIRA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR VHP A GRANEL

Informações: Revista Cultivar (15 de agosto de 2023)

O Porto de Antonina, localizado no Litoral do Paraná, acaba de concluir a primeira exportação de açúcar a granel já realizada no terminal. Ao todo, foram exportadas 16 mil toneladas de açúcar VHP (Very High Polarization) produzido no estado de São Paulo com destino à Venezuela. A produtividade no carregamento do navio Irvine Bay – foi de um 457 toneladas/hora e aproximadamente 11 mil toneladas/dia.

O açúcar VHP é o açúcar bruto, menos úmido e ainda com a camada de mel que cobre o cristal do açúcar, por isso sua cor assemelha-se a do mel. Ele ainda é usado como matéria-prima para o tipo refinado que é conhecido e comercializado em supermercados em todo o mundo.

Um dos principais atrativos da operação fica para o tempo de operação, por não ter fila de atracação. De acordo com o presidente do Porto Ponta do Félix, Gilberto Birkhan, as metas de produtividade superaram as expectativas. “Mais uma carga para o portfólio do Porto Ponta do Félix, reforçando o seu diferencial como terminal para cargas customizadas no Brasil”, afirma.

Brasil reivindica volta como maior produtor global de açúcar

Dados da Conab (Companhia Nacional de Abastecimento) apontam que a produção de cana-de-açúcar na safra 2023/24 deverá crescer 4,4% em relação ao ciclo 2022/23, uma estimativa de 637,1 milhões de toneladas. O incremento é influenciado tanto pelo melhor rendimento das lavouras como pela maior área destinada ao cultivo da cultura. Para área, a estatal espera que sejam destinados 8,4 milhões de hectares de cana para a colheita, com um rendimento médio de 75.751 quilos por hectare.

No Sudeste, principal região produtora, o volume colhido deverá aumentar em 4,4%, quando se compara à safra 2022/23, podendo chegar a 404,71 milhões de toneladas. Destaque para São Paulo, onde as lavouras tendem a apresentar melhora na produtividade de 2,9%, e Minas Gerais, estado em que é esperado não só a melhora no rendimento do campo, mas também ampliação na área destinada para a cultura.

Com tamanha produção de açúcar, o Brasil deverá reivindicar de volta a sua condição de maior produtor global, que chegou a estar com os indianos após uma quebra de safra histórica em 2021/22.

“A grande vantagem da indústria brasileira é de se adaptar ao preço do produto final, graças ao modelo de combustão veicular (carros flex). A safra 2021/22 foi muito difícil em termos de volume total de cana disponível, mas o principal fator para alterarmos a posição de maior produtor de açúcar mundial com a Índia se deve ao fato de termos a habilidade para mudarmos o mix de produção entre açúcar e etanol”, afirma o Diretor Presidente da ED&F, Rodrigo Ostanello.

Ele explica que as principais regiões deficitárias de açúcar no mundo são a África e Mediterrâneo e o extremo Oriente, que possuem dois mercados bem distintos: um que consome açúcar ensacado, pronto para consumo, e outros formados por refinarias que recebem o açúcar a granel para transformá-lo em açúcar refinado ou cristal. No caso da Venezuela, há um acordo bi-lateral entre países, caracterizando o destino como especial.

Novos investimentos

Ao longo dos próximos meses, o Porto Ponta do Félix também contará com novos armazéns, que possibilitam o aumento de 85% da capacidade de armazenagem, passando de 280 mil toneladas para 520 mil toneladas, de forma gradativa.

Neste início de ano, o Porto também completou os investimentos em novas defesas marítimas, equipamentos que proporcionam mais segurança durante a atracação dos navios. As defesas servem para amortecer o impacto resultante do encontro entre um navio e a estrutura de atracação, reduzindo os riscos de avarias.

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

Data: 15/05/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

WILSON FERREIRA JUNIOR PEDE DEMISSÃO E DEIXA A ELETROBRAS

Essa foi a segunda passagem do executivo pela companhia, privatizada no governo Bolsonaro
Por epbr 14 de agosto de 2023 - Atualizado em 15 de agosto de 2023 Em Política energética, Setor elétrico

O presidente da Eletrobras, Wilson Ferreira Junior, pediu demissão. A renúncia foi apresentada ao conselho de administração, que elegeu o Ivan de Souza Monteiro para a posição.

A informação foi confirmada pela Eletrobras, em documento registrado na Comissão de Valores Mobiliários (CVM), nesta segunda (14/8).

Ivan Monteiro deixa assim o cargo de presidente do conselho de administração e será substituído pelo conselheiro Vicente Falconi Campos, levando também à nomeação de Felipe Villela Dias para a vaga de Falconi Campos.

É a segunda vez que Wilson Ferreira Junior deixa a Eletrobras. A nova demissão ocorre em um momento que o governo Lula negocia com a ex-estatal medidas para redução do custo de energia no país.

Governo Lula negocia redução do custo da energia

Com privatização, Eletrobras e União acertaram repasses à Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), que banca subsídios e é sustentada por encargos cobrados nas tarifas de energia.

São R\$ 32 bilhões, dos quais R\$ 5 bilhões foram pagos na capitalização e o restante está diluído até 2047. Tanto Wilson Ferreira Júnior, como o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira (PSD), confirmaram publicamente as negociações.

Governo e Eletrobras, contudo, negam que os aportes na CDE tenham relação com ação movida pela Advocacia-Geral da União (AGU) no Supremo Tribunal Federal, em que o governo Lula alega que a distribuição de votos no conselho da empresa é inconstitucional.

A União tenta reverter os limites impostos na privatização para que o governo tenha uma participação proporcionalmente menor que suas ações nas decisões do colegiado.

Wilson Ferreira Junior foi presidente da Vibra

Em janeiro de 2021, o executivo pediu demissão alegando motivos pessoais, após três anos no cargo. Ele foi escolhido no governo de Michel Temer (MDB) para preparar a companhia para o então plano de privatização, o que viria a ser decidido seis meses depois, com a sanção da MP da Eletrobras (Lei nº 14.182/2021).

Ele retornou em setembro de 2022, após uma passagem pelo comando da Vibra Energia, fruto da privatização da subsidiária da Petrobras, BR Distribuidora, também iniciada no governo Temer e concluída sob Jair Bolsonaro (PL).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/05/2023

APAGÃO: FORNECIMENTO DE ENERGIA É RESTABELECIDO EM TODO O BRASIL, DIZ MME

Interrupção afetou todos os estados brasileiros na manhã desta terça-feira (15) após queda de 25% da carga de energia do país

Por epbr 15 de agosto de 2023 Em Setor elétrico



Segundo o ONS, houve uma ocorrência no sistema que provocou a separação elétrica das regiões Norte e Nordeste das regiões Sul e Sudeste

O fornecimento de energia elétrica foi totalmente normalizado às 14h49 desta terça-feira (15/8) após um apagão que afetou todas as regiões do Brasil, segundo o Ministério de Minas e Energia (MME).

As causas do problema ainda estão sendo apuradas.

A falta de energia começou às 8h31 com a interrupção da interligação Norte/Sudeste do Sistema Interligado Nacional (SIN), de acordo com informações do Operador Nacional do Sistema (ONS).

De acordo com o ONS, houve um corte de 18.900 MW mil MW de carga – o equivalente a 29% do total. Houve relatos de falta de energia em municípios de todos os estados brasileiros, com exceção de Roraima, que não está ligada ao SIN.

Segundo o ONS, a normalização das cargas da região Sul foi concluída às 9h05min e nas regiões Sudeste/Centro-Oeste, às 9h33min. O SIN foi 100% recomposto às 14h49min.

Separação das regiões

De acordo com o ONS, houve uma ocorrência no sistema que provocou a separação elétrica das regiões Norte e Nordeste das regiões Sul e Sudeste, com abertura das interligações entre essas regiões. Houve pelo menos 16 mil MW de interrupção de energia.

“A interrupção no Sul e no Sudeste foi uma ação controlada para evitar propagação da ocorrência”, afirmou em nota o operador.

Esse procedimento de corte de cargas – conhecido como Esquema Regional de Alívio de Carga (Erac) – acontece de forma automática quando alguma ocorrência é identificada no SIN e ocorre para proteger o sistema elétrico de danos maiores.

Alexandre Silveira volta do Paraguai

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, antecipou o retorno de sua viagem ao Paraguai após o apagão.

Ele fala com a imprensa às 16h30. A coletiva será transmitida pelo canal da epbr no Youtube:

O Ministério de Minas e Energia (MME) afirmou em nota que está trabalhando para que a carga seja plenamente restaurada o mais breve possível. O órgão informou que foi criada uma sala de situação e acompanha o processo de retomada determinada a apuração das causas do incidente.

Distribuidoras

Em nota, a Associação Brasileira de Distribuidores de Energia Elétrica (Abradee) informou que as distribuidoras atuam “em regime de contingência” e que o fornecimento já foi normalizado na maior parte das localidades afetadas. “As reconstituições do sistema têm sido aplicadas de forma segura pelas empresas, sob orientações do ONS”, afirmou.

A Enel disse que a energia foi restabelecida de forma gradual, sendo totalmente normalizada no Rio de Janeiro às 8h48m no Rio de Janeiro; em São Paulo às 9h20. “No Ceará, estamos restabelecendo gradualmente a energia de acordo com a autorização do ONS.”

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 15/05/2023*

PETROBRAS ANUNCIA AUMENTO DE 16% NO PREÇO DA GASOLINA E DE 28% NO DO DIESEL

Gasolina A vendida para as distribuidoras aumentará R\$ 0,41 por litro e diesel, R\$ 0,78 por litro a partir desta quarta-feira (15)

Por epbr 15 de agosto de 2023 Em Combustíveis



Preço médio da gasolina cai 0,4% na semana de 11 a 17 de junho, para R\$ 5,40 o litro (Foto: Divulgação Petrobras)

A Petrobras anunciou aumentos no preço da gasolina e do diesel a partir desta quarta-feira (16/08). O preço médio de venda da gasolina A vai aumentar em R\$ 0,41 por litro (16,3%) e do diesel A subirá R\$ 0,78 por litro (25,8%).

A gasolina A vendida para as distribuidoras passará de R\$ 2,52 para R\$ 2,93 por litro — alta de 16,3%.

Já o diesel A fornecido às distribuidoras aumentará de R\$ 3,02 para R\$ 3,80 por litro — alta de 25,8%.

Volatilidade e alta dos preços externos

A Petrobras esclareceu que o reajuste tem o objetivo de reequilibrar os preços com o mercado e recompor as margens da companhia. A petroleira afirma que a alta foi motivada pela “consolidação dos preços do petróleo em outro patamar” e o fato de que a empresa está “no limite da sua otimização operacional.

“Importante esclarecer que a implementação da estratégia comercial, em substituição à política de preços anterior, incorporou parâmetros que refletem as melhores condições de refino e logística da Petrobras na sua precificação. Em um primeiro momento, isso permitiu que a empresa reduzisse seus preços de gasolina e diesel e, nas últimas semanas, mitigasse os efeitos da volatilidade e da alta abrupta dos preços externos, propiciando período de estabilidade de preços aos seus clientes”, afirmou em nota a Petrobras.

“No entanto, a consolidação dos preços de petróleo em outro patamar, e estando a Petrobras no limite da sua otimização operacional, incluindo a realização de importações complementares, torna necessário realizar ajustes de preços para ambos os combustíveis, dentro dos parâmetros da estratégia comercial, visando equilíbrio com o mercado e com os valores marginais para a Petrobras.”

Redução acumulada em 2023

A Petrobras destacou que, mesmo após o aumento, tanto a gasolina quanto o diesel estão mais baratas este ano.

No ano, a variação acumulada do preço de venda de gasolina A da Petrobras para as distribuidoras é uma redução de R\$ 0,15 por litro. Já a redução acumulada do diesel A no ano é de R\$ 0,69 por litro.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/05/2023

COMPASS E ORIZON SE UNEM PARA PRODUZIR BIOMETANO EM PAULÍNIA

Empresas formam joint venture para tirar do papel projeto com capacidade inicial para 180 mil m³/dia a partir de 2025

Por André Ramalho 15 de agosto de 2023 Em Empresas, Mercado de gás



O biometano produzido pela Orizon num aterro em Paulínia (SP) abastece a térmica Paulínia Verde, joint venture da empresa com a Mercurio Partners e o Grupo Gera (Foto: Divulgação/Mercurio Partners)

RIO — A Compass, comercializadora de gás do grupo Cosan, e a Orizon Meio Ambiente, da Orizon Valorização de Resíduos, anunciaram a formação de uma joint venture para a construção de uma planta de biometano no aterro de Paulínia (SP).

A unidade terá uma capacidade inicial para produzir 180 mil m³/dia, a partir de 2025, mas poderá alcançar até 300 mil m³/dia no futuro.

Ao todo, a Compass investirá até R\$ 355 milhões no negócio. A empresa do grupo Cosan destinará:

- R\$ 100 milhões para o estágio inicial de formação da joint venture;
- R\$ 135 milhões para o Grupo Orizon
- e até R\$ 120 milhões para elevar a produção da planta, condicionados à entrega de um maior volume de biogás.

Dona do projeto original da planta de biometano em Paulínia, a Orizon, por sua vez, se compromete a suprir o biogás para a produção do gás renovável por 20 anos.

A Compass terá 51% e a Orizon 49% da Biometano Verde Paulínia, nome dado à JV. A primeira etapa do projeto demandará até R\$ 450 milhões.

Orizon prevê mais plantas

Em 2022, a Orizon criou a Bio-E, sua divisão de energia renovável, que prevê ao menos dez plantas de produção de biometano e/ou energia elétrica.

O pontapé da empresa no mercado de biometano aconteceu no ano passado, quando entrou em operação a térmica Paulínia Verde (15,7 MW), contratada no leilão emergencial de 2021.

É uma joint venture entre a Mercurio Partners, Grupo Gera e Orizon que consome biometano produzido no aterro local.

A parceria com a Compass, agora, é para o aproveitamento do biometano ainda não explorado no projeto termoeletrico.

Cosan reforça presença no mercado

O grupo Cosan põe o segundo pé no mercado de biometano. Antes de a Compass formar a JV com a Orizon, a Raízen já havia se posicionado no segmento.

A gigante do setor sucroalcooleiro prevê inaugurar em 2023 a sua primeira planta de biometano, anexa à usina Costa Pinto, em Piracicaba (SP) – de etanol de 2ª geração. Ao todo, a empresa investirá cerca de R\$ 300 milhões no projeto, para atingir cerca de 70 mil m³/dia.

A companhia espera construir unidades de produção de biogás em todas as suas 35 usinas sucroalcooleiras, nos próximos dez anos, atingindo 3 milhões de m³/dia do combustível renovável. A ideia é viabilizar os projetos por meio da joint venture Raízen Geo Biogás S.A, parceria com a Geo Biogás & Tech.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 15/05/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

APAGÃO NÃO TEM RELAÇÃO COM SEGURANÇA ENERGÉTICA, DIZ MINISTRO DE MINAS E ENERGIA

Alexandre Silveira disse que dois eventos causaram o problema, um deles no Ceará, e que ambos estão sendo investigados

Por Manoel Ventura — Brasília



Reunião de crise no MME para tratar do apagão — Foto: Reprodução

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse nesta terça-feira que o apagão de hoje não tem relação com a segurança energética do país. Ele afirmou que o evento é raro.

— Não poderia deixar de destacar que o ocorrido de hoje não tem nada a ver com o suprimento energético e a segurança energética do Brasil — disse, em entrevista para explicar o apagão.

O ministro disse que dois eventos causaram o problema:

— Um dos eventos já apontados pela ONS aconteceu no Norte do Nordeste, no Ceará. O outro evento está sendo investigado. ONS minimizou carga das regiões Sul e Sudeste para não haver interrupção total.

Ele reforçou que casos desse tipo só acontecem quando há mais de um problema simultâneo.

— O que aconteceu hoje é extremamente raro, porque nós temos um sistema redundante. Para acontecer um evento nessa magnitude precisa ter dois eventos concomitantes em linhas de transmissão de alta capacidade.

O apagão afetou 25 estados e o Distrito Federal. De acordo com o Operador Nacional do Sistema Elétrico, uma "ocorrência" às 8h31 levou a uma "separação elétrica" no sistema interligado.

Na prática, é como se as regiões Norte e Nordeste do país tivessem se desconectado das regiões Sul e Sudeste. O apagão causou transtornos em diversas cidades, como desligamento de semáforos, paralisação de metrô e interrupção de aulas em escolas.

Críticas à privatização da Eletrobras

O ministro voltou a criticar a privatização da Eletrobras e disse que a venda da estatal fez mal ao sistema. Mas evitou fazer ligação entre o apagão de hoje e a desestatização.

— A minha posição é de que a privatização da Eletrobras fez mal ao sistema. O braço operacional do setor elétrico, que era o Sistema Eletrobras, realmente os brasileiros perderam muito com a privatização - afirmou Silveira.

Ele disse que soube da mudança no comando da Eletrobras, com a saída de Wilson Ferreira Jr, pela imprensa.

— Essa mudança abrupta, sem uma sinergia com uma política pública, reafirma o que tenho dito. A privatização tirou a possibilidade de nós termos um sistema mais harmônico. É uma posição que já externei diversas vezes.

Sobre a fala da primeira-dama, Janja da Silva, que foi a uma rede social na manhã desta terça-feira ironizar a privatização da empresa, o ministro considerou o comentário como "natural".

- Manifestação natural e real de um fato que aconteceu e que gera instabilidade para o setor elétrico nacional.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/05/2023

REUNIÃO SOBRE NOVA REGRA FISCAL É NOVAMENTE POSTERGADA E FICA PARA A PRÓXIMA SEMANA

Líderes se reuniram na Residência Oficial da Câmara, mas não debateram o assunto

Por Victoria Abel — Brasília



Relator do Arcabouço fiscal na Câmara, Claudio Cajado — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Os líderes da Câmara dos Deputados adiaram novamente o fechamento de um acordo para votação do arcabouço fiscal. Em reunião nesta terça-feira, na Residência Oficial da Câmara, os parlamentares não quiseram debater as alterações do texto feitas pelo Senado.

O relator da proposta na Câmara, Claudio Cajado (PP-BA) negou que o adiamento tenha relação com a fala do ministro da

Fazenda, Fernando Haddad, que disse na segunda-feira que a Câmara estava "com poder demais".

- O que acontece é que existe uma pauta intensa na Câmara. Os líderes resolveram pautar outros projetos.

Na segunda-feira, Haddad e Lira conversaram por telefone, após a entrevista concedida pelo ministro repercutir negativamente entre deputados. Sem citar o ministro, Lira foi às redes sociais dizer que 'manifestações enviesadas' não contribuem para o diálogo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/05/2023

CAMPOS NETO DIZ QUE LIMITAR JUROS PODE DIMINUIR OFERTA DE CARTÕES DE CRÉDITO, MAS DEFENDE O 'PARCELADO SEM JUROS'

Presidente do Banco Central disse que alternativas ainda estão em estudo
Por Renan Monteiro



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

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou nesta terça-feira que o governo está debatendo com os bancos alternativas para diminuir os juros cobrados no rotativo do cartão de crédito. Segundo ele, o risco, nesse caso, é que a oferta de cartões diminua para os consumidores.

Campos Neto pontuou, por outro lado, que o parcelado sem juros é importante para economia, indicando que não pretende acabar com esse tipo de compra. Na semana passada, o presidente do BC disse que acabar com o rotativo do cartão de crédito pode ser a solução para os juros altos e para a inadimplência da modalidade.

— Estão sendo debatidos vários tipos de soluções. Não quero entrar no mérito, pois entendo que tem opiniões diferenciadas. Se você simplesmente limitar os juros você corre o risco de ter os bancos retirando os cartões de circulação. Por outro lado, a função do parcelado sem juros é muito importante para a economia e consumo - afirmou.

Campos Neto participa de almoço elaborado pela Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), em Brasília. No evento, o presidente do BC disse que o anúncio pela Petrobras de reajuste nos preços da gasolina e do diesel levará a uma piora nas expectativas de inflação do mercado financeiro.

Ele avaliou ainda que o mercado financeiro ainda mostra “descrença” com as metas de equilíbrio das contas públicas apresentadas pelo governo, com o arcabouço fiscal.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 15/05/2023

COM REAJUSTE DOS COMBUSTÍVEIS, CAMPOS NETO PREVÊ AUMENTO DE ATÉ 0,4 PONTO NO IPCA

Ele avalia que haverá piora nas projeções de inflação de agentes de mercado
Por Renan Monteiro — Brasília



Presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, em pronunciamento. — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta terça-feira que o anúncio pela Petrobras de reajuste nos preços da gasolina e do diesel levará a uma piora nas expectativas de inflação do mercado financeiro. A projeção, apresentada por ele, é de 0,40 ponto.

- Na manhã desta terça-feira foi anunciado um reajuste de 16,3% na gasolina e de 25,8% no óleo diesel;

- É a primeira vez que a empresa aumentou os preços dos combustíveis desde que Jean Paul Prates assumiu a presidência, no fim de janeiro;
- O Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) ficou em 3,99% até julho, considerando o acumulado de 12 meses.

— Hoje teve um aumento grande (reajuste nos preços), que tem um impacto na inflação. Tem um impacto, imagino, de 0,40 (ponto percentual) entre o mês de agosto e setembro. O impacto do diesel não é direto, é indireto na cadeia. Mas o impacto na gasolina é direto no IPCA. Vamos ter algumas revisões (nas projeções de inflação), um pouquinho pra cima, com o reajuste de hoje — disse Campos Neto, em evento promovido pela Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE).

No boletim Focus desta semana, a expectativa para o IPCA até o fim de 2023 está em 4,84%. Já na próxima semana, deve ocorrer uma revisão para cima nesse indicador. O Focus reúne aproximadamente 160 instituições financeiras.

O Banco Itaú já anunciou, no entanto, que espera alta de 5,1% no IPCA deste ano, a partir do reajuste no preço dos combustíveis. A projeção anterior era de 4,9%.

A Petrobras anunciou nesta terça-feira o reajuste, após aumento do preço do petróleo no mercado internacional. Apesar disso, os preços continuam defasados em relação ao mercado internacional. De acordo com dados da Abicom, a gasolina ainda ficará 21,6% mais barata que no exterior.

Ainda no evento promovido pela Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), Campos Neto avaliou que o mercado financeiro ainda mostra “descrença” com as metas de equilíbrio das contas públicas apresentadas pelo governo, com o arcabouço fiscal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2023

GOVERNO PRECISA GARANTIR ARRECADAÇÃO ‘MUITO GRANDE’ E ISSO GERA ‘DESCRENÇA’ NO MERCADO, DIZ CAMPOS NETO

Por Renan Monteiro



Roberto Campos Neto, presidente do BC, durante audiência no Senado — Foto: Valter Jr./Agência Senado

O presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, avaliou nesta terça-feira que o mercado financeiro ainda mostra “descrença” com as metas de equilíbrio das contas públicas apresentadas pelo governo, com o arcabouço fiscal.

Em evento promovido pela Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE), ele avalia que é necessária uma arrecadação “muito grande” para o governo atingir os compromissos estabelecidos.

— Parte da descrença de que vamos atingir as metas é porque precisaria de uma arrecadação muito grande, para o governo atingir — disse.

As estimativas apresentadas por Campos Neto, com base em dados do Tesouro Nacional e do BC, é que a despesa primária está projetada em 3,3% para 2024, quando a meta do governo é zerar o déficit.

O arcabouço fiscal, que aguarda aprovação final da Câmara dos Deputados, foi anunciado com metas para o país atingir superávit na dívida primária - que trata do balanço de despesas e receitas, sem considerar os gastos com os juros da dívida pública.

- Para 2023, o governo já projeta um resultado primário negativo, com compromisso de variação entre -0,25% a -0,75% do PIB;
- Para o próximo ano, o objetivo é zerar o déficit em 2024 e posteriormente atingir saldos positivos;
- Para atingir esse compromisso, o governo precisa de um adicional de receita na casa de R\$ 100 bilhões.

Por outro lado, as previsões dos analistas indicam para sucessivos déficits nos anos seguintes. O último relatório de mercado - coletado pelo BC com a participação de aproximadamente 160 instituições - projeta resultado primário negativo em -1% (em relação ao PIB) para 2023. Já em 2024, a projeção é de - 0,80%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2023

AUMENTO DA GERAÇÃO EÓLICA E SOLAR CAUSA ‘TRANCOS’ NO FLUXO DE ELETRICIDADE, DIZ ESPECIALISTA

Para Jerson Kelman, ex-diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), ainda é cedo para apontar causas do apagão desta terça-feira, mas a rede de linhas de transmissão precisa estar preparada para fontes intermitentes

Por Vinicius Neder — Rio



Jerson Kelman foi diretor-geral da Aneel — Foto: Divulgação

Independentemente das causas do apagão que deixou praticamente todo o Brasil sem eletricidade na manhã desta terça-feira, a interrupção na rede de transmissão do Sistema Interligado Nacional (SIN) chama a atenção para uma mudança na composição da matriz elétrica brasileira, disse Jerson Kelman, ex-diretor-geral da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e ex-presidente da Light.

Em 2021, 56,8% da geração de eletricidade do país ficou com as usinas hidrelétricas, enquanto as usinas eólicas responderam por 10,6% e as placas solares ficaram com 2,5%. Dez anos antes, em 2011, as hidrelétricas ficavam com 82% da geração, as eólicas respondiam por 0,5% e as placas solares sequer apareciam nos dados da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), estatal responsável pelo planejamento técnico do setor elétrico.

Segundo Kelman, com a geração eólica e solar, cresce a participação de fontes intermitentes na geração total de eletricidade do país. Por isso, o sistema de transmissão precisa se preparar para “trancos” no fluxo de eletricidade nas linhas. Embora o apagão desta terça-feira possa ter sido causado por vários outros fatores, como falha de equipamentos, Kelman defende a continuidade nos investimentos no SIN, levando as novas fontes de geração em conta.

A seguir, os principais comentários de Kelman sobre o apagão, feitos por escrito para alguns veículos de imprensa, entre eles O GLOBO:

A interrupção do fornecimento de energia pode ser por falta de infraestrutura?

Nessa altura, qualquer hipótese sobre a causa do blecaute é mera especulação. Todavia, é fato conhecido que o aumento da participação das fontes eólica e solar, principalmente no Nordeste, pode resultar em abruptas variações de produção local de eletricidade devido à flutuação dos ventos e/ou passagem de nuvens, causando “trancos” no fluxo de energia nas linhas de transmissão e na produção das hidrelétricas. Dito isso, repito, é cedo para saber o que de fato ocorreu nesse caso específico.



Esses 'trancos' no fluxo de energia ocorrem mesmo com os níveis dos reservatórios das usinas hidrelétricas nos maiores níveis dos últimos anos?

Não se deve confundir um problema de falta de água que resulta na incapacidade das usinas hidroelétricas de produzirem energia ao longo de, digamos, seis meses, problema que tivemos em 2001 e, novamente, em 2021, com a impossibilidade de compensar integralmente uma abrupta flutuação da produção das usinas eólicas e solares. Dito isso, a potência das hidrelétricas (em MW) é maior quanto mais cheio estiver o correspondente reservatório. Ou seja, as usinas hidrelétricas do Nordeste, principalmente as da Chesf, têm mais capacidade de reagirem às flutuações de produção das usinas eólicas e solares do que se estivessem vazias. Porém, isso não quer dizer que conseguem compensar qualquer flutuação. Parte da potência para manter o sistema equilibrado terá que ser produzida por usinas hidrelétricas localizadas fora do Nordeste e transportada pelas linhas de transmissão.

A rede de linhas de transmissão está preparada para essa nova composição das fontes de geração?

O planejamento e operação do SIN são tarefas de extrema complexidade, realizadas com competência respectivamente pela EPE e pelo ONS. Quando há excesso de capacidade de produção de energia numa região, como é o caso do Nordeste, é preciso estudar qual a melhor alternativa, exportar energia ou atrair a demanda. A Aneel estudou o assunto cuidadosamente e formulou uma regulação tecnicamente correta (com uma nova metodologia de cálculo das tarifas de uso dos sistemas de transmissão e de distribuição, publicada em setembro do ano passado, a agência aumentou encargos para a geração de eletricidade no Norte e no Nordeste e para o consumo, no Sul e no Sudeste), que vem sendo questionada pelos proponentes do PDL 365, atualmente em tramitação no Congresso (um projeto de decreto legislativo para derrubar a nova metodologia da Aneel foi aprovado na Câmara em novembro e agora está no Senado). A meu ver, a Aneel está certa e o Congresso deveria limitar a sua atuação à formulação de políticas públicas, sem adentrar por temas eminentemente técnicos.

Caso a origem do problema que causou o apagão desta terça-feira esteja localizado na linha de transmissão da Usina Hidrelétrica de Belo Monte, isso teria relação com esses "trancos" no fluxo de energia?

Com base nessa informação, aparentemente, o blecaute teria resultado de falha em equipamento elétrico e não de abrupta variação da produção eólica e solar no Nordeste.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 15/05/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS VAI PAGAR PARTE DO AJUSTE FISCAL PROMETIDO POR HADDAD PARA 2024 COM ACORDO DO CARF

Haddad negocia com presidente da Petrobras, Jean Paul Prates; avanço, porém, depende de aprovação da volta do voto de qualidade do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais no Senado
Por Adriana Fernandes e Mariana Carneiro

BRASÍLIA – O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, negocia com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, um acordo para a companhia pagar pelo menos R\$ 30 bilhões para encerrar litígios com a Receita Federal com base nas regras do projeto do Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf). O acordo é a principal fonte de arrecadação com que conta o governo para atingir a meta de zerar o rombo das contas públicas no ano que vem. O avanço, porém, depende de aprovação do projeto de lei no Senado.

Haddad e Prates negociam as condições e o prazo para o pagamento no momento em que a petrolífera já anunciou um programa de recompra de ações, que também consome recursos da

empresa. Os valores em discussão ainda não estão fechados e, no governo, há a defesa para que o valor suba para R\$ 50 bilhões. Segundo fontes envolvidas na negociação, Prates sinalizou que a companhia poderia arcar com 30% do valor total do passivo no Carf no curto prazo.

O Carf é o tribunal administrativo onde é possível recorrer de autuações da Receita Federal. O projeto de lei que tramita no Senado assegura a volta do chamado voto de qualidade (espécie de voto de minerva) da Receita nas decisões em que houver empate e trata das regras para as empresas regularizarem os débitos.



Promessa da equipe econômica chefiada por Haddad é zerar o rombo das contas públicas em 2024. Foto: Adriano Machado/Reuters

O projeto permite, entre outros pontos, o cancelamento das multas e representação fiscal para fins penais nos casos em que o julgamento foi favorável ao governo. Os débitos já inscritos em dívida ativa da União em discussão judicial que tiverem sido resolvidos favoravelmente à Fazenda Pública também poderão ser objeto de proposta de acordo de transação tributária específica, de iniciativa da empresa.

O Estadão apurou que o governo conta com cerca de R\$ 90 bilhões no caixa decorrente da aprovação do projeto do Carf. O texto já foi aprovado pelos deputados em junho e, por isso, a expectativa do governo é que não seja contaminado pela mais recente crise aberta pelas declarações de Haddad sobre o que ele considera ser “poder muito grande” da Câmara.

Na última sexta-feira, Haddad disse que, para 2024, um terço do ajuste fiscal prometido virá do projeto do Carf, no que fontes do governo atribuem à Petrobras. A estatal também pode fazer depósitos judiciais para continuar nos casos em que a companhia entender que pode vencer o litígio. Os depósitos entram como receita primária.

“Eu penso que é uma lei que vai passar no Senado. Isso aí é quase um terço do nosso problema, essa lei do Carf”, disse Haddad, no Rio.

Medidas ‘Robin Hood’

O governo também conta outras medidas para reforçar o caixa. Há uma necessidade em torno de R\$ 130 bilhões de aumento de arrecadação. Entre as medidas está a mudança na tributação de fundos exclusivos de investidores de alta renda e de investidores fora do País, conhecidos como offshore.

Essas medidas, chamadas de “Robin Hood”, por terem como foco a população de mais alta renda, enfrentam resistências do Congresso. Os fundos exclusivos podem render cerca de R\$ 26 bilhões, mas o governo, ao enviar a proposta ao Congresso, deve fazer uma projeção mais conservadora, entre R\$ 10 bilhões e esse valor.

A equipe econômica também estuda mudanças no instrumento de Juros sobre Capital Próprio (JCP), mecanismo criado após o Plano Real, com o fim da correção monetária sobre os balanços. O JCP é uma forma que as grandes empresas usam para remunerar seus acionistas, cuja despesa pode ser deduzida do imposto a pagar - ou seja, pagar menos imposto. Dessa forma, o pagamento de JCP estimula o uso de capital próprio das empresas, ao rebaixar o custo do uso de recursos do acionista em projetos de investimento.

Dessas iniciativas, apenas a que taxa investimentos no exterior (offshore) já iniciou a discussão no Congresso. Por iniciativa do governo, a tributação foi incluída no relatório que tratou da nova regra de correção do salário mínimo. A medida provisória, porém, está prestes a perder a validade. Ontem, Haddad afirmou que, caso a medida caduque, no próximo dia 28, o governo irá enviar um projeto de lei com a medida.

As demais propostas têm de ser enviadas ao Congresso até o fim deste mês para serem computadas como possíveis fontes de receita no Orçamento de 2024.

Caso os projetos não avancem, o governo poderá indicar até o ano que vem novas fontes de receita para cobrir a previsão contida nessas propostas. Não se descarta que mais recursos extraordinários possam ajudar, como o pagamento de um passivo da Caixa, no valor de R\$ 12 bilhões, assim como a entrada de recursos por meio do pagamento de outorgas de concessões.

Procurada, a Petrobras não se manifestou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2023

EDUCAÇÃO FARIA MAIS DIFERENÇA PARA O NORDESTE DO QUE ARRECADAÇÃO, DIZ MAÍLSON DA NÓBREGA

Ex-ministro da Fazenda afirma que é preciso considerar origem das transferências citadas pelo governador de Minas Gerais, Romeu Zema, e defende foco em educação de qualidade

Por Daniel Weterman

ENTREVISTA COM - Maílson da Nóbrega - Ex-ministro da Fazenda

BRASÍLIA - O ex-ministro da Fazenda Maílson da Nóbrega afirmou, em entrevista ao Estadão, que uma educação de qualidade teria mais poder para reduzir as desigualdades no Nordeste do que a mera transferência de recursos para a região.

Na semana passada, o Estadão mostrou que o Norte e o Nordeste receberam R\$ 123 bilhões a mais em transferências da União do que arrecadaram em impostos federais desde 2019. Os números motivaram o lançamento de uma frente do Sul e do Sudeste para se contrapor ao Nordeste, como anunciou o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo).

“Sul e Sudeste vão continuar com a arrecadação muito maior do que recebem de volta? Isso não pode ser intensificado, ano a ano, década a década”, disse Zema em entrevista ao Estadão.



Maílson da Nóbrega foi ministro da Fazenda de 1988 a 1990 e é sócio da Tendências Consultoria Foto: Jefferson Rudy/Agência Senado

Para Maílson da Nóbrega, a análise deveria contemplar a origem de cada recurso. O ex-ministro diz que é preciso considerar que parte das transferências é oriunda dos fundos de participação, por meio dos quais os Estados recebem a parcela de impostos federais que pertence a eles.

A participação está garantida pela Constituição de 1988 e privilegiou Norte e Nordeste como forma de reduzir as desigualdades regionais.

“O sentido dessas transferências em qualquer país é atribuir aos Estados menos desenvolvidos uma capacidade de ação, sobretudo de investimento, para que eles diminuam a distância que os separa das regiões mais desenvolvidas”, afirma Maílson.

Outra parte são as chamadas transferências voluntárias, aquelas negociadas pelo governo federal com os governos locais, com regras mais submetidas às negociações políticas do momento, e que incluem emendas parlamentares, transferidas conforme a indicação dos congressistas.

“Se a qualidade da educação tivesse melhorado, seria feito mais para a redução das desigualdades regionais do que a participação da região na arrecadação do bolo tributário nacional”, afirma Maílson, ao falar da manutenção das desigualdades apesar das transferências. “Não é tanto o dinheiro, é a qualidade da educação. Colocar mais dinheiro sem mudar a qualidade não adiantaria nada.”

Leia os principais trechos da entrevista:

O senhor aponta um erro considerar todas as transferências da União na hora de comparar a situação entre os Estados. Por que?

A transferência para os fundos de participação não tem qualquer semelhança com as transferências voluntárias, que são negociadas. O fundo de participação é composto de recursos que pertencem aos Estados e municípios, não é por que o governo federal quis transferir. Aquilo é direito dos Estados. Por isso, também não haveria como a União estabelecer regras para um dinheiro que pertence aos Estados. Isso existia no passado, na época do regime militar, em que a aplicação dos recursos era feita de acordo com os projetos aprovados pelo governo federal. Era uma interferência indevida, feria a autonomia federativa.

A queixa de governadores do Sul e do Sudeste está com uma premissa errada?

O Zema dá a entender que tudo isso que os Estados do Nordeste recebem do fundo de participação é porque eles articularam, sendo que a articulação foi feita em 1988, quando ainda não existiam essas associações. O valor foi uma negociação que fez parte da própria Constituição. Os Estados do Nordeste apoiaram a reivindicação do Sul e do Sudeste para a incorporação dos impostos únicos sobre combustíveis, lubrificantes, minerais e outros na base do ICMS. Os Estados do Sul e do Sudeste passaram a ter uma arrecadação maior do ICMS e os demais uma arrecadação maior da parte que lhes cabe no Imposto de Renda.

O argumento do governador de Minas Gerais, Romeu Zema, de que as regiões Sul e Sudeste também têm localidades pobres faz sentido?

O argumento é pouco apropriado. Em todo o mundo onde existem mecanismos institucionais voltados para reduzir desigualdades regionais, não se discute se cada unidade mais rica tem ou não regiões pobres também. Na Alemanha, por exemplo, existe uma transferência entre os Estados e os mais ricos transferem uma parte da arrecadação do IVA (Imposto sobre Valor Agregado) para os menos ricos, mas nenhum Estado faz esse questionamento. Estudos mais recentes mostraram que o que vai fazer a diferença para Nordeste e para a Amazônia é a educação. Um estudo bem fundamentado é do economista pernambucano Alexandre Rands Barros no livro Desigualdades Regionais no Brasil Natureza, causa, origens e soluções. Se a qualidade da educação tivesse melhorado, seria feito mais para a redução das desigualdades regionais do que a participação da região na arrecadação do bolo tributário nacional.

É preciso direcionar mais recursos para a educação?

Não é tanto o dinheiro, é a qualidade da educação. Colocar mais dinheiro sem mudar a qualidade não adiantaria nada. Hoje, por exemplo, o Brasil gasta em educação com dinheiro público 6,3% do PIB. Isso é mais do que a média de gasto proporcional dos países da OCDE, que é de 5,8%, e mesmo assim a gente tem uma educação de qualidade lamentável. O Brasil gasta em educação proporcionalmente 1 vez e meio o que gasta a China, que está mandando o homem à lua, está na vanguarda da tecnologia 5G, de reconhecimento facial e é hoje, pelo critério de poder de compra, a economia maior do planeta. Os países asiáticos no geral são a prova de que você pode, com menos dinheiro do que o Brasil gasta, ter uma mudança grande na qualidade da educação.

O modelo atual de distribuição de recursos entre os Estados tem de ser rediscutido?

É um modelo feito em 1988 com uma certa correria, tem que ser discutido, mas é um assunto complexo. O sentido dessas transferências em qualquer país é atribuir aos Estados menos desenvolvidos uma capacidade de ação, sobretudo de investimento, para que eles diminuam a distância que os separam das regiões mais desenvolvidas. Isso merecia um estudo, um debate sério entre todos para discutir se ainda são válidas as premissas que levaram à fixação desse modelo. Eu não tenho certeza se é necessário mudar ou não, mas é possível discutir.

A reforma tributária está passando ao largo dessa discussão?

A reforma tributária tem a ver com a tributação do consumo. Eu acho que as regiões menos desenvolvidas vão ganhar com a reforma tributária porque são Estados importadores e, como a tributação passa da origem para o destino, teoricamente eles vão arrecadar mais do que arrecadam hoje, por isso, tem uma transição longa de 50 anos. Sem essa regra, não haveria reforma tributária, como não houve no passado. No curto prazo, você teria perdas dos Estados mais desenvolvidos, sobretudo São Paulo. O que faz a reforma: durante 20 anos, nenhum dos membros da federação - União, Estados e municípios - vai ter perda de arrecadação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2023

MERCADO APOSTA CONTRA PREVISÕES DE HADDAD E NOVO ARCABOUÇO VIRA PEÇA DE FICÇÃO ANTES DE NASCER

Estimativas dos economistas dos bancos apontam déficits primários até 2026 e colocam em xeque equilíbrio nas contas públicas embutido na proposta do governo

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por José Fucs

O novo arcabouço fiscal proposto pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para substituir o teto de gastos, pelo qual o total de despesas de um ano é limitado ao valor do ano anterior corrigido pela inflação, nem foi aprovado ainda em definitivo pela Câmara, depois de ter sido modificado pelo Senado. Mas, segundo os analistas de mercado, já se tornou uma peça de ficção.

De acordo com os dados mais recentes do Boletim Focus, do Banco Central, as metas fiscais previstas pelo novo arcabouço para o período de 2023 a 2026 – calculadas com base no aumento de receitas e não no corte de despesas – estão bem mais otimistas do que apontam as estimativas dos economistas dos bancos.

Pelas previsões do governo, as contas públicas devem fechar 2023 com um déficit primário de 0,5% do PIB (Produto Interno Bruto). Depois, a previsão é zerar o déficit em 2024 e transformá-lo em superávits de 0,5% do PIB em 2025 e de 1% do PIB em 2026, com uma tolerância de 0,25 ponto percentual, para mais ou para menos, durante todo o período.



Otimismo do ministro Fernando Haddad em relação às contas públicas contrasta com as previsões dos economistas dos bancos Foto: Ueslei Marcelino/Reuters

Na avaliação do mercado, porém, conforme os números do Focus, apurados com base nas estimativas dos bancos, o déficit em 2023 deverá chegar a 1% do PIB, o dobro do previsto pelo governo. Nos anos seguintes, a projeção dos economistas das instituições financeiras é de que o Orçamento vai continuar no vermelho, com déficits equivalentes a 0,8%, 0,5% e 0,35% do PIB em 2024, 2025 e 2026, respectivamente.

Considerando um PIB de cerca de R\$ 10 trilhões neste ano, isso significa que, em vez da geração de um superávit total de R\$ 100 bilhões nos quatro anos do governo Lula, caso as metas previstas no novo arcabouço sejam cumpridas, o que deverá acontecer, pelas estimativas do mercado, é um rombo fiscal de R\$ 265 bilhões no período. Ou seja, a diferença entre o que o governo prevê e o que os analistas preveem alcança a “bagatela” de R\$ 365 bilhões (3,6% do PIB) até 2026, levando em conta no cálculo a estimativa do PIB para 2023.

É certo que, muitas vezes, as previsões catastrofistas dos economistas acabam desmentidas pela realidade. Foi assim, por exemplo, com a previsão de que a dívida pública alcançaria mais de 100% do PIB no pós-pandemia, mas ela acabou fechando em 73,6% do PIB em 2022, no menor patamar



desde 2016. Foi assim, também, em relação à retomada da atividade econômica em 2021, após a recessão de 2020, mas ela voltou “em V”, como previa o ex-ministro da Economia Paulo Guedes. E foi assim, ainda, em 2022, quando as projeções apontavam para uma recessão ou um crescimento muito baixo, mas no fim o PIB fechou em alta de 2,9%. Não seria inusitado, portanto, se os economistas errarem de novo desta vez.

A questão é que, agora, as previsões do mercado já estão sendo confirmadas pela realidade. Até o próprio governo já anda dizendo que o quadro é mais nebuloso do que as projeções embutidas no novo arcabouço fiscal. O próprio Haddad já fala que o déficit em 2023 deverá ficar em 1% do PIB. Mas sua previsão, apesar de estar bem abaixo do déficit previsto no Orçamento, de 2,3% do PIB, está acima da que consta no arcabouço e não encontra eco nem na Esplanada dos Ministérios, em Brasília.

A última previsão da Secretaria de Orçamento do Ministério do Planejamento já elevou a estimativa de déficit primário para R\$ 145,4 bilhões (1,4% do PIB) em 2023, quase três vezes mais que a meta definida no novo arcabouço, o que aumenta as incertezas em relação às metas fiscais propostas por Haddad e ao que deve acontecer nos próximos anos com as contas públicas.

Muitos analistas colocam em xeque a previsão de que o governo conseguirá obter as receitas adicionais necessárias para cumprir as metas previstas no arcabouço, mesmo com uma eventual aceleração da atividade econômica e com a adoção de medidas que aumentem a carga tributária no País, como a volta do chamado “voto de qualidade” no Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais), que está em análise no Congresso, cujo objetivo é beneficiar o Fisco nos julgamentos que terminarem empatados no órgão.

Embora algumas medidas arrecadatórias propostas por Haddad só comecem a ter efeito em 2024, o resultado da arrecadação federal no primeiro semestre ficou muito aquém do esperado, emitindo um sinal preocupante em relação à real capacidade de o governo entregar o que está prometendo.

Segundo dados do Tesouro Nacional, as receitas no primeiro semestre ficaram 5,1% abaixo do mesmo período de 2022, já descontada a inflação, enquanto as despesas subiram, em termos reais, os mesmos 5,1% ante os gastos do ano passado. Com isso, as contas federais fecharam com um déficit de R\$ 42,5 bilhões no semestre, quase atingindo o rombo previsto para o ano todo no novo arcabouço.

Desconfiança

Hoje, não há consenso nem mesmo em relação a quanto o governo precisa de recursos adicionais para viabilizar as metas definidas nas novas regras fiscais. Haddad fala em R\$ 100 bilhões. A ministra do Planejamento, Simone Tebet, no entanto, estima que seriam necessários R\$ 150 bilhões, isto é, 50% a mais. O ex-secretário do Tesouro Mansueto Almeida, hoje economista-chefe do Banco BTG Pactual, vai além. Para ele, seria preciso viabilizar uma arrecadação adicional de R\$ 200 bilhões para o novo arcabouço “parar de pé”, o que parece difícil de obter no momento e oneraria ainda mais o setor produtivo e os cidadãos, já sufocados por uma carga tributária de 33% do PIB, a mais alta entre os países emergentes.

Diante deste quadro, o mais provável é que as previsões do mercado se concretizem e o País continue a registrar déficits primários até 2026, ampliando a dívida pública, principalmente se o governo Lula insistir na ideia de buscar o equilíbrio fiscal não apenas sem cortar gastos, mas ampliando de forma considerável as despesas.

No fim, isso vai acabar fazendo com que os juros se mantenham em nível elevado, ao contrário do que quer o governo, turbinando o custo de rolagem da dívida e contendo a expansão da economia, com o aumento da desconfiança do setor privado em relação à situação fiscal e ao futuro dos negócios.

GALÍPOLO ADOTA TOM APAZIGUADOR APÓS RUÍDOS E BUSCA CONCILIAÇÃO NO BANCO CENTRAL

Em sua primeira participação pública no cargo, novo diretor apoiou proposta para ampliar o processo de captura de expectativas de inflação do Copom com outros segmentos da sociedade

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Após ruídos na sua chegada ao Banco Central, o novo diretor de Política Monetária, Gabriel Galípolo, adotou um tom apaziguador e de conciliação na sua primeira participação pública no cargo e depois da decisão do Comitê de Política Monetária (Copom) de reduzir a taxa Selic de 13,75% para 13,25% ao ano.

Durante debate organizado pelo Conselho Federal de Economia (Cofecon), o ex-braço direito do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tentou afastar um postura conflituosa dentro do BC. Galípolo elogiou a qualidade técnica da reunião da reunião Copom.



Indicado pelo presidente Lula para o cargo em meio a uma sequência de ataques de integrantes do governo a Campos Neto contra os juros altos, Galípolo é visto como um mensageiro do governo para acelerar a queda da taxa Selic. Foto: Washington Costa/Ministério da Fazenda

Galípolo disse que nunca tinha participado de uma reunião tão bem “brifada” do ponto de vista de quantidade e qualidade de informações como a do Copom. Segundo ele, a sua primeira reunião aconteceu em clima cordial e educado.

“Isso é um resultado de uma capacidade técnica enorme que existe dentro do BC”, afirmou. “A cada reunião que eu faço com técnicos eu queria sair com um diplominha de horas de curso que eu fiz adicional. Eu aprendo demais”, disse. Na sua avaliação, a última ata do Copom teve “coragem” de explicitar os debates que foram realizados, com posições técnicas e defensáveis. Ele, no entanto, não fez nenhuma referência ao presidente do BC, Roberto Campos Neto - nem a favor e nem crítica. Campos Neto votou por um corte maior dos juros, desempatando a decisão do comitê.

O novo diretor também disse que as decisões do Copom foram técnicas e todos os argumentos apresentados, válidos. Ele foi questionado sobre as divergências entre os grupos de diretores do BC na última reunião. Respondeu apenas que estavam relacionadas ao tamanho do corte: 0,25 ou 0,50 ponto porcentual. Mas sinalizou que há convergência sobre os próximos passos.

‘Mensageiro’

Indicado pelo presidente Lula para o cargo em meio a uma sequência de ataques de integrantes do governo a Campos Neto contra os juros altos, Galípolo é visto como um mensageiro do governo para acelerar a queda da taxa Selic e garantir maior diversidade de opinião no Copom.

As críticas do governo ao BC continuam justamente a visão de que Campos Neto não estava sendo técnico ao manter os juros em patamar elevado por muito tempo, prejudicando a condução da atividade econômica e a gestão do governo Lula.

Os ruídos aumentaram com informações de que haveria uma espécie de “mordaça” no BC para tolher falas do novo diretor, o que foi negado pelo banco. O novo diretor é apontado como possível sucessor de Campos Neto. No debate, ele citou a escassez de pessoal, falta de concursos e a demanda por mudança na carreira dos servidores do banco. O governo e BC buscam uma transição suave até o final de 2024, quando termina o mandato de Campos Neto.

‘Economia real’

No debate, Galípolo apoiou proposta do ex-presidente do Cofecon, Antônio Corrêa de Lacerda, para ampliar o processo de captura de expectativas de inflação do Copom com outros segmentos da sociedade. Ele disse que o diretor de Política Econômica do Banco Central, Diogo Guillen, tem falado sobre o tema.

Lacerda também propôs a criação de um conselho consultivo do Copom de experts sobre política monetária, formado por integrantes de fora do mercado. O economista, que foi professor de Galípolo, defendeu maior clareza no processo de operacionalização da autonomia do BC. Sobre esse ponto, Galípolo não comentou e nem respondeu pergunta do Estadão se o Copom precisa de mais diversidade de opinião.

Como antecipou o Estadão, Campos Neto se comprometeu a fazer pesquisas frequentes com empresários para captar o pulso da economia real do Brasil. A ideia do BC é fazer um novo indicador para monitorar as expectativas do ponto de vista das empresas. O Banco Central hoje capta as expectativas de mercado por meio do boletim Focus, uma pesquisa coletada apenas com representantes do mercado financeiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/05/2023

LIRA E LÍDERES REMARCAM REUNIÃO SOBRE ARCABOUÇO FISCAL PARA PRÓXIMA SEGUNDA, APÓS RUÍDO COM HADDAD

Relator da proposta na Câmara disse que ainda não existe 'compromisso' para o prazo de votação do projeto

Por Giordanna Neves e Iander Porcella

BRASÍLIA – Após o ruído sobre declarações do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em relação ao “poder da Câmara”, o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), e líderes partidários se reuniram nesta terça-feira, 15, e definiram que a reunião para discutir as alterações feitas pelo Senado no projeto de lei do arcabouço fiscal será na próxima segunda-feira, 21.

A confirmação foi feita pelo relator da proposta, deputado Cláudio Cajado (PP-BA), em declaração à imprensa. De acordo com o parlamentar, a reunião servirá para buscar um consenso em torno do texto aprovado no Senado. Ele disse que ainda não existe “compromisso” para o prazo de votação do projeto e reforçou que essa decisão cabe ao colégio de líderes.



Relator da proposta na Câmara, Cláudio Cajado disse que ainda não existe 'compromisso' para o prazo de votação do projeto Foto: Lula Marques / Agência Câmara

Como mostrou o Estadão/Broadcast, as mudanças feitas pelos senadores ao arcabouço fiscal não foram incluídas na agenda da reunião de líderes. Cajado, inclusive, foi chamado de última hora para participar do encontro.

De acordo com o relator, o conteúdo não foi debatido, mas houve apenas um alinhamento em relação ao próximo encontro. Ele também teria uma reunião hoje com Haddad e a ministra do Planejamento, Simone Tebet, mas disse que não pôde comparecer por ter sido convocado por Lira.

Cajado também minimizou o atrito gerado pela declaração dada por Haddad e disse que a questão está “superada”. Como mostrou o Broadcast Político, a reunião para discutir arcabouço com Lira, líderes e técnicos da equipe econômica estava prevista para ontem, mas foi cancelada de última hora após repercussão negativa das declarações feitas pelo ministro.

Em entrevista ao jornalista Reinaldo Azevedo, exibida ontem, o petista disse que a Câmara está com “um poder muito grande” e não pode usá-lo para “humilhar” o Senado e o Executivo.

Essas declarações causaram incômodo na cúpula da Casa, que estranhou a postura do petista, tido pelos parlamentares como o “principal articulador político” do governo Lula. O ministro disse que ligou para Lira para esclarecer a situação e recebeu do deputado uma sugestão de declaração pública para evitar ruído. No entanto, após o desgaste, líderes já confirmavam nos bastidores que a apreciação do arcabouço seria adiada.

A reunião que ocorreria ontem estava marcada desde a semana passada. A expectativa era de que Cajado e a cúpula da Câmara chegassem a um consenso sobre as alterações feitas pelo Senado no arcabouço. Os senadores deixaram de fora dos limites da regra de controle de gastos as despesas com ciência e tecnologia, o Fundeb e o Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF).

Também aprovaram uma emenda que garante uma folga em torno de R\$ 30 bilhões para o governo ao autorizar a previsão de despesas condicionadas no Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2024, que precisa ser enviado ao Congresso até o fim de agosto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/05/2023

APAGÃO NO BRASIL: RELEMBRE OUTROS CASOS DE FALTA DE ENERGIA QUE O PAÍS JÁ VIVENCIOU

Falha no sistema elétrico nacional provocou queda de energia em todas as regiões nesta terça-feira, 15

Por Redação

Uma falha no sistema elétrico nacional provocou um apagão na manhã desta terça-feira, 15, que afetou todos os Estados do Norte e Nordeste e parte do Sudeste, Sul e Centro-Oeste, segundo informações do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS). De acordo com o órgão, às 8h31 houve uma falha na interligação da transmissão de energia entre o Norte e o Sudeste, o que provocou a interrupção de fornecimento de 16 mil megawatts de carga. As causas ainda estão sendo apuradas, disse o ONS.



Em razão de oscilação externa na alimentação de energia elétrica, a Linha 4-Amarela da cidade de São Paulo operou com velocidade reduzida e maior tempo de intervalo entre as estações
Foto: Reprodução/Twitter/@Preta_Gil

Causados por falhas de transmissão, queimadas ou crises hídricas, o Brasil já viveu casos similares de apagão ao longo da sua história. Relembre alguns dos mais recentes:

2001/2002

Esse é provavelmente o apagão mais lembrado no País. Nos últimos dois anos do governo Fernando Henrique Cardoso, o Brasil conviveu com uma série de interrupções no fornecimento de energia elétrica. Investimentos insuficientes nos anos anteriores, somados à falta de chuvas, fizeram com que o País tivesse de cortar 20% dos gastos com energia.

Foi criado um Ministério do Apagão para gerenciar a crise. Um racionamento “voluntário” de energia foi determinado: consumidores que atingissem as metas de economia seriam premiados, enquanto aqueles que não conseguissem reduzir seu consumo seriam punidos. Em 2002, o racionamento foi suspenso. Depois da crise, o Brasil começou a tomar mais medidas para reduzir o risco de novos apagões.



2013

Duas queimadas no Piauí provocaram um apagão que atingiu todos os Estados do Nordeste do País no dia 28 de agosto, segundo informou o ONS.

Às 14h58 (horário de Brasília), houve o desligamento da linha de transmissão da IENNE entre as cidades de Ribeiro Gonçalves e São João do Piauí. Às 15h04, outro incêndio paralisou uma segunda linha em funcionamento no local, operada pela Taesa, “o que conduziu à perda de sincronismo e consequente separação da região Nordeste do restante do Sistema Interligado Nacional (SIN)”, segundo informou o ONS na época.

2015

Um apagão atingiu as regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste no dia 19 de janeiro. O então ministro de Minas e Energia, Eduardo Braga, afirmou que o corte foi causado por um problema técnico em uma linha de transmissão de Furnas, que faz a ligação Norte-Sul da rede da companhia administrada pelo Grupo Eletrobras.

Segundo ele, a falha de um banco de capacitores da linha teria ocasionado uma variação na frequência do sistema interligado, levando ao desligamento de 11 usinas de geração.

2018

Falhas no linhão de transmissão de Belo Monte provocaram um apagão em 13 Estados das regiões Norte e Nordeste do País na tarde do dia 21 de março. Também houve registro de falta de luz nas regiões Sul, Sudeste e Centro-Oeste. Segundo o Operador Nacional do Sistema (ONS), todos os Estados do Nordeste foram afetados e no Norte as exceções foram Roraima, Acre e Rondônia, que não foram impactados com a queda de luz.

Luiz Eduardo Barata, então diretor-geral da ONS, afirmou que às 19h, 100% da energia estava restabelecida no Norte. Por volta das 20h, o Nordeste já contava com 70% de sua carga normalizada.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 15/05/2023*

AVAL DA UNIÃO TEM POTENCIAL DE ALAVANCAR PPPS

Conceito de inadimplência ou calote do poder concedente será fundamental para a efetiva queda do risco na concessão de crédito

EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Por Eric Brasil, Fábio Tieppo e Matheus Aquino

Em abril, o Ministério da Fazenda anunciou algumas medidas voltadas ao mercado de crédito. Dentre elas, destaca-se a garantia da União no financiamento de Parcerias Público-Privadas (PPPs) em Estados e municípios, que tem potencial para alavancar novos projetos e atrair investidores.

Em contratos desse tipo, os investimentos são remunerados, ao menos em parte, pelo poder concedente. O projeto assume o risco de crédito do poder público e os investidores precisam precificar a possibilidade de não receber as contraprestações.

A dificuldade de receber do poder público costuma aumentar em projetos de PPPs, principalmente quando se trata de entes da Federação sem tradição com parcerias. Isso porque usualmente PPPs são contratos de longo prazo e, com a alternância natural de poder, não é incomum que os novos eleitos tenham incentivos diferentes dos antecessores, muitas vezes afetando contratos em andamento.

A medida proposta pela Fazenda permite ao ente público contratar uma fiança bancária ou financiar os aportes tendo a União como garantidora. Assim, no caso de calote, as garantias são acionadas.

Isso diminui o risco do projeto, o que afeta positivamente o setor de duas formas: (i) a taxa de retorno exigida será menor, reduzindo as contraprestações necessárias e, eventualmente, tornando projetos viáveis; e (ii) a medida é capaz de aumentar a concorrência da licitação e promover a seleção de empresas melhores. Com o risco elevado, existe uma tendência de que empresas que não precificaram corretamente o risco sejam vencedoras, potencializando problemas na execução do contrato.

A Fazenda anunciou novas medidas em julho, incluindo a possibilidade de financiamento integral de contraprestações por bancos públicos e a necessidade de contrapartidas das instituições financeiras em operações com aval da União.

A expectativa é que as medidas afetem principalmente PPPs estruturadas por municípios, o que tende a beneficiar novas iniciativas e destravar projetos em saneamento, iluminação pública, mobilidade, habitação e espaços urbanos (parques, estádios, etc.).

No entanto, o modo como os atores desse mercado – bancos, investidores, Judiciário e União – entenderão o conceito de inadimplência ou calote do poder concedente ainda não é claro e será fundamental para a efetiva queda do risco de crédito. Além disso, as flexibilizações tornam fundamental a realização de análises cuidadosas dos projetos, evitando uma alocação ineficiente de recursos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 15/05/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

TEBET DIZ QUE É POSSÍVEL PASSAR 'PENTE-FINO' NOS GASTOS SOCIAIS PARA ATINGIR META DE ZERAR DÉFICIT

Segundo a ministra, o governo quer destravar uma série de concessões a partir de 2024, que podem gerar outorgas entre R\$ 10 bi e R\$ 40 bi, o que poderia auxiliar o plano de zerar o déficit

Por Guilherme Pimenta, Valor — Brasília



Ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet — Foto: Roberto Casimiro/Agência O Globo

A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, disse nesta terça-feira (15) que é possível passar um "pente-fino" em gastos sociais para, do lado das despesas, atingir a ambiciosa meta de zerar o déficit público no próximo ano. "Haddad, de forma correta, impôs um desafio audacioso, difícil de ser executado, mas crível e possível", afirmou a ministra, em relação ao plano de zerar o déficit.

Ela disse que, além de elevar receitas por meio de medidas como taxação de offshores, JCP e fundos exclusivos, é possível analisar políticas que não estão sendo bem executadas. "Onde estão as fraudes, os erros, e de outro [lado] a qualidade dos gastos. Ninguém quer diminuir políticas públicas prioritárias, mas é preciso garantir que tenham qualidade e eficiência", falou a ministra. Leia também: Quem são os super-ricos que Haddad quer taxar? Ucrânia faz primeiro ataque contra infraestrutura de petróleo da Rússia

Há gastos que não estão sendo bem executados, segundo Tebet, em programas no âmbito do Ministério de Desenvolvimento Regional, no cadastro único, e também na própria Previdência Social, que poderia chegar a R\$ 20 bilhões.

Tebet também disse que, caso as medidas de elevar receitas não prosperem, "o papel é controle de gastos e corte de gastos públicos, com contingenciamento". Ela também observou que as medidas do voto de qualidade do Carf e as decisões sobre o ICMS que beneficiam receitas federais, no caso das subvenções, são fundamentais para o plano de zerar o déficit.

Tebet: governo quer destravar concessões

A ministra disse que o governo quer destravar uma série de concessões de rodovias, portos e aeroportos a partir de 2024, que podem gerar outorgas entre R\$ 10 bilhões e R\$ 40 bilhões, o que poderia auxiliar no plano de zerar o déficit das contas públicas.

"Vamos destravar 70% das concessões de rodovias, portos e aeroportos, que estavam travadas por questões de legislação. Vamos permitir para essas obras inacabadas, que essas empresas retomem as obras. Estamos falando de novas outorgas", comentou a ministra.

"Quanto vai entrar? R\$ 40 bilhões? R\$ 30 bilhões? R\$ 20 bilhões? R\$ 10 bilhões?", argumentou Simone Tebet.

Planejamento prepara 'algo diferente' sobre precatórios Segundo Tebet, sua pasta está preparando "alguma coisa diferente" do que classificar precatórios como despesas financeiras, na intenção de resolver um rombo que pode chegar a R\$ 200 bilhões a partir de 2027.

A ministra disse, por outro lado, que ainda não conversou sobre o assunto com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para ser informada sobre os planos da pasta a respeito do tema. "Tem que ser em forma de uma PEC, tem que ser bem elaborado e discutido, o que não dá é deixar para 2027", limitou-se a dizer a ministra.

Na última semana, o jornal "Folha de S.Paulo" revelou que o governo avalia uma PEC para classificar precatórios como despesa financeira. Assim, os montantes poderiam ser pagos na integralidade e as regras fiscais, como os limites de despesa e a meta de resultado primário, não seriam atingidas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2023

ÁRABES PROSPECTAM NEGÓCIOS NO BRASIL E SÃO CORTEJADOS PELO MERCADO

Investidores sauditas têm interesse em alimentos e outras commodities, mas também pretendem levar empresas locais ao Oriente Médio

Por Fernanda Guimarães e Mônica Scaramuzzo — De São Paulo

Antes mesmo da visita de a comitiva da Arábia Saudita ter lotado o teatro e o "foyer" da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) na semana retrasada - o evento oficial do grupo que trouxe representantes de cerca de 80 empresas de diversos setores econômicos ao Brasil -, algumas transações de fusões e aquisições (M&As, na sigla em inglês) já davam o tom do aumento do interesse dos xeques árabes no país. Na Avenida Faria Lima, centro financeiro do país, ficou claro que os investimentos devem crescer no Brasil, com a contrapartida de que empresários brasileiros desembarquem no Oriente Médio também.

Há o potencial, segundo banqueiros de investimento, de que a que a região deixe para trás uma posição de investimentos direto pequena até pouco tempo atrás - sequer aparecia no ranking do Banco Central de 2021, de acordo com o último levantamento disponível. Agora, considerando apenas o volume de recursos sinalizados para investimentos, já são cerca de R\$ 50 bilhões (US\$ 10 bilhões), dos quais R\$ 14 bilhões (cerca de US\$ 3 bilhões) já desembolsados só na BRF e na Vale neste ano.

Dados da Câmara de Comércio Árabe Brasileira mostram que entre, 2004 e 2019, os países árabes como um todo investiram cerca de US\$ 14 bilhões no país. O Brasil fez investimento direto de US\$ 1,7 bilhão entre 2007 e 2020 nos países da região.

Não foi à toa que o primeiro evento oficial da comitiva tenha sido na Fiesp, prédio frequentado pelo PIB tradicional da indústria, na Avenida Paulista, antigo corredor financeiro do país. Ali foram costuradas as primeiras conversas para atrair investimentos bilionários árabes. Estiveram presentes ministros e aliados do governo Luiz Inácio Lula da Silva, como o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin (PSB), o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, Marcio França (Portos e Aeroportos), além do governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (PP), buscando atrair os dólares da região.

Neste ano, investidores árabes desembolsaram em torno de R\$ 14 bilhões em negócios na BRF e na Vale

O mercado financeiro não perdeu tempo. Eventos paralelos ao da Fiesp foram organizados na mesma semana pelo BTG Pactual, pela XP, e pela Sete Partners, que tem como sócio André Skaf, filho de Paulo Skaf, ex-presidente da federação das indústrias paulistas.

As operações mais recentes, encabeçadas pelos sauditas, abrem uma nova fase nos investimentos árabes. Fundos como o Mubadala - nesse caso de Abu Dhabi e acionista de empresas como Atvos, ATG e Cerc - QIA, do Catar, e Adia, de Abu Dhabi, já desembarcaram no país há mais tempo.

O interesse não é apenas encontrar ativos no Brasil, mas também atrair companhias locais dispostas a fazer negócios no Oriente Médio. Com isso, o mercado financeiro se movimenta para fazer essa ponte.

Discretos nos negócios, os árabes ganharam holofotes no Brasil por razões políticas. Joias e outros presentes oferecidos ao ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) quando este ainda estava no governo tornaram-se objeto de investigação da Polícia Federal por não terem sido declarados à Receita nem incorporados ao patrimônio da União. Em junho, Lula cancelou um jantar com o príncipe herdeiro Mohammed bin Salman, em Paris, que havia presenteado Bolsonaro., com a justificativa de que a agenda estava lotada. No entanto, teria pesado o receio de repercussão negativa.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2023

HIDROVIAS DO BRASIL PLANEJA NOVO CICLO DE EXPANSÃO

Com desalavancagem gradual e aumento de volumes, grupo volta a planejar crescimento

Por Taís Hirata — De São Paulo



Fabio Schettino: “Estamos em uma fase de voltar a olhar para o crescimento da companhia” — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Hidrovias do Brasil começa a preparar seu próximo ciclo de investimentos, que deverá ser definido no segundo semestre deste ano. A companhia, que tem reduzido gradualmente seu endividamento, prevê ampliações pontuais até 2025, mas se prepara para uma expansão mais robusta a partir daí. “Estamos em uma fase de voltar a olhar para o crescimento da companhia”, afirma o presidente, Fabio Schettino.

Um dos focos centrais do crescimento será na operação do Arco Norte, que faz o escoamento de grãos do Centro-Oeste até o Pará. No curto prazo, a empresa já deverá ampliar sua capacidade no terminal privado em Barcarena (PA), dos atuais 7,2 milhões de toneladas por ano, para 7,9 milhões de toneladas até 2024, por meio de uma estrutura flutuante.



Já o projeto mais robusto de duplicação do berço de atracação do terminal ainda está em análise. “A ideia é que nosso terminal, que é em formato de ‘L’, passe a ser em ‘T’, haveria a construção de um novo berço. Estamos vendo qual seria a melhor solução de engenharia, de investimentos”, afirma. A área dessa expansão já está garantida.

Além disso, ainda no Arco Norte, a Hidrovias do Brasil estuda formas para atender melhor a movimentação de fertilizantes, com estruturas em Barcarena e em Miritituba (PA). “No início, a empresa vinha fazendo a movimentação concorrendo com o ciclo do grão. Mas agora que estamos com capacidade tomada, estamos estudando uma solução para atender fertilizantes, já que é uma carga de retorno.”

No Porto de Santos (SP), onde o grupo opera um terminal de fertilizantes, conquistado em leilão em 2019, também já existe um plano de ampliação da capacidade, embora a operação ainda esteja em fase crescente. A companhia pede, ao governo federal, a incorporação de uma área, localizada no meio do terminal, que elevaria a capacidade de 2,5 milhões de toneladas em mais 1,2 milhão de toneladas.

O financiamento do novo ciclo de investimentos dependerá da definição dos valores e do cronograma. Para as intervenções previstas em 2024 e 2025, a empresa prevê usar seu próprio fluxo de caixa, afirma Ricardo Pereira, diretor financeiro da Hidrovias do Brasil. Já para as obras mais amplas projetadas para o período de 2026 em diante, a estrutura de crédito será avaliada.

Neste momento, diz ele, não há planos de acessar o mercado de capitais, embora a empresa tenha recebido um sinal positivo na oferta secundária, realizada em julho deste ano, na qual os fundos de private equity do Pátria e da Temasek venderam ações. “Ficou claro que é uma opção viável e atrativa.”

O grupo tem conseguido reduzir, trimestre a trimestre, sua alavancagem. Em junho, o indicador chegou a 4,04 vezes da relação entre dívida líquida e Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) ajustado. A meta é chegar a um intervalo entre 3 vezes e 3,5 vezes, diz Pereira. A expectativa é alcançar esse patamar até o fim de 2024.

A dívida líquida do grupo teve uma queda anual de 13,2% no segundo trimestre deste ano, chegando a R\$ 3,3 bilhões. A redução no período foi beneficiada pelo efeito da variação cambial nas dívidas em dólares, que representam a maior parte do total, e pelo reforço de caixa.

No segundo trimestre, a empresa aumentou seu lucro líquido de R\$ 22 milhões, em 2022, para R\$ 117,9 milhões, neste ano. A receita líquida da companhia avançou 44,9% na comparação anual, chegando a R\$ 597,5 milhões no trimestre. O Ebitda subiu 90,8%, para R\$ 327,5 milhões.

Os volumes movimentados pela empresa somaram 5,1 milhões de toneladas, uma alta de 10,3% na comparação anual. A alta se deu principalmente na operação de navegação costeira, que apresentou aumento de 12,3%, para 837 mil toneladas, e pelo início da operação de fertilizantes no Porto de Santos, que adicionou 317 mil toneladas, em comparação com o segundo trimestre de 2022, quando ainda não havia movimentação no terminal.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2023

LUCRO LÍQUIDO DA HIDROVIAS DO BRASIL SOBE PARA R\$ 118 MILHÕES NO 2º TRI

Lucro líquido no mesmo período do ano anterior havia sido de R\$ 22 milhões

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Hidrovias do Brasil aumentou seu lucro líquido no segundo trimestre de R\$ 22 milhões, em 2022, para R\$ 117,9 milhões, neste ano.



A receita líquida da companhia avançou 44,9% na comparação anual, chegando a R\$ 597,5 milhões no trimestre. O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) subiu 90,8%, para R\$ 327,5 milhões.

Os volumes movimentados pela empresa no trimestre somaram 5,1 milhões de toneladas, uma alta de 10,3% na comparação anual. A alta se deu principalmente na operação de navegação costeira, que apresentou aumento de 12,3%, para 837 mil toneladas, e pelo início da operação de fertilizantes no Porto de Santos, que adicionou 317 mil toneladas, em comparação com o segundo trimestre de 2022, quando ainda não havia movimentação no terminal. O Corredor Sul teve alta anual de 2,9%, para 1,76 milhão de toneladas, e o Corredor Norte, aumento de 0,8%, para 2,2 milhões de toneladas.

A companhia manteve o movimento de desalavancagem observado nos últimos trimestres, e encerrou junho com uma relação entre dívida líquida e Ebitda ajustado de 4,04 vezes, contra 4,58 vezes no trimestre anterior e 5,74 vezes no mesmo período de 2022.

A dívida líquida do grupo caiu 13,2%, para R\$ 3,3 bilhões. No segundo trimestre deste ano, a redução foi beneficiada principalmente pelo efeito da variação cambial nas dívidas em dólares, que representam a maior parte do endividamento, e pelo reforço de caixa, que encerrou o trimestre em R\$ 726,2 milhões, alta de 22,2%.

Os investimentos da companhia no trimestre somaram R\$ 59,5 milhões, uma queda de 33,5% na comparação com o mesmo período de 2022. Megacomboio de barcaças de grãos da Hidrovias do Brasil rumo ao Arco Norte — Foto: Divulgação

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 15/05/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

PAC PREVÊ MAIS DE 300 OBRAS EM RODOVIAS E FERROVIAS

Programa terá R\$ 1,7 trilhão em investimento

Por Sabrina Craide - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), anunciado pelo governo federal na última sexta-feira (11), prevê mais de 302 empreendimentos rodoviários e ferroviários, entre obras públicas e concessões à iniciativa privada. O total previsto para rodovias e ferrovias é de R\$ 280 bilhões, sendo R\$ 79 bilhões em recursos do Orçamento Geral da União e R\$ 201 bilhões em investimentos privados.

Rodovias e ferrovias

Com 267 empreendimentos previstos nas rodovias federais, são estimados R\$ 185,8 bilhões, sendo R\$ 73 bilhões em investimentos públicos e R\$ 112,8 bilhões em investimentos privados. Além da construção de novas rodovias, os recursos preveem a manutenção da malha rodoviária em todos os estados.

No setor de ferrovias, uma das obras do Novo PAC é o trecho da Transnordestina em Pernambuco, que irá de Salgueiro ao Porto de Suape, na região metropolitana do Recife.

Outras quatro obras públicas foram contempladas no planejamento do governo: a adequação das linhas férreas de Juiz de Fora (MG) e de Barra Mansa (RJ) e a construção das ferrovias de Integração Oeste-Leste (Fiol 2) e de Integração do Centro-Oeste (Fico 1). Além delas, seis estudos de novas concessões fazem parte do programa, como é o caso da EF-170, a Ferrogrão, outro projeto de extrema relevância.



No total, estão previstos R\$ 6 bilhões em investimentos públicos e R\$ 88,2 bilhões em investimentos privados para o setor de ferrovias.

As intervenções em ferrovias e rodovias integram o eixo Transporte Eficiente e Sustentável, que também reúne investimentos em portos, aeroportos e hidrovias, com o objetivo de reduzir os custos da produção nacional para o mercado interno e elevar a competitividade do Brasil no exterior. O total destinado para este eixo é R\$ 349 bilhões, o segundo maior montante em relação ao volume total de recursos do Novo PAC.

Energia

No setor de energia, o Ministério de Minas e Energia terá 165 empreendimentos no PAC, com um investimento total de R\$ 592 bilhões. Além do relançamento do programa Luz para Todos, com previsão de investimentos de mais de R\$ 14 bilhões em 11 estados para universalizar o atendimento, estão previstos mais de 28 mil quilômetros em novas linhas de transmissão, projetos em usinas eólicas e fotovoltaicas.

Também se destacam os projetos de usinas termelétricas a gás natural; estudos para geração de hidrogênio verde; extensão da vida útil da Usina de Angra 1 e a UTN Angra 3, que será considerado o estudo de viabilidade técnica, econômica e socioambiental do projeto.

Na área de petróleo, gás e biocombustíveis estão previstas obras como o Projeto Integrado Rota 3; implantação de Biorrefino em refinaria de Mataripe; perfuração de três poços exploratórios dentro da campanha exploratória da Petrobras na Margem Equatorial; Unidade de Captura e Estocagem de Carbono em reservatório subterrâneo e conclusão da Refinaria Abreu e Lima, em Pernambuco.

Outros estudos incluídos no PAC são para projetos de minerais de transição energética como urânio, cobalto, níquel, quartzo, lítio, cério-terras raras, cobre, grafita; estudos para avaliação dos depósitos minerais (P, K, N) e de aproveitamento de rochas e rejeitos de mineração.

PAC

Dos R\$ 1,7 trilhão de recursos para o novo PAC, R\$ 371 bilhões virão do Orçamento Geral da União. O setor privado entrará com R\$ 612 bilhões, e as empresas estatais vão aportar R\$ 343 bilhões, especialmente a Petrobras. Mais R\$ 362 bilhões virão de financiamentos. A previsão é que R\$ 1,4 trilhão sejam aplicados até 2026 e o restante após essa data.

O Novo PAC vai investir em todos os estados do Brasil. O programa tem nove eixos de investimentos: Cidades Sustentáveis e Resilientes, Transição e Segurança Energética, Transporte Eficiente e Sustentável, Inclusão digital e Conectividade, Saúde, Educação, Infraestrutura Social e Inclusiva, Água para Todos e Defesa.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 15/05/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DO TERMINAL EM SANTANA ACONTECERÁ NO DIA 21 DE AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 16:40

A Antaq promove audiência pública em 21 de agosto para a obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos estudos para arrendamento da instalação portuária denominada MCP03, no Porto Organizado de Santana (AP).

O terminal, destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais, especialmente soja e milho, possui uma área brownfield de 11.680 m² e a expectativa é que sejam investidos cerca de R\$ 89 milhões, dos quais R\$ 20 milhões serão somente em melhorias da infraestrutura existente.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 9h às 14h do dia 18 de agosto.

Os interessados poderão enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito no "Whatsapp". Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Microsoft Teams". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Microsoft Teams" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.

Fonte: Antaq

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2023

ASIA SHIPPING TEM RESULTADO RECORDE EM VOLUME EMBARCADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 15:54



No mês de junho, a movimentação de cargas full contêiner aumentou 43% em relação ao mesmo período do ano passado

A Asia Shipping bateu recorde em junho em volumes embarcados. Neste período, a multinacional brasileira especializada na integração de cargas registrou um crescimento de 43% na movimentação de cargas containerizadas. Se comparado com junho de 2022, o volume embarcado saltou de 12.472 TEUs para 17.900 TEUs.

O volume embarcado pelos setores automotivo e eletroeletrônico tem sido um grande diferencial para o desempenho da empresa neste ano, juntamente com a demanda elevada por placas fotovoltaicas.

“O setor de energia solar tem um grande potencial de crescimento no mundo”, destaca Rafael Dantas, diretor de Vendas da Asia Shipping. “Sabemos que o futuro do planeta e das próprias organizações passa pela adoção de medidas sustentáveis, que possam beneficiar as empresas e a sociedade”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2023

HIDROVIAS DO BRASIL APRESENTA MAIOR RESULTADO EM UM ÚNICO TRIMESTRE

Da Redação NAVEGAÇÃO 15/08/2023 - 15:49



Companhia apresentou recorde de volume e ultrapassou R\$ 1 bilhão em receita no primeiro semestre de 2023

A Hidrovias do Brasil, empresa de soluções logísticas, divulgou os resultados do segundo trimestre e do primeiro semestre de 2023 com recordes importantes como os de volume e receita. A companhia alcançou 5,1 milhões de toneladas movimentadas no trimestre, com crescimento em todos os corredores logísticos. O número é 10,3% maior, em comparação com o mesmo período do ano anterior, que também havia sido um recorde. Já a receita operacional

líquida foi a maior apresentada em único trimestre, com crescimento de 12,7% em relação ao segundo trimestre de 2022, totalizando R\$ 567 milhões.

No semestre, a receita ultrapassou R\$ 1 bilhão, aumento de 20,5% em relação ao semestre anterior. E pela quinta vez consecutiva, houve crescimento no EBITDA ajustado + EBIDTA das JV's se comparado com os mesmos períodos dos anos imediatamente anteriores, somando R\$ 299 milhões no segundo trimestre, número 11,7% maior em relação ao segundo trimestre de 2022.

O CEO da Hidrovias do Brasil, Fabio Schettino, destaca os resultados obtidos pela empresa. “Encerramos o segundo trimestre de 2023 apresentando mais um recorde de volume e o maior resultado já obtido em um único trimestre pela companhia, que por mais expressivo que seja, ainda segue aquém da nossa capacidade plena já instalada já que o terminal de Santos está em fase de crescimento da curva de volume, comprovando a robustez e a solidez dos nossos fundamentos” e complementa “Os seis primeiros meses de 2023 nos dão confiança de que estamos navegando na direção certa e de que nossas prioridades estratégicas estão corretas, destravando valor para a todos os nossos públicos e nos posicionando de forma cada vez mais relevante em um setor com imensas oportunidades futuras. Entendemos que neste momento poderemos colher frutos do que fizemos ao longo do tempo, comprovando a resiliência e fundamentos do modelo de negócio, com resultados extraordinários”.

A companhia entrará agora em um novo ciclo de sua história sobre o qual Schettino complementa “A companhia conclui agora o primeiro ciclo de investimentos com o término do pagamento dos novos empurradores troncais e dos híbridos de manobra — que serão utilizados no Corredor Norte — e do investimento no desenvolvimento da expedição pelo modal ferroviário em Santos, para que, a partir de 2024, consigamos demonstrar geração de caixa significativa, que continuará sendo direcionada para desalavancagem, sem renunciar a oportunidades de crescimento no curto prazo”.

Recentemente, a companhia anunciou ao mercado que ampliará sua capacidade no Sistema Norte em 700 mil toneladas, após vencer processo eletivo simplificado para operação com navios fundeados no espelho d'água no sistema de transbordo direto de barcaças para navios no CDP — porto público de Barcarena.

Outro dado importante para a companhia é a alavancagem. Houve uma redução expressiva de 1,7x no indicador dívida líquida/EBITDA, em relação ao mesmo período do ano anterior, totalizando 4,04x. Para o CFO da Hidrovias do Brasil, Ricardo Pereira, a companhia está fazendo o trabalho de desalavancagem de forma estruturada, “Há alguns anos, a companhia tem realizado apenas movimentos conscientes e diligentes de investimentos. A empresa está há quatro trimestres reduzindo a desalavancagem. Já reduzimos mais de R\$ 500 milhões da dívida líquida e contamos com um perfil de dívida longa e barata. Estamos buscando chegar em 3x e 3,5x de alavancagem até o fim do ano que vem.”, analisa o executivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2023

MULTILOG VENCE LICITAÇÃO E SEGUE À FRENTE DA CONCESSÃO DE TRÊS PORTOS SECOS NO RIO GRANDE DO SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 15:43



Empresa de logística integrada continua responsável pelas unidades aduaneiras de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento

A Multilog acaba de vencer a licitação que estava em curso na Receita Federal e seguirá, por mais 25 anos, como concessionária responsável pelos portos secos de Jaguarão, Uruguaiana e Santana do Livramento, localizados no Rio Grande do Sul. A Multilog venceu a

concorrência pública por apresentar a melhor proposta entre as empresas participantes.

“É com muita satisfação que recebemos o resultado da licitação que elegeu a Multilog como vencedora do certame. A grande expertise na administração e operação de recintos alfandegados e o trabalho de excelência realizado nessas unidades aduaneiras confirmam a nossa qualificação e reforçam nossa decisão de seguir investindo nessa área”, afirma Djalma Vilela, presidente da Multilog, ao antecipar que a companhia irá inaugurar mais um porto seco este ano em Dionísio Cerqueira (SC).

A empresa é responsável por um volume relevante da carga terrestre que transita pelos portos secos de fronteira brasileiros em direção aos países do Mercosul ou proveniente deles. Opera atualmente quatro unidades alfandegadas, sendo as três do Rio Grande do Sul e outra unidade de Foz do Iguaçu (PR), que é a maior da América Latina. A área total dessas unidades é de 450 mil m², e mais 125 mil m² serão agregados com a conclusão das obras em Dionísio Cerqueira.

“Já temos uma participação muito representativa na movimentação de cargas em portos secos no Mercosul, e a nossa atuação será intensificada com a entrada em operação da unidade de Dionísio Cerqueira”, destaca Juliane Wolff, Head de Relações Institucionais, Aduaneiro, Regulatórios e SMA na Multilog, ao ressaltar que, além de ampliar a capacidade, a empresa também está atenta às oportunidades de expansão.

Em 2022, a Multilog registrou o ingresso de cerca de 400 mil veículos que movimentam cargas de importação e exportação nestas unidades alfandegadas, e outros 138 mil ingressos entre janeiro e maio deste ano.

Os Portos Secos de Fronteira possuem papel importante para o comércio exterior, tanto na importação quanto na exportação de mercadorias. Eles possibilitam a liberação de cargas com mais agilidade e a realização dos deslocamentos em menos tempo entre os destinos. Além disso, por sua origem, os portos secos oferecem preços mais competitivos.

Nos Portos Secos de Fronteira da Multilog também é possível agregar valor aos produtos com a contratação de serviços acessórios.

Para as operações e gerenciamento logístico da Multilog nos Portos Secos de Fronteira são adotadas ferramentas tecnológicas como o portal de atendimento ao cliente via plataforma própria Genius, que permite o rastreamento das cargas e o acompanhamento dos processos e serviços; os Sistemas de CFTV, OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres) e a web vistoria nos armazéns, que garantem segurança, agilidade e flexibilidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 15/05/2023

TCP RECEBE NOVO SERVIÇO SEMANAL QUE CONECTA EUROPA E MEDITERRÂNEO AO BRASIL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 15/08/2023 - 15:06



Com a nova linha, a TCP alcança a marca de 19 serviços semanais

A partir de setembro, a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) receberá uma nova linha dos armadores Cosco Shipping Lines/OOCL e Ocean Network Express (ONE). O serviço é nomeado por cada armador como, respectivamente: East Coast South America-Europe 2 (ESE2), Europe-East Coast South America Express (EEX) e Latin-East-Coast Europe Express (LUX). A rota conecta a Europa, o Mediterrâneo e o Oriente Médio à



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 136/2023
Página 53 de 53
Data: 15/08/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

costa leste da América do Sul. Com a nova linha, a TCP alcança 19 escalas marítimas semanais.

A primeira escala no terminal está prevista para 23 de setembro, com o navio "Xin Nan Tong", da Cosco, com 4.200 TEUs. O navio sairá do Uruguai, seguindo para Argentina, Brasil, Espanha, Holanda, Inglaterra, Alemanha, Bélgica, Portugal e voltará pela Espanha, Brasil e Uruguai.

De acordo com a gerente comercial de armadores, Carolina Brown, "este novo serviço contará com duas escalas semanais em nosso terminal (viagem sul e viagem norte), ampliando ainda mais nossa posição de liderança em número de serviços regulares ofertados com cobertura e conectividade global. A rota atendida por esta nova linha movimentada, além de diversos tipos de mercadorias, um grande volume de exportação de cargas refrigeradas. Paranaguá é hoje o maior corredor de exportação de carne de frango para o mundo e este novo serviço vem de encontro a esta demanda crescente em nosso terminal".

Este é o terceiro anúncio de novas linhas no terminal. Em fevereiro de 2023, a empresa anunciou o início das escalas do serviço Braservice, operada pelo armador panamenho CTM, e representada na América do Sul pela Poseidon Container Shipping. Em agosto, a empresa divulgou o serviço GS1/UCLA2/GSA conectando o Golfo dos Estados Unidos à Costa Leste da América do Sul, uma parceria entre os armadores Hapag-Lloyd, Mediterranean Shipping Company (MSC) e Ocean Network Express (ONE).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 15/05/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 15/08/2023