

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 144/2023
Data: 25/08/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
REIVINDICAÇÕES DE FORNECEDORES DE NAVIOS SÃO RECEBIDAS POR AUTORIDADES DO SETOR PORTUÁRIO	4
MAQUINISTAS FALAM COM ORGULHO DO TRABALHO QUE TRAZ RIQUEZA AO PORTO DE SANTOS.....	5
PORTO DE SANTOS REABRE APÓS FECHAR POR MAU TEMPO E PARALISAR NAVEGAÇÃO NESTA QUINTA-FEIRA.....	7
ALINHAMENTO DE OBJETIVOS E AUTONOMIA NA GESTÃO PORTUÁRIA	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	9
PORTO DIGITAL DEBATE PRORROGAÇÃO DA LEI DE INFORMÁTICA COM MINISTRA LUCIANA SANTOS.....	9
LUCIANA SANTOS DEVE SER CANDIDATA A PREFEITA DE OLINDA EM 2024	11
COM CAPTAÇÕES BILIONÁRIAS, EMPRESAS DE SANEAMENTO TERÃO ALTAS DE INVESTIMENTO NOS PRÓXIMOS ANOS	12
TRANSMISSÃO DE ENERGIA TERÁ R\$ 89 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO NOVO PAC	13
O RIO GRANDE DO NORTE SERÁ UM HUB DE MANUTENÇÃO DOS COMPONENTES PRODUZIDOS PELA VESTAS E ZF WIND POWER	14
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	15
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF.....	15
RODOVIAS - ENTENDA AS PRINCIPAIS AÇÕES PREVISTAS NA CONCESSÃO DO LOTE 1 DAS RODOVIAS DO PARANÁ	15
RODOVIAS - PRIMEIRO LEILÃO DO NOVO PAC GARANTE 18,25% DE DESCONTO EM PEDÁGIOS DO LOTE 1 DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ	18
INFRAESTRUTURA - REESTRUTURAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA E ABERTURA DE ROTAS BIOCEÂNICAS SÃO APOSTAS NAS RELAÇÕES COM CHINESES	21
RODOVIAS - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APROVA CONCESSÃO DA ROTA DOS CRISTAIS: PROJETO SEGUIRÁ AO TCU ...	21
BE NEWS – BRASIL EXPORT	22
EDITORIAL – INFRAESTRUTURA, POLÍTICA DE ESTADO	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Reporto já 1</i>	23
<i>Reporto já 2</i>	23
<i>Reporto já 3</i>	23
<i>ZPE 1</i>	24
<i>ZPE 2</i>	24
NACIONAL - REPUBLICANOS GARANTE CONTINUIDADE DE PROJETOS EM PORTOS E AEROPORTOS.....	24
COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ANUNCIA EXPORTAÇÃO DE CRUSTÁCEOS E MOLUSCOS CONGELADOS A SINGAPURA	25
NACIONAL - ANTT ENVIA AO TCU PROJETO DE CONCESSÃO DA ROTA DOS CRISTAIS.....	25
PORTO DE SANTOS - AUDITORES-FISCAIS DE SANTOS ADEREM À MOBILIZAÇÃO NACIONAL CONVOCADA POR SINDICATO	26
REGIÃO SUDESTE - EXPECTATIVA PARA OS DEBATES DO SUDESTE EXPORT EM PAUTA NO ZR NEWS	27
REGIÃO SUDESTE -PORTOSRIO SE REÚNE COM INTERESSADOS EM PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM ITAGUAÍ ...	28
NACIONAL – SUDESTE EXPORT DIA 28 E 29/08 – BELO HORIZONTE - MG.....	30
REGIÃO SUL - TECON RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE CARNE EM 57%	30
NACIONAL - VITRINE	31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	32
SEMINÁRIO DA FRENLOGI INDICA NECESSIDADE DE UM PLANO NACIONAL DE ARMAZENAGEM	32
BRASIL ELIMINA GARGALOS PARA DESBANCAR EUA COMO MAIOR EXPORTADOR DE MILHO	34
GOVERNADOR DE SP APRESENTA PROJETO PAULISTA DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA AO SETOR AUTOMOTIVO	36
EM REUNIÃO DA COSBAN, MINISTRO FÁVARO DESTACA OS AVANÇOS COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHINA	37
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
PREÇO DA GASOLINA SOBE NOS POSTOS PELA TERCEIRA SEMANA SEGUIDA	39
BRASIL ESPERA PERMITIR, EM UM MÊS, EXPORTAÇÕES EM MOEDA CHINESA PARA A ARGENTINA.....	40
GOVERNO NEGA PEDIDO DO HURB PARA VOLTAR A VENDER PACOTE FLEXÍVEL E PEDE EXPLICAÇÃO SOBRE MODALIDADE DE 'MÊS FIXO'	41
GESTORA PÁTRIA VENCE PRIMEIRO LEILÃO DE RODOVIAS DO PAC, COM DESCONTO DE 18,25% NO PEDÁGIO	42
ROTATIVO: SOLUÇÃO PARA DIMINUIR O JURO DEVE TER MENOR IMPACTO POSSÍVEL NO CONSUMO, DEFENDE CAMPOS NETO	44
GALEÃO REGISTRA ALTA DE 14% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE	45
GOVERNO ESTÁ ‘APRENDENDO A CONVIVER’ COM A AUTONOMIA DO BANCO CENTRAL, DIZ CAMPOS NETO	46
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	47
COMO A ALEMÃ LILIAM QUER FAZER DECOLAR SEU ‘CARRO VOADOR’	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 144/2023
Página 3 de 64
Data: 25/08/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

GOVERNO PROPÕE SUBIR TETO DO MEI PARA R\$ 144,9 MIL EM MEIO A NEGOCIAÇÕES DA REFORMA MINISTERIAL	49
CAMPOS NETO DIZ QUE FICOU SURPRESO COM SURPRESA DE MERCADO COM SEU VOTO NO COPOM DE AGOSTO	51
APAGÃO: USINAS DE GERAÇÃO DESENCADARAM DESLIGAMENTOS, APONTAM DADOS PRELIMINARES DO ONS.....	52
‘QUERO PROPOR OUTRO DESENROLA PARA TRANSFORMAR DÍVIDAS DE EMPRESAS EM INVESTIMENTOS’, DIZ MERCADANTE	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	54
REPUBLICANOS MIRA COMANDO DO PORTOS E AEROPORTOS NA REFORMA MINISTERIAL.....	54
PRUMO DAY DEBATE PROJETOS PARA IMPULSIONAR DESCARBONIZAÇÃO.....	55
ELETOBRAS EMITIRÁ R\$ 7 BILHÕES EM DEBÊNTURES	56
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	57
VEJA O QUE MUDA PARA CADA FAIXA SALARIAL APÓS A NOVA ISENÇÃO DO IR, APROVADA PELO CONGRESSO.....	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	58
PRÓXIMA REUNIÃO DO CDFMM ANALISARÁ R\$ 2,5 BILHÕES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR	59
DEMANDA REPRIMIDA E NOVOS PLAYERS EXPANDIRÃO MERCADO GLOBAL DE RECICLAGEM	59
COM RECORDE DE PÚBLICO, NAVALSHORE EXPLICITA AQUECIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL.....	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

REIVINDICAÇÕES DE FORNECEDORES DE NAVIOS SÃO RECEBIDAS POR AUTORIDADES DO SETOR PORTUÁRIO

Associação do setor realiza convenção em Brasília e lista desafios a serem superados com ajuda do Poder Público

Por: *Ted Sartori*



O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, foi um dos presentes Foto: Saulo Cruz/Divulgação

Falta de uniformidade nas regras de transporte, dificuldades para acesso às embarcações e burocracias, como a ausência de plantão em órgãos públicos aos finais de semana. Essas foram algumas dificuldades levantadas pela Associação Brasileira de Fornecedores e Serviços a Navios (ABFN), em convenção nacional realizada em Brasília nesta semana. Sete empresas de Santos estiveram no

encontro, que também reuniu autoridades do setor portuário. Elas receberam as demandas do setor e se comprometeram a analisar como solucioná-las.

Os fornecedores a navios fazem parte da cadeia logística de todo complexo portuário. Com um trabalho considerado essencial pela Organização das Nações Unidas (ONU) para a salvaguarda da vida humana no mar, eles respondem por produtos e serviços que asseguram o dia a dia das equipes a bordo de navios.

As empresas suprem necessidades de consumo, como alimentos, bebidas, medicamentos, materiais de limpeza, ferramentas, tintas e materiais elétricos. Dentre os serviços importantes para garantir a boa navegação, estão reparos mecânicos, remoção de resíduos, limpeza de tanques e de casco, inspeções, entregas de peças sobressalentes e serviços médicos.

Mas, para fazer tudo isso, há desafios a serem superados no Brasil. Para se ter ideia, há Alfândegas em portos que fecham às 17h de sexta-feira e só voltam a abrir na segunda-feira - o que não é o caso de Santos.

“Imagine se surge uma emergência, como uma câmara frigorífica que perde todo o gás e deixa de funcionar, necessitando de garrafas de refrigeração? É algo que temos em estoque e não há como embarcar em alguns portos porque não tem quem autorize o embarque. Se a entrega for feita na segunda e o navio ainda estiver no porto, tudo o que estava na câmara terá apodrecido”, exemplifica o empresário e ex-presidente da ABFN, Geraldo Pierotti.

Outros problemas dizem respeito à relação com alguns terminais privados que não permitem embarque utilizando caminhão, obrigando as empresas a fazerem isso com lancha, o que aumenta o custo.

“Há navios que só permitem nossa entrada entre o término da carga e a saída do navio. É uma janela muito pequena, às vezes de meia hora, para embarcar a mercadoria. Sobre tarifas, há terminais privados que cobram a entrada e portos públicos que têm tarifas altíssimas para entrar no cais. São problemas que acontecem em vários portos brasileiros, alguns em Santos”, emenda.

Unir normas para transporte também é objetivo da ABFN, como explica Geraldo Pierotti. “Há exigências da Anvisa, por exemplo, para que nossos caminhões tenham prateleiras, que a mercadoria seja transportada de determinada forma. Como a gente vai fazer isso? São exigências que se fazem para um supermercado ou uma mercearia, mas nosso ramo é diferente”.

Diálogo // O presidente da ABFN, Flavio Pierotti, considerou o encontro como um divisor de águas para a atividade, não só pela possibilidade de fazer reivindicações, como também reforçar a importância do segmento. “Destaco, em especial, a visibilidade e reconhecimento, pelas autoridades intervenientes, do que fazemos e nossa importância nessa cadeia logística. Conseguimos abrir portas para dar sequência aos diálogos e superar os desafios”.

O secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico, ressaltou a importância econômica da atividade, que torna ainda mais palpável a relação Porto-Cidade.

“Quando falamos de fornecedores de navios, falamos de criação de emprego e renda na cidade onde tem o porto. Apesar dela não estar na operação portuária propriamente dita, é uma atividade gerada pelo porto. E a relação Porto-Cidade é exatamente isso: que a cidade se aproprie de seu Porto, dentre outras coisas”.

Quem também se colocou à disposição foi o diretor do departamento de Gestão e Modernização Portuária da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Otto Luiz Burlier. “Pretendemos convidá-los (fornecedores de navios) para a próxima reunião da Conaportos (Comissão Nacional das Autoridades nos Portos), que deve acontecer até o final do ano”.

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Wilson Pereira de Lima Filho, valorizou o conhecimento proporcionado pelo evento. “Eu me comprometi a verificar processos que sejam de responsabilidade da Antaq”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2023

MAQUINISTAS FALAM COM ORGULHO DO TRABALHO QUE TRAZ RIQUEZA AO PORTO DE SANTOS

Profissionais que atuam há décadas no setor revelam rotina de transportar todo tipo de carga pelo Brasil

Por: Bárbara Farias



Da esquerda para a direita: os maquinistas Marcos Antonio Soares e Marco Antonio Mendes Soares (Rumo), Isaque Costa (MRS) e Wesley Patrocínio (VLI) Foto: Montagem/AT

Quando se escolhe uma profissão, em geral o que se tem em mente é uma vaga ideia do caminho que ela pode proporcionar. Ao longo dessa viagem é que ocorre o desvendar de tudo aquilo que não está nos livros, o chamado despertar da vocação. Com os maquinista de trem de carga, a viagem é literal e permite conhecer paisagens Brasil a fora, transportando riquezas de um ponto ao outro, quase sempre com o Porto de Santos na

rota. É na estrada de ferro que um condutor vivencia a ventura da vida, ao sabor da experiência.

Funcionário da Rumo Logística, Marcos Antonio Soares tem 59 anos de idade e dedica 39 à profissão de maquinista. “É uma satisfação enorme. São quase quatro décadas conduzindo locomotivas. Chegar ao Porto de Santos e olhar pela janela, conduzindo uma composição que abastece o principal porto da América Latina, é motivo de orgulho para qualquer profissional. Sou muito feliz em ser maquinista e ter a oportunidade de contribuir com um porto tão importante para a economia do País”.

O interesse do filho, que também é maquinista, é motivo de orgulho para Soares. “Eu posso dizer que essa é uma paixão que passou de pai para filho, literalmente. Para minha alegria, eu tenho o filho que abraçou a mesma profissão e também conduz os trens que chegam ao Porto de Santos”. O filho dele, Marcos Antônio Mendes Soares, tem 33 anos e atua na profissão há quatro anos.

Quem também enche o peito para falar da profissão é o maquinista Isaque dos Santos Costa, de 41 anos, hoje na MRS. Ele atua há 16 anos no setor e gosta tanto do que faz que se diz apaixonado pela área. “Está além de ser só uma profissão, é algo que faz parte da minha vida. Quanto mais eu exerço essa profissão, mais me apaiono. Cada condução me proporciona novos desafios, de forma dinâmica”.

Ser maquinista é algo que deixa Isaque orgulhoso. “Eu me sinto importante por participar de algo muito relevante para o progresso do Brasil. O trem é um dos meios de transporte mais importantes do País, levamos diversas cargas e algumas delas, inclusive, são matérias-primas para diversos produtos. Santos é um dos pilares da infraestrutura nacional e segue em constante evolução, sendo o maior porto da América Latina, e saber que a indústria ferroviária influencia de alguma maneira é gratificante”.

Exercendo a atividade há duas décadas na VLI, Wesley Passos do Patrocínio, de 39 anos, se diz realizado com tudo o que conquistou sobre os trilhos do Brasil. “Comecei com apenas 19 anos e hoje sou muito realizado. Tudo o que conquistei foi graças à ferrovia, por isso também sou muito grato. Não me vejo fazendo outra coisa. É um privilégio conhecer várias regiões do País conduzindo uma locomotiva e conhecer paisagens que somente o maquinista tem acesso, pois são lugares onde só existe uma ferrovia. Também é muito bom estar sempre em movimento, sem rotina”.

Ele também reflete sobre a importância do trabalho que exerce. “Fico imaginando o volume de cargas que já transporte em 20 anos e o quanto já contribuí diretamente para o progresso do País. As riquezas do Brasil passam pelas ferrovias e isso é motivo de muito orgulho para mim. Eu me sinto importante como um elo dessa corrente, que é a logística. Em Santos, a cada ano aumenta o número de vagões trazidos pelas locomotivas e a movimentação nos terminais portuários. É o País produzindo cada vez mais e isso passa por ferrovias e portos”.

Wesley conta o quanto a sua profissão já inspira sua filha, de apenas 13 anos. “Ela já sabe o quanto a ferrovia é importante para o Brasil. Se ela quiser trabalhar no setor ferroviário, ficaria muito feliz, ainda mais por saber que é um segmento que só tende a crescer junto com a economia. Ela também terá o meu apoio se quiser ser maquinista. Inclusive, há muitas mulheres na profissão”.

Treinamento

Atuando há 40 anos no setor ferroviário, sendo 18 conduzindo locomotivas, José Antonio Ravenna, de 58 anos, hoje transmite os seus conhecimentos para as novas gerações ao dar treinamentos para formação de maquinista e manobreadores ferroviários na Universidade Corporativa Cesari (UCC). Em paralelo, cuida do planejamento macro operacional no terminal ferroviário do Terminal Logístico



Cesari (Terloc). “Na década de 1980, a antiga Fepasa implantou o curso de formação para maquinistas, que durava 14 meses, com aulas teóricas e práticas em um extinto depósito de locomotivas, no Interior do Estado”.

“O fundamental é a disciplina”, diz José Antonio Ravenna, de 58 anos, instrutor de treinamentos voltados à formação de maquinista e manobreadores ferroviários na Universidade Corporativa Cesari (UCC) Foto: Divulgação

De lá para cá, ele viu a transição a partir das locomotivas elétricas com longarina de madeira,

passando pela chegada das máquinas Dash 9 (a diesel, elétricas, computadorizadas) e, agora, as locomotivas AC44. “Passei por diversas áreas, fui maquinista, maquinista instrutor, supervisor do CCO em Campinas, supervisor de tração, supervisor de pátios e terminais, analista operacional e, atualmente, sou especialista em operações ferroviárias”.

Ravenna acredita que já lecionou para mais de mil novos maquinistas. Para se tornar um bom maquinista, ele aponta que o fundamental é a disciplina. “É uma carreira, muitas vezes, ingrata, pois há trabalho em dias e horários que um profissional comum não trabalha, pois normalmente sua jornada de trabalho ocorre em turnos, o que pega noites, finais de semana e feriados”.

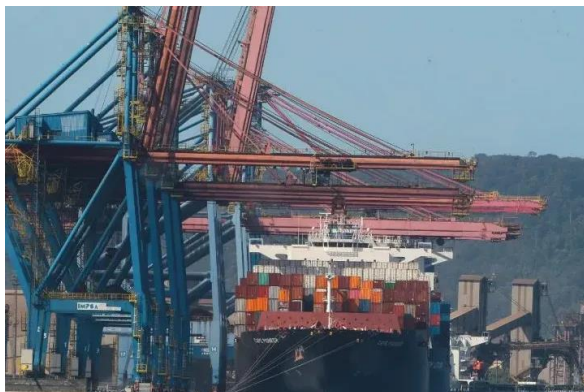
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2023

PORTO DE SANTOS REABRE APÓS FECHAR POR MAU TEMPO E PARALISAR NAVEGAÇÃO NESTA QUINTA-FEIRA

Houve melhora nas condições meteorológicas

Por: A Tribuna.com.br



Porto fechou nesta quinta-feira às 19h30 devido à instabilidade meteorológica Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Após duas horas e meia fechado devido ao mau tempo, o Porto de Santos foi reaberto às 22 horas desta quinta-feira (24). A informação foi confirmada pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Segundo a empresa, a reabertura foi possível em função da melhora das condições meteorológicas, com ventos de 23 nós – cerca de 42 km/h – e ondas

de 1,30m.

O Porto de Santos passou a funcionar na condição de "praticagem indireta". Isto é, o comandante pode conduzir a embarcação para entrar no Porto até um lugar seguro que permita o embarque do práctico. Na sequência, o navio passa a ser orientado pela lancha de praticagem.

Já nas manobras de saída, desembarca o práctico em um local abrigado e vai para fora do porto, observando as orientações via rádio que ele transmite da lancha.

O local fechou às 19h30 desta quinta-feira (24) depois que as condições meteorológicas na Cidade tiveram uma piora. Na ocasião, havia ventos fortes de 30 nós, que equivalem a aproximadamente 56 km/h.

As instabilidades de ontem foram a soma do calor com a umidade proveniente do oceano. Há previsão de que uma frente fria atinja a Baixada Santista no fim de semana (Veja a previsão para os próximos dias).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 25/08/2023

ALINHAMENTO DE OBJETIVOS E AUTONOMIA NA GESTÃO PORTUÁRIA

Por que não há, nas Autoridades Portuárias, gerentes de contas de clientes?

Por: Luis Claudio Santana Montenegro

Nossa coluna já abordou dois temas essenciais ao entendimento das ações de aprimoramento da logística portuária brasileira: a importância do alinhamento institucional em relação aos objetivos que se espera dos portos e a importância de entender claramente quem é o cliente primário de uma

administração portuária. Neste artigo, vamos tentar unir esses dois conceitos e entender como eles interagem entre si de forma estratégica.



A importância do alinhamento institucional em relação aos objetivos que se espera dos portos e a importância de entender claramente quem é o cliente primário de uma administração portuária
Foto: Flávio Hopp/AT

Peter Drucker destacava a importância e a dificuldade de se estabelecer um pensamento estratégico na gestão. Para enfrentar o problema, apresentou questões essenciais e sugeriu debates profundos para o perfeito entendimento do motivo da existência de uma organização, e como ela pode fazer a diferença no ambiente onde atua. Destacou a essencialidade do

alinhamento de todos os envolvidos para a compreensão da real missão de cada organização e colocou como essencial saber quem é o cliente e quais são suas necessidades.

Certa vez, perguntei à alta gestão do Porto de Roterdã, na Holanda, quem era seu principal cliente. A resposta foi uníssona: em um modelo landlord, onde o porto é responsável pelo provimento de áreas aos seus arrendatários, o cliente é, sem dúvida, o próprio arrendatário. É para ele que toda a gestão deve estar direcionada, pois são os interesses desse arrendatário que devem ser atendidos pelo porto.

Pode parecer óbvio, mas pergunto por que então ainda não há, nas Autoridades Portuárias, gerentes de contas de clientes, como existe em diversas organizações que conhecemos? Por que ainda não há especialistas nessas Autoridades, buscando compreender as necessidades dos arrendatários para que eles possam, por sua vez, atender às principais cadeias logísticas, como a de graneis vegetais, líquidos e minerais, de carga geral e carga containerizadas?

Lembro que são os clientes que precisam ter suas expectativas atendidas com excelência. São suas necessidades e o que valorizam que deve ser compreendido. E, se queremos respostas reais e efetivas, é a eles que devemos perguntar o que precisa ser feito. É impossível tentar estabelecer um plano de ações, assumindo que se sabe o que precisa ser feito – contudo, sem ouvir o cliente.

Pode ser uma impressão muito particular, mas vejo que do processo de evolução do modelo de gestão portuária totalmente público para o landlord no Brasil, no marco legal de 1993, ainda não se compreendeu a entrada dos arrendatários, como se eles não pudessem exercer a função de operação nos portos 100% públicos. Percebo que ainda há um tratamento de combate a esses arrendatários, que deveriam ser os principais motivadores das ações da administração portuária.

Proponho aqui um teste simples para nos ajudar a avaliar o grau de evolução que estamos na construção de um pensamento estratégico para os portos brasileiros. Qual seria o resultado se perguntássemos individualmente ao ministério responsável pelas políticas públicas do setor portuário nacional, à agência reguladora setorial, às diversas Autoridades Portuárias estabelecidas e aos órgãos de controle e concorrência, sobre quem é o cliente primário dos portos?

Somente quando tivermos claramente um alinhamento dessas respostas é que haverá autonomia de atuação setorial, e quando efetivamente estaremos no caminho para a construção de um plano estratégico definitivo, com garantia da segurança jurídica aos investimentos tão importantes para que os portos não sejam um gargalo ao nosso desenvolvimento. Nossa coluna já abordou dois temas essenciais ao entendimento das ações de aprimoramento da logística portuária brasileira: a importância do alinhamento institucional em relação aos objetivos que se espera dos portos e a importância de entender claramente quem é o cliente primário de uma administração portuária. Neste



artigo, vamos tentar unir esses dois conceitos e entender como eles interagem entre si de forma estratégica.

Peter Drucker destacava a importância e a dificuldade de se estabelecer um pensamento estratégico na gestão. Para enfrentar o problema, apresentou questões essenciais e sugeriu debates profundos para o perfeito entendimento do motivo da existência de uma organização, e como ela pode fazer a diferença no ambiente onde atua. Destacou a essencialidade do alinhamento de todos os envolvidos para a compreensão da real missão de cada organização e colocou como essencial saber quem é o cliente e quais são suas necessidades.

Certa vez, perguntei à alta gestão do Porto de Roterdã, na Holanda, quem era seu principal cliente. A resposta foi uníssona: em um modelo landlord, onde o porto é responsável pelo provimento de áreas aos seus arrendatários, o cliente é, sem dúvida, o próprio arrendatário. É para ele que toda a gestão deve estar direcionada, pois são os interesses desse arrendatário que devem ser atendidos pelo porto.

Pode parecer óbvio, mas pergunto por que então ainda não há, nas Autoridades Portuárias, gerentes de contas de clientes, como existe em diversas organizações que conhecemos? Por que ainda não há especialistas nessas Autoridades, buscando compreender as necessidades dos arrendatários para que eles possam, por sua vez, atender às principais cadeias logísticas, como a de graneis vegetais, líquidos e minerais, de carga geral e carga containerizadas?

Lembro que são os clientes que precisam ter suas expectativas atendidas com excelência. São suas necessidades e o que valorizam que deve ser compreendido. E, se queremos respostas reais e efetivas, é a eles que devemos perguntar o que precisa ser feito. É impossível tentar estabelecer um plano de ações, assumindo que se sabe o que precisa ser feito – contudo, sem ouvir o cliente.

Pode ser uma impressão muito particular, mas vejo que do processo de evolução do modelo de gestão portuária totalmente público para o landlord no Brasil, no marco legal de 1993, ainda não se compreendeu a entrada dos arrendatários, como se eles não pudessem exercer a função de operação nos portos 100% públicos. Percebo que ainda há um tratamento de combate a esses arrendatários, que deveriam ser os principais motivadores das ações da administração portuária.

Proponho aqui um teste simples para nos ajudar a avaliar o grau de evolução que estamos na construção de um pensamento estratégico para os portos brasileiros. Qual seria o resultado se perguntássemos individualmente ao ministério responsável pelas políticas públicas do setor portuário nacional, à agência reguladora setorial, às diversas Autoridades Portuárias estabelecidas e aos órgãos de controle e concorrência, sobre quem é o cliente primário dos portos?

Somente quando tivermos claramente um alinhamento dessas respostas é que haverá autonomia de atuação setorial, e quando efetivamente estaremos no caminho para a construção de um plano estratégico definitivo, com garantia da segurança jurídica aos investimentos tão importantes para que os portos não sejam um gargalo ao nosso desenvolvimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/08/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PORTO DIGITAL DEBATE PRORROGAÇÃO DA LEI DE INFORMÁTICA COM MINISTRA LUCIANA SANTOS

A Lei tem um significado importante para o desenvolvimento do segmento da tecnologia por ter impulsionado o setor em todo País

Por Jairo Lima



Pierra Lucena explicou a importância da prorrogação da Lei de Informática aos presentes. Foto: Porto Digital.

A ministra da Ciência, Tecnologia e Informação, Luciana Santos, do PCdoB, foi recebida pelo presidente do Porto Digital, Pierre Lucena, para discutir a prorrogação da Lei de Informática e outros projetos relacionados ao parque tecnológico, nesta sexta-feira (25). A Lei 13.023/14 trata da prorrogação até 2029 dos benefícios da Lei de Informática (8.248/91), como a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) vigente para o

setor.

O apelo direcionado à ministra aconteceu porque em 2024, 2025 e 2026, está prevista uma redução dos incentivos; assim como depois para os anos de 2027 a 2029. A extinção do benefício está prevista para 2029. A Lei tem um significado importante para o desenvolvimento do segmento da tecnologia por ter impulsionado o setor em todo País.

Pierre Lucena preferiu antecipar o debate sobre a prorrogação para manter o equilíbrio do desenvolvimento tecnológico em todo País. Foto: Porto Digital.



“A escada de fim da lei de informática, que vai começar a partir de 2024 é o ponto. É preciso que a gente faça a prorrogação a partir de agora, porque isso de certa forma é uma articulação política que tem que ser feita antes da lei começar a acabar, ela já foi prorrogada outras vezes, mas ela é muito importante para o Nordeste do Brasil, para a Universidade Federal de Pernambuco, o centro de informática que se fez através dessa lei. Ela mantém na verdade o caráter de desenvolvimento regional, porque a produção está em grande parte em São Paulo, mas a produção da inovação é feita aqui por conta da lei. Se a lei não for prorrogada, o grande problema é que o Estado continua abrindo mão, de certa forma de recursos, mas isso tudo é transferido para Manaus. É uma distorção que a própria lei tem e a gente não quer ver, de certa forma, que a indústria nacional se transforme, se transporte toda para Manaus e a parte de inovação também. É preciso que esse desenvolvimento regional se mantenha equilibrado para a gente construir um país melhor”, pontuou Pierre Lucena.

A ministra reconheceu a importância do pleito e demonstrou sensibilidade com a preocupação levantada pelo setor. “O que o Porto Digital está aqui alertando é a necessidade de se antecipar, não esperar o prazo que é até 2029. Mas a gente pode tratar desde já, porque na própria lei está previsto uma queda de isenção, uma queda paulatina. Mas se você não se antecipar, você faz com que muita dessa produção se desloque desde já para outros centros. E o debate é que a gente pauta a equipe econômica, e é isso que nós vamos fazer, mostrando, inclusive, o custo dessa isenção”, disse Luciana Santos.



A ministra Luciana Santos foi sensível aos apelos do parque tecnológico pernambucano. Foto: Porto Digital.

Luciana também pretende levar o assunto para ser discutido no Congresso Nacional. “Além de tratar com a equipe econômica, nós vamos levar ao conjunto de líderes do Congresso Nacional as preocupações de a gente se antecipar os prazos que já estão previstos na lei”, afirmou.

O presidente da Federação das Associações das Empresas Brasileiras de Tecnologia da Informação (ASSESPRO), Gerino Xavier, também pede a prorrogação da Lei de Informática. Foto: Porto Digital



No grupo que se reuniu com a ministra também estavam presentes: o presidente da Federação das Associações das Empresas Brasileiras de Tecnologia da Informação (ASSESPRO), Gerino Xavier; Yves Nogueira, presidente da Softex Pernambuco, e o secretário de Desenvolvimento Tecnológico e Inovação, Guilherme Calheiros; e Eduardo Peixoto, CEO do Cesar e Cesar School.

Yves Nogueira, presidente da Softex Pernambuco, também participou do evento. Foto: Porto Digital

Eduardo Peixoto enumerou aspectos negativos que podem ocorrer se a lei não for prorrogada. “A gente perde com a formação de talentos, a gente perde com a retenção de talentos na região e a gente vai perder em velocidade e competitividade com o resto do mundo. A retenção de talentos e a presença da tecnologia que são fundamentais para o desenvolvimento e transformação da própria região e, por fim, do país. Eu acredito que vai ser renovada porque as externalidades da lei são muito visíveis. É só passear por aqui, pelo Porto Digital, pelo Cesar, que a gente vê”, falou Peixoto.



Eduardo Peixoto, CEO do CESAR e CESAR School, demonstrou otimismo com a possibilidade de prorrogação da Lei. Foto: Porto Digital.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda
Data: 25/08/2023

LUCIANA SANTOS DEVE SER CANDIDATA A PREFEITA DE OLINDA EM 2024

Luciana Santos foi prefeita de Olinda por dois mandatos, entre 2000 e 2008
Por Jairo Lima

A ministra da Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos (PCdoB), confirmou a possibilidade de ser candidata à Prefeitura de Olinda, nas eleições de 2024. “Esse é um debate que a gente está fazendo internamente com as forças políticas, nesse caso específico não está descartado. Seria uma possibilidade e não nego”, disse a ministra, ao término do evento que discute a prorrogação da Lei de Informática, no Porto Digital, no Recife.

Luciana Santos foi prefeita de Olinda por dois mandatos, entre 2000 e 2008, conseguindo emplacar o seu sucessor, o atual deputado federal Renildo Calheiros (PCdoB), que administrou a cidade de 2009 a 2016. Na sua primeira eleição, a comunista teve 107.739 votos; na reeleição, aumentou sua votação para 121.483.



A ministra de Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, pode ser candidata a prefeita de Olinda em 2024. Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

No entanto, Luciana pareceu não demonstrar preocupação com a possibilidade de deixar o cargo na aguardada reforma ministerial que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) deve anunciar após seu retorno da viagem à África. Desde julho, Lula avisou que precisará fazer as acomodações políticas dentro dos ministérios atendendo às negociações feitas junto ao chamado centrão, que colaborou com a aprovação de matérias como a reforma tributária.

“Não, não. Nunca fui procurada por ninguém do centro do governo sobre essa questão”, afirmou a comunista.

Ao que parece, Luciana Santos não deve deixar o ministério na próxima reforma se Lula não mexer na pasta. Mas, com a chegada do ano eleitoral ela pode se descompatibilizar do cargo e disputar as eleições municipais.

A ministra é a primeira mulher a chefiar o ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 25/08/2023

COM CAPTAÇÕES BILIONÁRIAS, EMPRESAS DE SANEAMENTO TERÃO ALTAS DE INVESTIMENTO NOS PRÓXIMOS ANOS

Informações: Portal Saneamento Básico

Depois de levantarem quase R\$ 10 bilhões com a emissão de debêntures nos últimos meses.

A Aegea e a Iguá, duas das maiores empresas privadas de saneamento do país, dão uma ideia de quanto dinheiro há para entrar em investimentos no setor nos próximos anos após a aprovação do novo marco do saneamento, em 2020.

“Não há na história registro de captações nesse montante [no setor]”, diz o economista Claudio Frischtak, sócio da consultoria de negócios Inter.B, especializado em infraestrutura.

“Pense nas privatizações e concessões que foram feitas, como a da Cedae, e o programa pesado de investimentos que elas exigem e que essas empresas terão que fazer. Elas precisam, agora, financiar isso.”

Portanto em junho, a Aegea fez duas emissões de debêntures que, somadas, levantaram R\$ 5,5 bilhões.

Então no mesmo mês, a Iguá captou R\$ 3,8 bilhões também por meio de uma emissão de debêntures.

Ademais foi, no caso da Iguá, a maior emissão incentivada da história do setor de infraestrutura no país, de acordo com o (BNDES).

Juntos, os valores somam R\$ 9,3 bilhões, o que é só um pedaço de uma série de outras fontes de captação de recursos que também já foram fechados ou estão em negociação pelas duas empresas junto a instituições como o BNDES e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

Portanto a intenção é levantar capital para dar conta dos investimentos vultuosos que elas terão que fazer depois de arrematarem algumas das principais concessões feitas no setor de água e esgoto nos últimos anos.



Dona de dezenas de concessões de água e esgoto pelo país, a Aegea protagonizou alguns desses primeiros e maiores leilões.

Foi o consórcio dela que arrematou a Corsan, a Companhia Riograndense de Saneamento, privatizada pelo estado no fim de 2022, e também dois dos quatro blocos da Cedae, a companhia de saneamento do Rio de Janeiro concedida à iniciativa privada em 2021, no maior leilão de infraestrutura já feito no país.

Concessões

A Iguá levou o outro bloco da Cedae.

É uma área da capital e outras cidades do Rio de Janeiro onde estão cerca de 1,2 milhão de pessoas, sendo que 30% não tem saneamento.

O contrato prevê a universalização dos serviços de saneamento para essa população até 2033.

Aprovado em 2020, o marco legal do saneamento passou a exigir das companhias de saneamento do país, em grande maioria ainda estaduais ou municipais, a elaboração de planos de investimentos e a comprovação de que serão capazes de executá-los para universalizar os serviços de água e esgoto do país até 2033.

Empresas de Saneamento Básico Investimentos

Então desde o marco legal, já foram realizados 28 leilões desses tipo em 17 estados, de acordo com a Abcon-Sindcon.

Mas juntos, esses contratos exigem R\$ 98 bilhões em investimentos das concessionárias privadas vencedoras nos próximos anos.

Portanto de acordo com números da InterB, os investimentos no setor também já aumentaram consideravelmente desde então.

Portanto eles saíram de uma média anual de R\$ 18 bilhões entre 2019 e 2022 para R\$ 24,4 bilhões em 2023.

Em conclusão rojeções da Abcon Sincon, em pareceria à consultoria KPMG, estimam que o Brasil precisa investir R\$ 893 bilhões.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 25/08/2023

TRANSMISSÃO DE ENERGIA TERÁ R\$ 89 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO NOVO PAC

Novas linhas passarão por 15 estados e trarão mais qualidade e segurança para os consumidores

Informações: Gov.br

Investimentos para melhorar a transmissão de energia estão incluídas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Serão investidos R\$ 89 bilhões na execução de obras e outorga de novos empreendimentos em todo o Brasil. Desse número, R\$ 33 bilhões se referem à obras de transmissão em execução e outros R\$ 56 bilhões são relativos às obras objeto das licitações já programadas para 2023 e 2024.

A maior parte dos investimentos em transmissão de energia cumprirá um papel de promoção da integração de energia limpa e renovável na matriz elétrica brasileira. Esse conjunto de obras irá promover a expansão na interligação elétrica entre as regiões Norte/Nordeste e Sudeste/Centro-Oeste. No total, todo o plano de obras cadastrado no PAC compreende investimentos em 22 Unidades da Federação.

“Com os investimentos do novo PAC, vamos aumentar a oferta de energia, com qualidade e segurança, escoando eletricidade gerada a partir de fontes limpas e renováveis. Será bom para o consumidor e também para gerar emprego e renda para os brasileiros”, afirmou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

Os investimentos irão proporcionar, dentre outros benefícios, o incremento em até 70% na capacidade instalada de fontes de geração renováveis na Região Nordeste, resultando em maior eficiência operativa e menores custos aos usuários do Sistema Interligado Nacional (SIN).

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 25/08/2023

O RIO GRANDE DO NORTE SERÁ UM HUB DE MANUTENÇÃO DOS COMPONENTES PRODUZIDOS PELA VESTAS E ZF WIND POWER

Informações: PetroNotícias



A Vestas, que atua na fabricação de turbinas eólicas, e a ZF Wind Power, fabricante de caixas de transmissão de energia eólica do mundo, firmaram parceria com a brasileira ABS Wind para manutenção de componentes produzidos pela ZF Wind Power em território brasileiro. A colaboração conjunta é para garantir a maior eficiência e agilidade no tratamento de demandas geradas por clientes regionais da Vestas, além de utilizar toda a expertise e colaboradores homologados da unidade da ABS Wind em Macaíba, no Rio Grande do Norte.

“Este é um marco importante para Vestas em sua agenda pela descarbonização e transição energética. Trabalhamos intensamente para fortalecer e ampliar nossa cadeia de fornecedores em toda a América Latina, incluindo a nossa operação brasileira. Este acordo firmado com a ZF Wind Power e a ABS Wind representa todo o suporte e preocupação do time Vestas em atender prontamente a uma necessidade de clientes, principalmente dos que estão localizados na região Nordeste do país. Essa sinergia criada entre as empresas, irá elevar ainda mais nossa vantagem competitiva ao atribuir maior valor às nossas soluções de serviços em escala regional”, disse Rodrigo Ugarte (foto), vice-presidente de Suprimentos da Vestas Latam,

Segundo David Zanella, Diretor de Negócios da ABS Wind, esse acordo representa um reconhecimento do esforço e investimento em infraestruturas, tecnologia e talento realizados pela empresa nos últimos anos, com o objetivo de estabelecer uma opção de reparo local confiável para os principais fabricantes. “Além disso, nos orgulha fazer parte de um modelo de colaboração sustentável que contribui para o desenvolvimento e o fortalecimento da indústria local”, acrescentou.



O desenvolvimento de um site com a ABS Wind em Macaíba reforça o compromisso estabelecido pela Vestas com o Rio Grande do Norte e com o Nordeste, colocando o estado como hub de atendimento e serviço para parques da região. A iniciativa gera melhores infraestruturas para atendimento de clientes, além da garantia de postos de trabalho qualificados para profissionais do setor de energia renovável. “Este movimento também cumpre com o nosso papel de articulação com a União para avançarmos na neointustrialização verde e posicionar o Brasil como referência na transição energética mundial”, finaliza Ugarte.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 25/08/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

INSTITUCIONAL - ANTAQ aprova processo simplificado para terminal do Porto de Itajaí (SC).

Processo seletivo simplificado objetiva a contratação de arrendatário transitório para o terminal de contêineres e carga geral do porto catarinense



Sessão Pública de abertura de Propostas pelo Arrendamento Transitório dos terminais no Porto de Itajaí ocorrerão no dia 13

Brasília 25/08/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a abertura do processo de propostas a interessados em operar terminal de forma transitória no Porto Organizado de Itajaí (SC). A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (25).

A realização do processo seletivo simplificado foi solicitada pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e tem como objetivo a celebração contrato de arrendamento transitório destinado à movimentação de carga containerizada e carga geral em área do porto catarinense.

A Sessão Pública do Processo Seletivo Simplificado e abertura das Propostas pelo Arrendamento Transitório ocorrerão no dia 13 de setembro de 2023, a partir das 11h, na Sede da ANTAQ.

O contrato prevê que o arrendatário passe a operar no porto por dois anos, prazo que poderá ser prorrogado sob condições especificadas no Edital do Processo Seletivo, a critério do Poder Concedente. Todos os requisitos e demais condições de participação estão disponíveis no site da ANTAQ por meio deste link.

O processo de arrendamento transitório dos terminais tramitou dentro da ANTAQ sob relatoria do diretor Caio Farias. Segundo ele, o objetivo tanto do MPor quanto da Autarquia é retomar de forma célere as atividades do porto de Santa Catarina

“É a primeira vez que a ANTAQ modela e realiza diretamente um Processo Seletivo Simplificado para um contrato de transição. Entendemos que o projeto apresentado promoverá a retomada plena das atividades no Porto de Itajaí, algo urgente e de suma importância”, afirmou.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 25/08/2023



Serviços serão executados ao longo dos 473 quilômetros de pistas concedidas. - Foto: Roberto Dziura Jr/AEN/Governo do Paraná

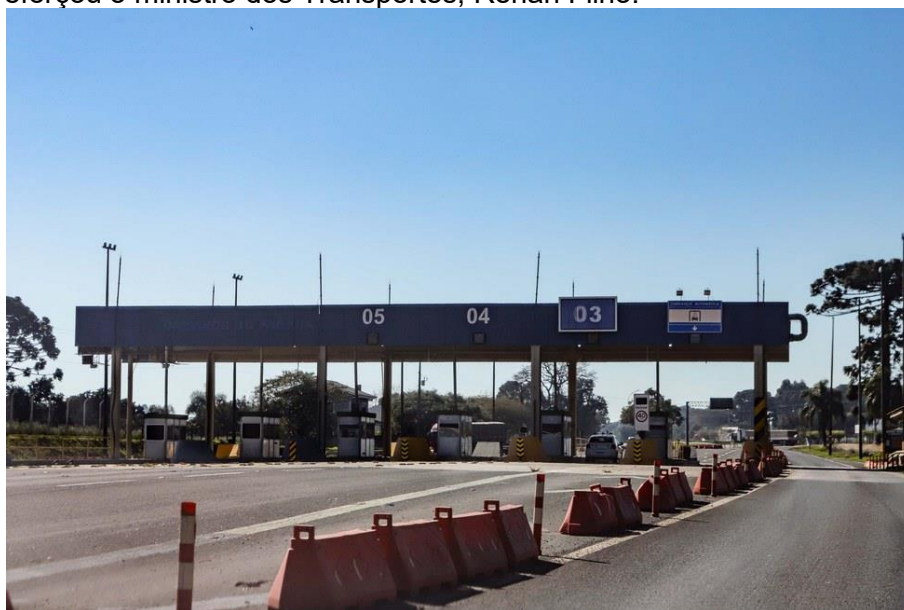
O lote 1 do sistema de rodovias integradas do Paraná, concedido nesta sexta-feira (25) pelo Ministério dos Transportes à empresa Infraestrutura Brasil Holding XXI S.A., do Grupo Pátria, passará por uma série de intervenções que melhorarão as condições do tráfego ao longo dos trechos que compõem a primeira concessão de estradas do novo PAC.

A proposta vencedora oferece desconto de pedágio de 18,25%, com uma tarifa de R\$ 8,72/100 km. Considerando que a tarifa de leilão já era 30% mais baixa do que o praticado anteriormente, o desconto total atingirá a marca de 50% em termos reais. Com duração de 30 anos, a licitação visa garantir ganhos de segurança, conforto e de tempo nos deslocamentos dos usuários que passam pelo sistema rodoviário formado pelas BRs-277/373/376/476/PR e PRs-418/423/427.

Mais de 70% do total dos 473 quilômetros de rodovias que compõem o lote 1 serão duplicados, o que representa a incorporação de mais 344 quilômetros de pista dupla à malha rodoviária da região metropolitana de Curitiba (PR). Entre as ações em destaque, também constam a implantação de 210 quilômetros de faixas adicionais no conjunto de sete rodovias que compõem o lote 1.

Estão previstas ainda a implantação de novas estruturas – como pontes, trevos e viadutos – e melhorias nos dispositivos que já existem ao longo dos 473 quilômetros de pistas concedidas. Conforme o edital elaborado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as obras de ampliação de capacidade deverão ser realizadas entre o terceiro e o sétimo anos da concessão.

“Do total de investimentos previstos com a concessão, cerca de R\$ 8 bilhões serão para obras, e as cobranças dos pedágios só poderão começar quando as estradas já estiverem em um patamar inicial para cobranças. Serão muitas obras, e esperamos agilizar o máximo possível para que elas iniciem o quanto antes”, reforçou o ministro dos Transportes, Renan Filho.



Desenvolvimento

Os investimentos na revitalização estrutural das pistas, duplicação e ampliação de faixas nas rodovias têm impacto direto no desenvolvimento econômico regional e na segurança dos usuários. Enquanto a separação das pistas garante o devido distanciamento entre os veículos que circulam em

sentidos opostos, a inclusão da terceira faixa é outro recurso que amplia a segurança em trechos de visibilidade comprometida e em situações de ultrapassagem ao longo dos trajetos.

Essas interferências contribuem para a redução de congestionamentos e do tempo médio de deslocamento. O impacto econômico vai desde a redução de custos a ganhos de competitividade na logística de transporte de cargas, mas também se traduzirá na geração de empregos e renda nas regiões atendidas pelas rodovias.



Concessão terá impacto econômicos e sociais nos 18 municípios da área de influência. Foto: Roberto Dziura Jr/AEN

Em que trechos serão as obras?

A BR-227/PR terá no total 156 quilômetros de duplicação em oito trechos contíguos entre o Km 147, no Trevo de Balsa Nova, e o Km 303, no Trevo do Relógio, próximo a Prudentópolis. A BR-373/PR será duplicada do Km 183 ao 282, num total de 99 quilômetros. Na BR-476/PR, a duplicação ocorrerá do

km 156 ao 197. Duas rodovias estaduais também terão trechos duplicados: a PR-418, do Km 1 ao 21, e a PR-423, entre os Kms 9 e 35.

Os Contornos Norte e Sul de Curitiba figuram entre os trechos que receberão pistas extras. No Contorno Norte, o contrato prevê a duplicação de 20,53 quilômetros desde o entroncamento com a PR-417, no município de Colombo, até a conexão com a pista dupla localizada perto do trevo para Campo Largo. No Contorno Sul, serão implantadas duas faixas extras nos dois sentidos da via. A intervenção fará com que o trecho de 14,6 quilômetros passe a contar com quatro faixas em cada sentido. Já as faixas adicionais estão listadas no projeto para serem construídas em 28 trechos da BR-227/PR: são três segmentos na BR-376/PR; seis da BR-476, dois da PR-418 e em 15 da PR-427.

OUTRAS INTERVENÇÕES

Obras de arte especiais

Um conjunto de 79 novas obras de arte especiais, como pontes, trevos e viadutos, será implantado na malha viária do lote 1. Entre as obras previstas, destacam-se a construção de 27 viadutos do tipo diamante e quatro do tipo trombeta na BR-277/PR. A BR-373/PR receberá duas pontes e cinco viadutos novos. Dez viadutos serão erguidos na BR-476/PR e a PR-418/PR receberá um viaduto e um trevo. O edital prevê ainda duas passagens de nível e três viadutos na PR-423 e um viaduto do tipo diamante na PR-427.

Travessias

A revitalização estrutural das travessias rodoviárias em áreas urbanas é outra ação que consta na frente de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção da concessão do lote 1 do Paraná. Duas pontes serão erguidas na BR-373/PR e 30 receberão melhorias na BR-277/PR.

Trechos urbanos da BR-227/PR na capital Curitiba e nos municípios de Campo Largo, Palmeira e Irati são contemplados. Na BR-373, estão previstas melhorias nas travessias de Ponta Grossa, Imbituva, Guamiranga e Prudentópolis. O trecho da BR-376/PR em Curitiba também será revitalizado.

As parcelas urbanas da BR-476/PR nas cidades de Araucária, Contenda e Lapa, além da capital Curitiba, também compõem o escopo das ações de revitalização, assim como os trechos da PR-418 em Almirante Tamandaré e Curitiba. Na PR-423, os trechos das cidades de Araucária e Campo Largo vão receber intervenções. Trechos urbanos da PR-427, em Lapa e Porto Amazonas, serão contemplados com obras de revitalização.

Passagem de fauna

Para facilitar a travessia e evitar o atropelamento de animais silvestres que vivem às margens das estradas próximas a áreas de preservação, serão instaladas 14 passagens de fauna no conjunto viário do lote 1. Serão seis na BR-227/PR, três na BR-373/PR e duas na PR-423. As BR-476/PR e PRs-418 e 427 contarão com uma passagem do tipo cada.

Ponto de parada e descanso

Outra estrutura prevista para o sistema rodoviário é a construção de um ponto de parada e descanso para motoristas profissionais que trafegam na BR-277/PR. A instalação será erguida no Km 188. O prédio de apoio será dotado de vestiários e sanitários e de amplo estacionamento para caminhões e carretas.

Áreas de escape

Os usuários da BR-277/PR contarão com uma área de escape como recurso de frenagem em caso de emergências que envolvam necessidade de redução abrupta da velocidade dos veículos. A área deve ser homologada para operar de modo seguro como espaço de contenção de veículos na velocidade máxima de 110 km/h. O edital prevê um comprimento mínimo de 180 metros, largura mínima de cinco metros e profundidade máxima de um metro para faixa de acesso. Ela deverá ser preenchida com material de comprovada eficácia no tipo de frenagem exigido no local.

Ciclovias

A área urbana de Curitiba contará com 27,4 quilômetros de ciclovias entre o Km 93 e o 107 da BR-277/PR. Serão duas faixas de 13,7 quilômetros de extensão em cada sentido da pista do Contorno Sul da capital paranaense, entre os trevos para Campo Largo e Araucária.

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

Data: 25/08/2023

RODOVIAS - PRIMEIRO LEILÃO DO NOVO PAC GARANTE 18,25% DE DESCONTO EM PEDÁGIOS DO LOTE 1 DAS RODOVIAS INTEGRADAS DO PARANÁ

"Maior leilão rodoviário do ano e parte do maior grupo de leilões em toda a América Latina, essa concessão modernizará muito a infraestrutura do estado e servirá de modelo e parâmetro para todo o país", celebra ministro dos Transportes



Renan Filho destacou a dedicação das mulheres do Ministério dos Transportes, ANTT e Infra S/A para tornar realidade o leilão do lote 1 - Foto: Marcio Ferreira/MT

Pelos próximos 30 anos, a empresa Infraestrutura Brasil Holding XXI S.A. será a responsável pela administração e modernização das sete estradas que compõem o lote 1 do sistema de rodovias integradas do Paraná. Inédito por unir vias locais e federais, esse é o primeiro leilão de uma concessão contemplada no novo PAC do Governo Federal. E também marca a estreia da nova modelagem elaborada pelo Ministério

dos Transportes para garantir tarifas mais justas aos usuários das estradas do país, bem como a sustentabilidade dos contratos de concessão.

A empresa, que integra o Grupo Pátria, venceu a disputa ao oferecer desconto de pedágio de 18,25% com uma tarifa de R\$ 8,72/100 km, a ser cobrada de quem trafegar pelas pistas do chamado lote 1: as BRs-277/373/376/476/PR e as PRs-418/423/427. Considerando que a tarifa de leilão já era



30% mais baixa do que o praticado anteriormente, o desconto total atingirá a marca de 50% em termos reais. Por três décadas, ficará a cargo da empresa a execução de obras estruturantes, a manutenção e a elevação dos padrões de segurança dos 473 quilômetros de pistas concedidas e dos serviços ofertados aos usuários.

INFO - PARANA_INFO.png

"Esse primeiro lote das rodovias integradas estaduais e federais do Paraná é o maior leilão rodoviário do ano. E esse pool de leilões de rodovias do estado será o maior grupo de leilões em toda a América Latina. Isso modernizará muito a infraestrutura do estado e servirá de modelo e parâmetro para todo o país", declarou o ministro dos Transportes, Renan Filho. O leilão, realizado nesta sexta-feira (25) na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, foi prestigiado ainda pelo ministro-chefe da Casa Civil, Rui Costa, e pelo governador do Paraná, Ratinho Júnior, o qual delegou estradas estaduais à União em maio, a fim de que elas fossem ofertadas com os ativos federais.

Essa concessão, pontuou Renan Filho, injetará R\$ 13,1 bilhões no complexo de rodovias que integram o lote 1, somados custos operacionais e investimentos. "O mais importante, vai gerar emprego e renda à população paranaense", celebrou o ministro dos Transportes. Com as intervenções previstas, são projetados 81,7 mil postos de trabalho diretos, indiretos e efeito-renda.

Modelo

A nova política de outorga adotada no certame teve como objetivo garantir uma maior disputa pelo sistema, menor impacto financeiro aos usuários e rentabilidade adequada aos concessionários, com garantia de investimentos na ampliação e manutenção das rodovias. "O processo de construção desse modelo para o leilão foi fundamental para chegarmos a esse resultado, que beneficiará a população paranaense com rodovias de qualidade e tarifas de pedágio justas", avaliou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

O modelo prevê ainda que o recurso anteriormente exigido como contrapartida para a União seja, a partir de agora, integralmente aplicado na execução das obras previstas nos novos contratos de concessão.

O que vem por aí

São transformações que farão a diferença no dia a dia de pessoas como o representante comercial Claudenir Machado, que trafega pelas rodovias do lote 1 há mais de 30 anos. Para ele, a concessão das estradas à iniciativa privada representa oportunidade de o Poder Público garantir preços justos de pedágio, melhorias na pista e novos trechos duplicados nas áreas que integram o sistema.

"É um movimento muito forte de caminhões pesados [nessas pistas]. Gostaria que as novas concessões pensassem mais em nós, que utilizamos as rodovias com frequência", alertou o paranaense. A estimativa é que os benefícios alcancem mais de 3 milhões de habitantes em toda a área de influência.

Conforme a secretária nacional de Transporte Terrestre, Viviane Esse, a intenção do Governo Federal é modernizar os eixos rodoviários do sistema integrado do Paraná para reduzir o custo de transporte e o tempo de viagem, em especial, nas rotas de escoamento da produção de grãos.

"Estão previstas duplicações, ampliação de capacidade, melhorias na sinalização... São obras fundamentais para reduzir o número de acidentes e para trazer desenvolvimento para a região. Essas medidas são importantes para termos rodovias mais seguras e aumentarmos as condições de competitividade, para que tenhamos mais produtos na mesa dos brasileiros e no mercado internacional", reforçou.

Destaques da concessão

- Tarifa diferenciada para pista simples e pista dupla;
- Mecanismo de compartilhamento de risco de receita;
- Descontos para usuários frequentes e para uso da tag de pedágio;



- Isenção de tarifa para motociclistas;
- Iluminação em LED;
- Construção de áreas de escape e ponto de parada de descanso para caminhoneiros.

Intervenções

Mais de 70% do total dos 473 quilômetros de rodovias que compõem o lote 1 serão duplicados, o que representa a incorporação de mais 344 quilômetros de pista dupla à malha rodoviária das regiões Oeste e Norte do Paraná. As vias atravessam 18 municípios das regiões Centro-Sul, Metropolitana e Campos Gerais e fazem parte da conexão entre o Porto de Paranaguá – maior porto exportador de produtos agrícolas do Brasil –, a Região Metropolitana de Curitiba e a Ponte da Amizade, na fronteira com o Paraguai. O mais longo trecho concedido está na BR-227 e tem 227,8 quilômetros de extensão.

As praças de pedágio serão instaladas em São Luiz do Purunã (BR-277), Lapa (BR-476), Porto Amazonas (BR-277), Imbituva (BR-373) e Irati (BR-277). Vista no mapa (confira infográfico ao lado), a área de abrangência do sistema tem como referências as cidades de Guarapuava, Ponta Grossa, São José dos Pinhais e Curitiba.

Outros lotes

O leilão desta sexta-feira marca o início do plano de concessões que envolve outros cinco lotes no Paraná, como explicou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Rafael Vitale. “O leilão do lote 1 é o primeiro passo do maior projeto de estruturação de concessões rodoviárias do Brasil, seja pela extensão [3.376 km], seja pelo volume de investimentos totais [R\$ 82,3 bilhões]”, disse. “A realização do primeiro leilão significa melhoria da infraestrutura e da prestação de serviço, dessa vez em um ambiente regulatório muito mais moderno, que garantirá a execução das obras e, conseqüentemente, a melhoria da experiência do usuário com redução de acidentes e aumento da fluidez”, concluiu.

Em 29 de setembro, está marcado o leilão do lote 2, composto pelas BRs 153/277/369/PR e PRs 092/151/239/407/408/411/508/804/855. Com 604,16 quilômetros de extensão e 356 quilômetros de duplicações previstas, o certame prevê investimentos privados na ordem de R\$ 10,8 bilhões para ampliação e manutenção das rodovias. As intervenções beneficiarão moradores dos municípios de Bandeirantes, Curitiba, Carambeí, Cornélio Procópio, Jaguariaíva, Jacarezinho, Paranaguá e Ponta Grossa.

Até o final de setembro, o projeto de licitação dos lotes 3 e 6 serão enviados ao Tribunal de Contas da União (TCU), conforme adiantado pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. “Estamos trabalhando de forma integrada para ampliar a atração do capital privado, porque o governo do presidente Lula acredita que essa é a forma que teremos mais chances de melhorarmos a nossa infraestrutura”, disse.

Investimentos no Paraná

A retomada dos investimentos públicos desde o início da atual gestão federal teve impacto direto na qualidade das rodovias federais no Paraná e, por consequência, na segurança da população que trafega pelos 3.553 quilômetros sob responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) no estado. Segundo o último índice de condição de manutenção (ICM), estudo técnico realizado pela autarquia, o Paraná tem hoje 82% de sua malha federal considerada boa. Em dezembro de 2022, esse percentual era de apenas 43%. Por outro lado, o ICM considerado péssimo no estado caiu ao menor patamar dos últimos anos, recuando de 11% para apenas 2% no mesmo período.

Até dezembro, o Ministério dos Transportes terá destinado R\$ 709 milhões para execução de novas obras e manutenção da malha rodoviária do estado. Desse total, R\$ 267 milhões serão empregados na construção de novos empreendimentos, valor nove vezes superior ao total aplicado em todo o ano passado. Com o novo PAC, a infraestrutura de transportes do estado será incrementada com 22 projetos. No total, serão R\$ 36,5 bilhões, em recursos públicos e privados, aportados nas

intervenções listadas pelo Governo Federal como prioridade no estado. O montante é o maior da região Sul e o segundo maior de todas as unidades da Federação.

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

Data: 25/08/2023

INFRAESTRUTURA - REESTRUTURAÇÃO DA MALHA FERROVIÁRIA E ABERTURA DE ROTAS BIOCEÂNICAS SÃO APOSTAS NAS RELAÇÕES COM CHINESES

"Contamos com diversos projetos elegíveis para receber investimentos, parcerias e tecnologias da China", defende Renan Filho, em encontro no Itamaraty



Ministro Renan Filho ao lado do presidente em exercício, Geraldo Alckmin: ferrovias e rotas bioceânicas são destaques no portfólio de Transportes - Foto: Marcio Ferreira/MT

Principal parceiro comercial do Brasil, a China tem muito a oferecer para melhorar a sinergia nas relações bilaterais entre os dois países. Essa foi a visão apresentada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante reunião interministerial de preparação para o encontro com a Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (COSBAN), que deve ocorrer no ano que vem.

"A relação com a China é muito importante para a nossa infraestrutura, especialmente num momento em que os chineses estão mudando um pouco o seu perfil, aumentando a oferta de investimentos no exterior", avaliou Renan Filho. Para o ministro, o Brasil, por sua vez, torna-se mais atrativo aos parceiros por vir equilibrando suas contas e aumentando os investimentos com a aprovação no Congresso do novo arcabouço fiscal.

Portfólio atraente

Na reunião, o ministro destacou projetos no setor de transportes que merecem atenção dos chineses. Além dos esforços na criação de rotas bioceânicas, Renan Filho ressaltou a reestruturação da malha ferroviária brasileira, com a conclusão recente da Ferrovia Norte-Sul, as obras da Transnordestina e o projeto da Ferrovia Leste-Oeste, que têm capacidade não só de dinamizar o escoamento da produção do Brasil Central como de baratear o frete e aumentar a competitividade nacional, de modo a atrair maiores investimentos externos.

"Todos esses projetos são elegíveis para receber investimentos, parcerias e tecnologias chinesas. Estamos animados em fortalecer a relação entre nossos dois países", concluiu o ministro dos Transportes.

A reunião convocada pelo presidente em exercício, Geraldo Alckmin, contou com a participação de representantes de 23 ministérios e ocorreu em paralelo ao encontro dos BRICS, em andamento na África do Sul: Brasil e China integram o bloco econômico.

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

Data: 25/08/2023

RODOVIAS - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES APROVA CONCESSÃO DA ROTA DOS CRISTAIS: PROJETO SEGUIRÁ AO TCU

Diário Oficial da União desta quinta-feira traz aprovação do plano de outorgas pelo ministro Renan Filho. Expectativa do Governo Federal é lançar edital da BR-040/MG/GO ainda neste ano



Após o ministro Renan Filho aprovar projeto, plano de outorga poderá seguir para o TCU - Foto: Crédito: Márcio Ferreira/MT

O projeto de concessão da BR-040/MG/GO, a Rota dos Cristais, foi aprovada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, e poderá seguir para análise do Tribunal de Contas da União (TCU). Com a aprovação ministerial ao plano de outorga da rodovia publicada na edição desta quinta-feira (24) do Diário Oficial da União, o projeto é remetido para a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), que dará encaminhamento à Corte de Contas.

A expectativa do Governo Federal é lançar o edital de concessão ainda neste ano. Pela proposta validada, serão transferidos à iniciativa privada 594,80 quilômetros de pistas, entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO). Os segmentos a serem concedidos incluem a BR-040/GO, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa de Minas Gerais e Goiás, e a BR-040/MG, do Km 0 ao 533,2, da divisa até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte. O projeto tem potencial de assegurar R\$ 5,5 bilhões para investimentos na rodovia.

O que vem por aí

O Programa de Exploração da Rodovia (PER) desenhado para a Rota dos Cristais abrange quatro frentes: serviços estruturais que envolvem recuperação e manutenção da via; retomada das obras de ampliação de capacidade, melhorias e manutenção do nível de serviço; além das frentes de conservação e de serviços operacionais. As intervenções previstas contemplam cerca de 10 quilômetros de duplicação, 35 novas passarelas, 16 faixas adicionais em pista dupla, oito faixas adicionais em pista simples e seis passagens de fauna, bem como pontos de parada e descanso para caminhoneiros e bases de serviços de atendimento aos usuários.

O trecho compreendido no plano de outorga aprovado pelo ministro dos Transportes faz parte da concessão da Via 040 (BR-040/DF/GO/MG), que foi desmembrada em duas novas propostas: a da “Rota dos Cristais” e a da “Rota do Pequi”, entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, a qual será concedida com o trecho da BR-153/060, entre Goiânia (GO) e DF.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 25/08/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INFRAESTRUTURA, POLÍTICA DE ESTADO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O cenário político aponta para uma possível troca no comando do Ministério de Portos e Aeroportos, levando à reflexão sobre a trajetória dos projetos que ali estão em andamento. Ainda que mudanças administrativas sejam parte da dinâmica governamental, é essencial que os projetos de infraestrutura, especialmente os de magnitude e impacto como aqueles relacionados aos portos e aeroportos, não sejam interrompidos.

A infraestrutura é um dos pilares fundamentais para o desenvolvimento sustentável de qualquer nação. Ela não pode ser considerada apenas como uma política de governo, mas sim como um compromisso com o futuro do País. O êxito dos projetos de infraestrutura ultrapassa as barreiras de um mandato, influenciando a economia, a competitividade e a qualidade de vida das gerações vindouras.



O Ministério de Portos e Aeroportos é um exemplo paradigmático. Projetos como a obra do túnel Santos-Guarujá, o Reporto e a expansão de aeroportos através do programa “Voa Brasil” são componentes-chave para a conectividade e o crescimento econômico do País. São empreendimentos que requerem planejamento a longo prazo, investimentos substanciais e, acima de tudo, uma abordagem contínua, independente de mudanças políticas.

Os argumentos para a continuidade são claros. Grandes projetos de infraestrutura não só impulsionam o desenvolvimento regional, mas também têm impacto direto na competitividade internacional do país. Atrasos ou interrupções podem resultar em perdas econômicas significativas, além de comprometerem a confiança dos investidores e a imagem do Brasil como um parceiro comercial confiável.

A defesa da continuidade dos projetos de infraestrutura não é um posicionamento político, mas sim uma abordagem pragmática e estratégica. Os projetos que transcendem governos e mandatos asseguram estabilidade, criando um ambiente propício para investimentos de longo prazo. Esse é um princípio fundamental para atrair capital e expertise para o setor, fomentando o desenvolvimento econômico em seu sentido mais amplo.

Havendo ou não mudança na liderança do Ministério de Portos e Aeroportos, a mensagem deve ser clara: a infraestrutura é uma questão de estado. Os projetos em andamento são mais do que ações pontuais; são compromissos com o progresso, a inovação e o bem-estar das futuras gerações. A continuidade desses empreendimentos não apenas atesta a maturidade política, mas também constrói uma base sólida para um futuro próspero e sustentável.

Em um mundo em constante evolução, onde a conectividade global e a competitividade são cada vez mais relevantes, a infraestrutura não pode ser uma peça de xadrez sujeita às mudanças políticas. É um pilar fundamental que exige dedicação, planejamento estratégico e, acima de tudo, um compromisso inabalável com o progresso do país. Portanto, independentemente dos ventos políticos, os grandes projetos de infraestrutura devem prosseguir, trazendo consigo a promessa de um futuro mais próspero e conectado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

REPORTO JÁ 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, alertou que o Governo tem de enviar, ainda neste mês, o projeto de lei para a renovação do Reporto, regime que concede isenções fiscais para investimentos portuários e ferroviários. França abordou a questão ontem, durante sua participação em uma reunião com outras autoridades federais sobre a relação BrasilChina. “A votação precisa se dar até dezembro para que não haja interrupção”, destacou.

REPORTO JÁ 2

Tramita no Congresso um projeto de lei para renovar o programa, mas ele está praticamente parado. Nesse cenário, o Ministério de Portos e Aeroportos não descarta a publicação de uma medida provisória para ampliar a validade do Reporto, que termina em 31 de dezembro deste ano.

REPORTO JÁ 3

O Reporto foi criado em 2004, durante o primeiro Governo Lula, mas foi interrompido em 2021. O regime isenta empresas portuárias e ferroviárias da cobrança de IPI, de PIS/Cofins e do Imposto de Importação na aquisição de equipamentos. A maior parte desses produtos são importados da China. França lembrou que “ninguém faz as aquisições de maquinários de um dia para o outro, compra-se com muita antecedência, então precisamos de garantia que o Reporto estará em vigor no ano que vem”.

ZPE 1

O Congresso vai instalar uma frente parlamentar em defesa das zonas de processamento de exportação (ZPE), recintos que podem receber artigos importados para beneficiários e exportá-los em seguida, com isenção tributária. O movimento será lançado no próximo dia 30, às 14h30, no Salão Nobre da Câmara dos Deputados. A iniciativa foi destacada pelo deputado federal Florentino Neto (PT-PI) durante audiência da Comissão de Desenvolvimento Econômico da Câmara, em Brasília, na última quarta-feira. O parlamentar enfatizou a importância das ZPE e a necessidade de descentralizar seu desenvolvimento, defendendo sua implantação em várias regiões do Brasil.

ZPE 2

Florentino Neto ainda falou de sua preocupação com o desenvolvimento das ZPE no País nos últimos anos. Atualmente, há apenas duas autorizadas, a do Ceará e a de Parnaíba (PI). O parlamentar lamentou a decisão do Governo do Rio de Janeiro de desistir de implantar essa unidade em Itaguaí.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

NACIONAL - REPUBLICANOS GARANTE CONTINUIDADE DE PROJETOS EM PORTOS E AEROPORTOS

Ao BE News, fontes ligadas a Silvio Costa Filho disseram que a troca no Ministério deve ser definida até o dia 31

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



De acordo com interlocutores do Republicanos, Silvio Costa Filho prefere, pelo menos nos primeiros meses de gestão, dar sequência aos projetos de Márcio França à frente da pasta Crédito: Reprodução/Instagram

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve deliberar sobre a troca no Ministério de Portos e Aeroportos até a próxima quarta-feira, dia 31. A informação foi confirmada pelo portal BE News com fontes próximas ao possível futuro ministro, o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos/PE).

Segundo integrantes do Republicanos, partido cotado para ocupar a pasta, caso o ministro Márcio França seja substituído, a sigla não tem intenções de fazer mudanças bruscas na estrutura do Ministério. De acordo com interlocutores da legenda, Costa Filho reconhece que não possui a mesma afinidade com o setor como o ministro Márcio França e prefere, pelo menos nos primeiros meses de gestão, dar sequência aos projetos de seu antecessor na pasta.

“Com o setor portuário, neste primeiro momento, tirando o Porto de Santos (SP), teríamos uma dificuldade até de fazer uma boa gestão. Se o Republicanos entra e organiza um planejamento, mantém uma agenda que está pré-desenhada no Ministério como a obra fundamental do túnel Santos-Guarujá, o Reporto, alguns trechos de dragagem que vão precisar ser refeitos... se mantiver um planejamento estratégico, as coisas caminham bem”, disse uma liderança do Republicanos.

“Se o partido ouvir todo mundo, não vai errar. Somos da tese de quem ouve erra menos”, ressaltou um deputado.

O programa “Voa Brasil” também é de interesse do Republicanos. Os deputados ressaltaram a importância da proposta para alavancar o setor aéreo. “É uma bela proposta. Só é preciso discutir como vai ser na prática”, disse um líder.



Fontes da legenda ouvidas pelo BE News admitem que o atual ministro, Márcio França, tem mais afinidade com o setor de portos e aeroportos do que o provável novo titular da pasta

Deputados da sigla também cogitam a ida de Silvio Costa Filho para o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) no lugar do vice-presidente, Geraldo Alckmin, em busca de não gerar insatisfação com o setor portuário.

O deputado Silvio Costa Filho foi procurado para falar sobre a situação, mas afirmou que não comenta nada sobre o assunto em respeito ao ministro Márcio França.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2023

COMÉRCIO EXTERIOR - BRASIL ANUNCIA EXPORTAÇÃO DE CRUSTÁCEOS E MOLUSCOS CONGELADOS A SINGAPURA

Segundo Ministério da Agricultura e Pecuária, país asiático aprovou importação dos produtos

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



Os produtos somam-se à recente abertura do mercado singapurense também para carne bovina e suína processadas do Brasil. Divulgação: MAPA

O Brasil vai passar a exportar crustáceos (como camarão e lagosta) e moluscos bivalves (como ostra e mexilhão) congelados. O anúncio foi feito pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (MAPA), na quarta-feira (23).

Segundo a pasta, o certificado sanitário internacional vigente, agora renegociado, já permitia a exportação de pescados provenientes de pesca extrativa e de aquicultura.

“O anúncio é importante conquista em razão do volume de consumo per capita singapuriano desses produtos, em torno de 22kg de pescados em geral por ano”, diz a nota. Em 2022, Singapura importou aproximadamente US\$ 937 milhões de pescados, sobretudo de Malásia, China e Noruega. Desse volume, US\$ 223 milhões corresponderam a crustáceos e US\$ 115 milhões a moluscos.

Os produtos somam-se à recente abertura do mercado singapuriano também para carne bovina e suína processadas do Brasil.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/08/2023

NACIONAL - ANTT ENVIA AO TCU PROJETO DE CONCESSÃO DA ROTA DOS CRISTAIS

Expectativa do Governo Federal é de lançar o edital e leiloar a BR-040/MG/GO ainda neste ano

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

O Ministério dos Transportes aprovou a concessão da BR-040/MG/GO, que é mais conhecida como Rota dos Cristais. A aprovação foi publicada no Diário Oficial da União desta quinta-feira, dia 24. A medida agora será analisada pelo Tribunal de Contas da União (TCU) através de notificação enviada pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).



Segundo informou o Ministério dos Transportes, serão transferidos para a iniciativa privada 594,80 quilômetros de pistas entre Belo Horizonte, em Minas Gerais, e Cristalina, em Goiás Crédito: Divulgação

EM OBRAS, OS PROJETOS ENVOLVEM A DUPLICAÇÃO DE APROXIMADAMENTE 10 QUILOMETROS, A CONSTRUÇÃO DE 35 NOVAS PASSARELAS, A ADIÇÃO DE 16 FAIXAS EXTRAS EM PISTADUPLA, 8 FAIXAS ADICIONAIS EM PISTA SIMPLES E A IMPLEMENTAÇÃO DE 6 PASSAGENS DE FAUNA

Com isso, a expectativa do Governo Federal é de lançar o edital e leiloar a BR-040/MG/GO ainda neste ano. Segundo o Ministério dos Transportes, serão transferidos para a iniciativa

privada 594,80 quilômetros de pistas entre Belo Horizonte (MG) e Cristalina (GO).

O projeto pode assegurar R\$ 5,5 bilhões para investimentos na rodovia. “Os segmentos a serem concedidos incluem a BR-040/GO, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa de Minas Gerais e Goiás, e a BR-040/MG, do km 0 ao 533,2, da divisa até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte”, informou o Ministério.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD/MG), comemorou o despacho. Segundo ele, o ministro dos Transportes, Renan Filho, lhe comunicou o andamento do processo. “É mais uma medida no sentido de assegurarmos segurança e qualidade nas rodovias que cortam o estado”, afirmou Pacheco.

Renan também se manifestou nas redes sociais sobre a concessão da Rota dos Cristais. “Vamos trabalhar duro para até o final do ano publicar esse edital e fazer um novo leilão. Será o nosso quinto edital publicado este ano. É o Governo Federal trabalhando para somar esforços, fortalecendo os investimentos públicos e atraindo mais capital privado para a gente melhorar a nossa infraestrutura”.

O programa de Exploração da Rodovia (PER) vai contemplar as áreas de Serviços Estruturais, englobando Trabalhos Iniciais, Recuperação e Manutenção, Obras, Conservação e Serviços Operacionais.

Em Obras, os projetos envolvem a duplicação de aproximadamente 10 quilômetros, a construção de 35 novas passarelas, a adição de 16 faixas extras em pista dupla, 8 faixas adicionais em pista simples e a implementação de 6 passagens de fauna.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

PORTO DE SANTOS - AUDITORES-FISCAIS DE SANTOS ADEREM À MOBILIZAÇÃO NACIONAL CONVOCADA POR SINDICATO

Sede do Sindifisco na cidade confirma ação dos servidores, o que pode provocar atrasos na liberação de cargas

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A liberação de cargas no Porto de Santos (SP) poderá sofrer atrasos, já que os auditores-fiscais da Receita Federal que atuam na cidade se uniram à mobilização nacional anunciada na quarta-feira (23), pelo Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais (Sindifisco).

Em nota enviada ao BE News, a sede do sindicato em Santos informou que, a partir de quinta-feira (24), os servidores retornam às ações de mobilização da categoria nos portos, aeroportos e

Delegacias da Receita Federal do Brasil. Os servidores tomaram a decisão em Assembleia Nacional, realizada nos dias 21 e 22 de agosto.



A liberação de cargas no Porto de Santos (SP) poderá sofrer atrasos, já que os auditores-fiscais da Receita Federal que atuam na cidade se uniram à mobilização nacional anunciada na quarta-feira (23), pelo Sindicato Nacional dos Auditores-Fiscais (Sindifisco). Crédito: Sindifisco

Não foram informadas como serão as “ações de mobilização”, nem como elas acontecerão, mas segundo a sede do sindicato em Brasília, “não é uma greve geral”.

Como consequência, a liberação de cargas no Porto de Santos poderá sofrer atrasos, exceto perecíveis, cargas vivas, medicamentos, alimentos de consumo de bordo e cargas perigosas, que continuarão sendo desembarcadas normalmente.

Já na área tributária, no Conselho de Administração de Recursos Fiscais (Carf) e nas Delegacias Regionais de Julgamento (DRJ), os auditores-fiscais não participarão de sessões nem entregarão quaisquer trabalhos, ressalvadas as demandas judiciais.

O motivo do posicionamento da categoria são os possíveis cortes no orçamento do Ministério da Fazenda, determinado pela Secretaria de Orçamento Federal (SOF), e que, segundo o Sindifisco, podem impactar o funcionamento da Receita Federal e o montante de recursos a ser destinado ao pagamento da remuneração de produtividade da categoria.

O bônus por produtividade está previsto em uma lei de 2017 (Programa de Remuneração Variável da Receita), sancionada pelo ex-presidente Michel Temer, mas só foi regulamentado em junho deste ano, após o Governo publicar um decreto.

Pelas novas regras, a categoria passará a receber um bônus variável por produtividade, calculado sobre os salários, saindo dos atuais R\$ 3 mil para até R\$ 9 mil. O impacto da medida nas contas públicas é de cerca de R\$ 800 milhões, um dos motivos que causou a demora na publicação do decreto.

Os recursos para arcar com a bonificação virão do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf) – fundo especial usado para otimizar e melhorar a estrutura da Receita Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

REGIÃO SUDESTE - EXPECTATIVA PARA OS DEBATES DO SUDESTE EXPORT EM PAUTA NO ZR NEWS

Próximo fórum regional do Brasil Export será realizado na próxima semana, em Belo Horizonte

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

O Programa ZR News, transmitido pela Rádio Santa Cecília FM (107,7) FM abordou alguns dos temas que estarão em pauta nos painéis do Sudeste Export – Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que será realizado nos próximos dias 28 e 29 de agosto, em Belo Horizonte.

Entre os temas que serão abordados dentro da programação do Sudeste Export, destacam-se o desenvolvimento econômico, melhorias dos modais rodoviários e ferroviários da região, além das demandas do setor de infraestrutura.



O diretor de comunicação do Grupo Brasil Export, Bruno Merlin, disse que assuntos sobre a melhoria do modal ferroviário serão debatidos, ressaltando que esse é um problema do país Reprodução/ZR News

“A região Sudeste é muito diversa. São quatro estados que possuem uma importância econômica ímpar para o Brasil. São diversos nas questões de produção e circulação de mercadorias. Vamos contar com a presença de

especialistas, dirigentes de empresas no setor de infraestrutura. Estamos muito ansiosos para estar em Belo Horizonte e interagir com a comunidade local”, afirmou o jornalista Bruno Merlin, diretor de comunicação do Grupo Brasil Export.

Bruno disse que assuntos voltados para a melhoria do modal ferroviário serão amplamente discutidos no fórum, mas destacou que esse é um problema logístico do Brasil; portanto, não se restringe à região Sudeste.

“A principal questão do modal ferroviário é pensar na expansão. Ainda cobre muito pouco de um país de dimensão continental como o Brasil. Então, é preciso melhorar no acesso portuário, mas é preciso expandir e enxergar a movimentação de carga de uma forma mais inteligente. Optar pelo modal em que a carga pode chegar de forma mais ágil e eficiente”, analisou Merlin.

InfraJUR

Assim como vem ocorrendo em todos os fóruns regionais do Grupo Brasil Export realizados este ano, a região Sudeste também terá a sua edição do InfraJUR – Encontro Nacional de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes.

O advogado Elias Júnior, diretor jurídico do T-Grão e integrante do Conselho Nacional do Brasil Export, destacou a importância de se trazer ministros de tribunais para participar das discussões.

“Agregou muito o debate em todos os fóruns. Tratam todos os temas do Direito e convida todos os tribunais a participarem. O Brasil Export está criando essa oportunidade de diálogo com esses ministros para que o setor tenha essa oportunidade de melhorar ainda mais essas discussões, trazendo mais segurança jurídica para as relações empresariais”, disse.

Santos Export

Todas as quintas-feiras o ZR News, com apresentação de Zerri Torquato, é voltado para os assuntos portuários, além de ter o quadro Santos Export. O programa pode ser acompanhado também pelo <https://portalbenews.com.br>.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

REGIÃO SUDESTE -PORTOSRIO SE REÚNE COM INTERESSADOS EM PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM ITAGUAÍ

Foram discutidas possíveis rotas e viabilidade de estabelecer fábricas de hidrogênio verde no porto
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Empresas nacionais e multinacionais estão interessadas em projetos em Itaguaí (Foto: Reprodução)

A diretoria da PortosRio se reuniu nesta semana com representantes de empresas nacionais e multinacionais visando a implementação de projetos de transição energética no Porto de Itaguaí. O encontro ocorreu no auditório do Porto do Rio de Janeiro e contou também com a participação de membros de institutos de ciência e tecnologia. Segundo a Autoridade Portuária, as empresas demonstraram interesse na produção de hidrogênio verde através do chamamento público nº 01/23.

Segundo a PortosRio, a discussão central da reunião se concentrou nas possíveis rotas e na viabilidade de estabelecer fábricas de hidrogênio verde no Porto de Itaguaí, com o objetivo de transformar a região em um cluster, atraindo unidades industriais voltadas para a produção de metanol verde, amônia verde e hidrogênio.

Presente no encontro, o diretor de Negócios e Sustentabilidade da PortosRio, Eduardo Marinho, ressaltou a importância do projeto, destacando o comprometimento da companhia em fornecer total apoio a esse projeto estratégico tanto para a empresa pública quanto para o estado do Rio de Janeiro.

Eduardo Miguez, gerente de Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, apresentou os motivos e resultados da realização do chamamento público, além de discutir as vantagens competitivas do Porto de Itaguaí para a implantação dos projetos de transição energética. Ele enfatizou que a iniciativa da Autoridade Portuária visa contribuir a curto prazo para a descarbonização da indústria.

“O objetivo é agilizar a prospecção e a articulação com os interessados, estimulando a realização de estudos que comprovem a viabilidade de cada rota de produção e incentivando a implementação dos projetos em prazos reduzidos”, comentou o executivo, que também destacou a disponibilidade de área para a instalação de diversas plantas industriais e uma rede logística adequada para atender ao mercado interno e externo.

O hidrogênio verde é uma variante de hidrogênio produzida por meio de energia renovável para dividir a água em hidrogênio e oxigênio, utilizando um processo chamado eletrólise. Ele também pode ser gerado a partir de biomassa e reforma do etanol, embora haja debates sobre a nomenclatura “verde” para certos modelos de produção. Essa fonte de energia limpa tem o potencial de reduzir as emissões e descarbonizar diversos setores, incluindo transporte, aquecimento e indústria.

O hidrogênio pode ser utilizado na fabricação de produtos como amônia, metanol e diesel sintético, com aplicações na indústria química, transporte e navegação.

Os demais interessados em conhecer mais sobre os planos da PortosRio para os projetos de transição energética podem entrar em contato com a Gerência de Desenvolvimento de Negócios pelos e-mails: gerden@portosrio.gov.br e eduardo.miguez@portosrio.gov.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

NACIONAL – SUDESTE EXPORT DIA 28 E 29/08 – BELO HORIZONTE - MG

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

SUDESTE EXPORT 2023
28 E 29 DE AGOSTO
BELO HORIZONTE - MG

confirmados

Transmissão ao vivo e gratuita pelo Portal BE News

BE NEWS

Felipe Queiroz - Diretor da ANTT
Alfonso Gonzales - Presidente da Transpes
Guilherme Sampaio - Diretor da ANTT
Thiago Lemgruber - Diretor-Presidente da OSX

Programação atualizada diariamente no site do Brasil Export:



forumbrasilexport.com.br/eventos/sudeste-export/

Brasil Export, discutindo ideias e apontando caminhos

SUDESTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

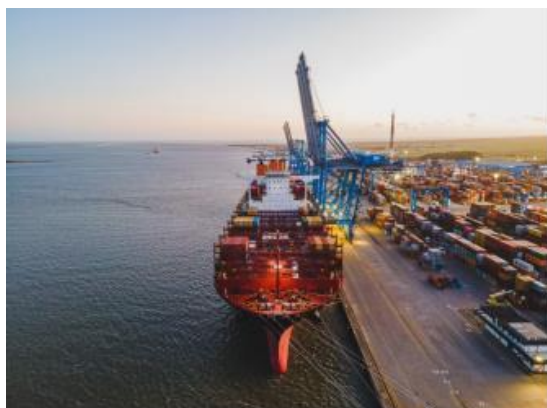


Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2023

REGIÃO SUL - TECON RIO GRANDE REGISTRA AUMENTO NA EXPORTAÇÃO DE CARNE EM 57%

Na movimentação de janeiro a julho deste ano, principais destinos da mercadoria foram países asiáticos

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Exportações tiveram como principais destinos países asiáticos (Foto: Divulgação/Wilson Sons)

A operadora logística Wilson Sons informou nesta semana que registrou um forte aumento das exportações de carne suína no Tecon Rio Grande (RS). Nos primeiros sete meses do ano as vendas externas do produto tiveram crescimento de 57%, em relação ao mesmo período do ano passado. De acordo com a empresa, os principais destinos da mercadoria foram os países asiáticos, como China, Hong Kong e Singapura.

No período, as exportações de carne suína pelo terminal

gaúcho totalizaram 7.199 TEU (unidade correspondente a um contêiner de 20 pés), o equivalente a 3.620 contêineres, contra 4.578 TEU (2.307 contêineres) no acumulado de janeiro a julho de 2022. Este ano, o volume somou 102.051 toneladas do produto, enquanto em igual período de 2022 foram contabilizadas 64.751 toneladas.

Segundo a Wilson Sons, foram identificados alguns fatores que influenciaram no aumento nas exportações de carne suína no Tecon Rio Grande, como a recuperação de market share, pois os exportadores locais optaram por embarcar um volume maior pelo terminal gaúcho do que por Santa Catarina, em comparação ao ano passado.

A entrada em operação da linha marítima NeoSamba também foi um dos fatores, de acordo com a empresa. Com navios maiores e rota direta do norte da Europa ao Rio Grande, houve uma melhora no tempo de trânsito das mercadorias, trazendo maior agilidade e eficiência à operação.

Paulo Bertinetti, diretor-presidente do Tecon Rio Grande, ressaltou o papel relevante do terminal para a logística das empresas gaúchas.

“Oferecemos uma alternativa segura e eficiente para a movimentação de diferentes tipos de carga. Além da localização estratégica e dos investimentos realizados, a retomada da confiabilidade das escalas está garantindo uma expressiva recuperação de market share”, analisou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/08/2023

NACIONAL - VITRINE

VITRINE



CÂNDICE LA TERZA
candice@portalbenews.com.br

Para os eventos que fazem a diferença, esta é a sua Vitrine.
Para quem gosta de um basdor, bem-vindo(a)!



AGOSTO LILÁS EM PARANAGUÁ (PR)

Após importante palestra ministrada no OGMO Paranaguá, durante a campanha do "Agosto Lilás", a superintendente da Secretaria da Mulher de Paranaguá, Luciana Picanço, a diretora do OGMO e anfitriã do evento, Shana Bertol, a secretária Municipal da Mulher, Vandecy Dutra, e a gerente Jurídica do OGMO, Silvana Alves. "Agosto Lilás" tem objetivo de conscientizar a população e pôr fim à violência contra a mulher.

"TRANSPORTE PARA O FUTURO"



Aconteceu em São Paulo, o SEST SENAT Summit, 'Transporte-se Para o Futuro', evento que reuniu os maiores nomes nas áreas de tecnologia da informação, novas tendências em diversas áreas ligadas ao setor de transportes, incluindo também as áreas de recursos humanos, neurociências e ESG, recebendo líderes e especialistas do setor de transportes de todo país. Na foto, o diretor-executivo da Confederação Nacional de Transportes (CNT), Bruno Batista, o presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar), Marcelo Neri, a diretora-adjunta da CNT, Fernanda Rezende, e o diretor-executivo da Fenamar, André Zanin

O VI Congresso de Direito Marítimo e Portuário da Associação Brasileira de Direito Marítimo 2023, movimentou a comunidade do setor, no período de 17 a 18 de agosto, em Santos, SP. Confira alguns registros especiais:



Após serem diplomados na pós-graduação pela universidade, em foto no clima de conquista, o advogado da Federação Nacional dos Operadores Portuários - FENOP, e do Ogmo/ Itaqui (MA), Ataíde Mendes, a assessora Jurídica do Sindicato dos Operadores Portuários de Pernambuco - Sindope e dos Ogmos Recife e Suape, Leide Virtuoso, a também assessora Jurídica do Sindope e dos OGMOs de Recife e Suape, Paula Katarina de Freitas, e o diretor da T-Grão Cargo, Elias Francisco da Silva Junior. Parabéns a todos!



O presidente do Tribunal Marítimo do Rio de Janeiro, vice-almirante Ralph Dias da Silveira Costa, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho, Augusto Caputo Bastos, e o desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo, Celso Peel, autoridades sempre presentes e atuantes nos mais importantes eventos e encontros deste movimentado setor



E esta foto encerra a coluna com chave de ouro. Todas integrantes da Wista Brasil - Women's International Shipping & Trading Association, uma associação que reúne mulheres atuantes no Shipping & Trading em todo o mundo, a fim de promover networking e mentoria e facilitar que mais mulheres cheguem às posições de gestão

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/08/2023



O SOPEP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SEMINÁRIO DA FRENLOGI INDICA NECESSIDADE DE UM PLANO NACIONAL DE ARMAZENAGEM

Informações: FRENLOGI (25 de agosto de 2023)

Seminário de Armazenagem realizado pela Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura (Frenlogi), nesta quinta-feira (24/08), indicou a necessidade da elaboração de um plano nacional estruturante para o setor. O evento, promovido em parceria com a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) e o Instituto Brasil Logística (IBL), destacou também práticas, inovações, tecnologias e processos eficientes ligados à armazenagem.

Hoje, o problema de armazenagem compromete parte da produção agrícola do país. Estima-se que a safra 2022/23 chegue a 310 milhões de toneladas. No entanto, a capacidade de armazenagem

brasileira é de 188 milhões de toneladas. Presidente em exercício da Frenlogi, o deputado federal Diego Andrade (PSD-MG) acredita ser necessária a criação de um plano. “Uma espécie de Pró-Infra, com incentivos e subsídios diretos ao setor”, indicou. “É de extrema importância fornecer total apoio aos produtores, desde os pequenos até os grandes, para que possamos diminuir as taxas de perda e ampliar a capacidade de armazenamento”, afirmou.



Foto: FRENLOGI

Já o vice-presidente da Câmara Temática de Armazenagem da Frenlogi, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP), fez uma comparação entre Brasil e Estados Unidos para, também, defender um plano estruturante para o setor. “Nos EUA, 53% dos armazenamentos estão nas próprias fazendas. No Brasil, apenas 15%”, informou. “Temos de pensar soluções além do Plano Safra”, defendeu.

Jardim mencionou que existe uma intenção promissora e um ponto de partida a partir do

Seminário de Armazenagem. “Precisamos unir esforços com o objetivo de implementar ações concretas e, por meio desse diálogo, vamos desenvolver soluções diversas para todo o setor, incluindo a agricultura familiar e os produtores de todos os portes”, conclui.

A Frenlogi, presidida pelo senador licenciado Wellington Fagundes (PL-MT) – que se recupera de uma cirurgia –, conta com mais de 300 membros no Congresso Nacional. Fagundes acredita que a realização de debates temáticos pode ajudar na construção de soluções para a infraestrutura brasileira. “Temos de nos debruçar sobre esses temas que, de forma muito direta, afeta a produção, o escoamento e a economia brasileira”, disse. “A Frenlogi realizará mais debates e tenho certeza de que vamos sair com grandes propostas para o Brasil”, concluiu.

Painéis Técnicos

No decorrer do evento, foram ministradas apresentações técnicas sobre a capacidade de armazenamento agrícola no país. Divido em três blocos, discutiram-se abordagens estratégicas para enfrentar os desafios logísticos que exercem impacto significativo nessa esfera fundamental para a economia nacional. Além disso, a programação incluiu análises da distribuição da capacidade de armazenamento agrícola em todo o território brasileiro, juntamente com soluções voltadas para superar as complexidades logísticas existentes.

Clique aqui para baixar as apresentações.

<https://drive.google.com/drive/folders/14D8QOOKWFE7DBMFeZjR7aL7QkLfmIICh>

Crescimento exponencial da Armazenagem no Brasil

O encontro permitiu dialogar sobre as complexidades enfrentadas na esfera da armazenagem no Brasil. Uma variedade de perspectivas foi examinada, abrangendo desde considerações financeiras e empréstimos até a infraestrutura necessária e o reforço do cooperativismo. Segundo informações do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a capacidade de armazenagem agrícola expandiu em 1,8%, atingindo a marca de 192,2 milhões de toneladas durante o segundo semestre de 2022.

O diretor executivo da Aprosoja, Wellington de Andrade, apresentou um case de sucesso inovador durante sua explanação, relacionado a um simulador utilizado na campanha “Armazém para Todos”. “Nesse simulador, o produtor insere seus dados e é capaz de visualizar a viabilidade de investimentos, bem como o tempo necessário para retorno (payback) em negócios de armazenagem. Nós conseguimos demonstrar a viabilidade do armazém desde que o seu tamanho seja proporcional a sua produção”, pontuou Andrade.

O presidente do IBL, Ricardo Molitzas, encerrou o evento ressaltando a importância de coordenar ações de maneira multidisciplinar. Ele também abordou os desafios relacionados à armazenagem e expressou o desejo de impulsionar soluções que possibilitem o progresso e a competitividade do setor. “Os desafios relacionados à armazenagem de cargas têm sido cruciais para o setor. No entanto, estamos comprometidos em encontrar soluções inovadoras que otimizem a eficiência e a capacidade de armazenamento”, disse. “Nossa prioridade é contribuir para o fortalecimento da infraestrutura logística do país, garantindo o adequado acondicionamento dos produtos e impulsionando a competitividade nacional”, concluiu Molitzas.



Participaram, também, da abertura do Seminário de Armazenagem o diretor de relações institucionais da Frenlogi, Edinho Bez, o presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), Ricardo Molitzas, o diretor executivo da Aprosoja-MT, Wellington Andrade, além de parlamentares e outros representantes do setor produtivo.

Assista o Seminário Frenlogi de Armazenagem no Youtube.

<https://youtu.be/UeILCcTdppA>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/08/2023

BRASIL ELIMINA GARGALOS PARA DESBANCAR EUA COMO MAIOR EXPORTADOR DE MILHO

Informações: FORBES (25 de agosto de 2023)

As exportações através dos portos da região Norte do país, estão a caminho de superar os volumes escoados via Porto de Santos pelo terceiro ano consecutivo

O Brasil deve ultrapassar os Estados Unidos este ano como o maior exportador mundial de milho, refletindo tanto uma colheita abundante quanto avanços logísticos, principalmente a consolidação das rotas de exportação da região Norte, que estão aumentando a competitividade da potência agrícola sul-americana.

As exportações através dos portos da região Norte do país, que utilizam as hidrovias da bacia do rio Amazonas para levar grãos ao mundo, estão a caminho de superar os volumes escoados via Porto de Santos pelo terceiro ano consecutivo, de acordo com dados de transporte de grãos analisados pela Reuters.

A mudança demonstra como o Brasil, que produz três colheitas de milho por ano e ainda tem enormes extensões de terras agrícolas subutilizadas, está finalmente superando os gargalos estruturais que há muito dificultam o envio de seus produtos a mercados globais.

Isso, e um novo acordo de fornecimento com a China anunciado no ano passado, sugerem que o Brasil pode estender sua supremacia sobre as exportações de milho norte-americano. Da última vez que isto aconteceu, os brasileiros conquistaram brevemente a liderança global. Foi na safra 2012/13, após uma grande seca na América do Norte.

A melhoria da capacidade de exportação ajudou o país a preencher lacunas no mercado global em meio às interrupções causadas pela guerra na Ucrânia, grande exportador de grãos, e pelas tensões comerciais entre Estados Unidos e China.

“Comemoramos muito... quando os volumes (de exportação de milho) através dos portos do Norte se igualaram a Santos”, disse Sérgio Mendes, diretor-geral da Associação Nacional dos



Exportadores de Cereais (Anec). “Ao usar os portos do Norte... você está ganhando R\$ 20 por tonelada (de milho).”

As rotas de exportação da região Norte, em particular, se beneficiaram de uma lei de 2013 que incentivou empresas como a Cargill e a Bunge, e a operadora logística Hidrovias do Brasil, a construir novos TUPs (terminais portuários de uso privado).

Com estações de transbordo ao longo dos rios Tapajós e Madeira, essas estruturas passaram a conectar o coração da produção agrícola nacional a portos da Amazônia como Itacoatiara (AM), Santarém e Barcarena (PA).

O terminal Tegram em Itaqui (MA), construído e operado por comerciantes de grãos estrangeiros e brasileiros, incluindo Louis Dreyfus Commodities e Amaggi, aumentou seus volumes de exportação de grãos em 306% em oito anos, para mais de 13 milhões de toneladas em 2022, de acordo com dados fornecidos pelas empresas.

A legislação dos TUPs, que difere de uma concessão tradicional cuja exploração é por um período determinado, desencadeou uma onda de investimentos portuários de longo prazo. Cerca de R\$ 39 bilhões foram investidos na construção e expansão de 112 novos terminais de uso privado sob a nova lei, de acordo com um estudo de 2020 do TCU (Tribunal de Contas da União).

A indústria agrícola brasileira, no entanto, ainda não superou todos os seus problemas logísticos. Por exemplo, a capacidade de armazenamento de grãos no país ainda é pequena em comparação com competidores como o Canadá, os Estados Unidos e a Argentina.

No Mato Grosso, o déficit de armazenagem aumentou para 46 milhões de toneladas métricas, de acordo com dados do governo estadual até 2021, depois que a colheita anual de milho triplicou para mais de 90 milhões de toneladas no espaço de uma década. Isto ocorreu pois a construção de silos não acompanhou o aumento da produção.

A falta de espaço de armazenamento significa que os agricultores são forçados a vender rapidamente as suas colheitas ou a estocar o milho fora dos armazéns. O resultado são possíveis congestionamentos em estradas durante os picos de safra, o que pode gerar fretes mais caros.

Rota mais barata para China

A nova capacidade de exportação ajudou o Brasil a competir em custos logísticos com os agricultores dos Estados Unidos.

Enviar uma tonelada de soja em 2008 de Iowa para Xangai custava 77% do preço de um embarque pelos portos do Norte do Brasil, mas em março de 2023 era 5% mais caro enviá-la nesta mesma rota nos Estados Unidos, de acordo com dados da ESALQ-LOG e do Departamento de Agricultura norte-americano. Para o milho, os valores de frete são muito parecidos, afirma Thiago Péra, coordenador de pesquisa logística da ESALQ-LOG.

A bacia amazônica também se tornou competitiva em relação ao porto de Santos, há anos uma das principais portas de saída do Brasil para grãos. Cerca de 37% do total das exportações de milho brasileiro passaram pelos portos de Barcarena, Itaqui, Itacoatiara e Santarém no primeiro semestre de 2023 (4,3 milhões de toneladas), de acordo com Conab (Companhia Nacional de Abastecimento). Apenas 24% passaram por Santos (2,8 milhões de toneladas).

Há 8 anos, no entanto, Santos exportava quase três vezes mais milho do que os quatro portos do norte juntos, de acordo com dados das agências marítimas.

“A maior parcela dos embarques através dos portos da região Norte reflete custos de frete mais baratos em comparação com as rotas para os portos do Sul e Sudeste”, disse Thome Guth, da Conab.

A Conab prevê que a produção total de milho do Brasil em 2023 será de quase 130 milhões de toneladas métricas, a maior da história, e as exportações atingirão 50 milhões de toneladas métricas pela primeira vez.

Os futuros de milho em Chicago caíram das máximas de 10 anos em abril de 2022 para a mínima de dois anos e meio este mês, em parte devido à ampla oferta brasileira.

Embora as melhorias na infraestrutura de exportação tenham vindo para ficar, é possível que os preços mais baixos do milho possam desencorajar os agricultores a aumentar a produção do cereal aqui.

A trading estatal chinesa COFCO está agora construindo um novo terminal de grãos em Santos, depois de ganhar uma concessão de 25 anos para operar uma estrutura com capacidade para 14 milhões de toneladas. O STS11, como é chamado o terminal, deverá operar a partir de 2026.

A concessão da BR-163 há dois anos também modernizou um importante corredor para o escoamento grãos, estendendo-se por mais de mil quilômetros do Mato Grosso até os portos do Estado do Pará.

Durante anos, caravanas de caminhões de grãos ficavam regularmente atoladas em trechos da BR-163, a caminho dos portos do norte, numa região que é chuvosa.

E enquanto grandes projetos ferroviários ainda enfrentam uma série de obstáculos burocráticos no Brasil, alguns já saíram do papel.

A Rumo acaba de concluir um investimento de R\$ 4 bilhões na Ferrovia Norte-Sul, iniciado em 2019. A linha conecta o porto de Santos aos Estados agrícolas de Tocantins, Goiás, Minas Gerais e Mato Grosso, reforçando outra rota importante para levar as colheitas brasileiras aos mercados globais

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

Data: 25/08/2023

GOVERNADOR DE SP APRESENTA PROJETO PAULISTA DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA AO SETOR AUTOMOTIVO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (25 de agosto de 2023)



https://soundcloud.com/governosp/discurso-governador-tarc-sio-1?utm_source=sopesp.com.br&utm_campaign=wtshare&utm_medium=widget&utm_content=https%253A%252F%252Fsoundcloud.com%252Fgovernosp%252Fdiscurso-governador-tarc-sio-1

Na abertura da ExpoFenabreve, Tarcísio de Freitas falou sobre suas políticas para pesquisa e desenvolvimento de combustíveis renováveis

O governador Tarcísio de Freitas reforçou nesta quarta-feira (23) o papel de liderança que São Paulo está desempenhando na vanguarda das novas tecnologias de energia verde e transição energética. Durante a cerimônia de abertura do 31º Congresso & ExpoFenabreve, na capital, ele destacou as pesquisas da gestão estadual com parceiros privados para produção de combustíveis renováveis e disse contar com a adesão da indústria automotiva aos modelos híbridos.

“Está na hora de a gente discutir em que direção nós iremos caminhar. O mundo discute a questão da transição energética e da economia de baixo carbono. Inauguramos na USP o primeiro reformador do mundo para transformar etanol em hidrogênio e abastecer ônibus e carros. Estamos



caminhando na direção do biometano, que é outra alternativa para os veículos pesados, temos o etanol e o combustível sustentável de aviação. São Paulo pode e deve ser protagonista neste movimento de transição. A gente vai apostar muito nas novas tecnologias e fomentar, de maneira vigorosa, a questão do hidrogênio, do etanol, do híbrido e do elétrico”, afirmou Tarcísio.

A ExpoFenabreve é o maior evento do setor de distribuição de veículos, reunindo mais de 150 marcas da cadeia de fornecimento de produtos e prestação de serviços para concessionárias.

O projeto do Governo de São Paulo para desenvolvimento de novas opções de combustíveis renováveis vai ao encontro das principais discussões da indústria automotiva. Na edição deste ano, a ExpoFenabreve está reunindo especialistas para discutir os novos cenários do setor de veículos no Brasil, com base na evolução de tecnologias digitais e mudanças de matriz energética no transporte global.

No último dia 10, Tarcísio lançou na USP a instalação da primeira estação do mundo para abastecimento de hidrogênio renovável a partir do etanol. A previsão é que a estação experimental desenvolvida pelo Centro de Pesquisa para Inovação em Gases de Efeito Estufa (RCGI) esteja operando até o final do primeiro semestre de 2024.

Na prática, a estação vai aprimorar a eficiência da produção do hidrogênio a partir do etanol, visando a chegada da tecnologia no mercado e a utilização em larga escala no futuro. O combustível vai abastecer um automóvel e três ônibus cedidos pela Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos (EMTU) do Governo de São Paulo que vão circular no campus da USP.

Para Tarcísio, as políticas públicas do Governo do Estado encorajam ainda mais as empresas do setor automotivo a antecipar soluções para a frota de veículos do país em médio prazo. Ao invés de modelos 100% elétricos, o governador de São Paulo defende a popularização de modelos híbridos movidos a hidrogênio ou biometano.

“Estamos preparando medidas de estímulo para a indústria automotiva e fazer a renovação de frota nessa linha de transição energética. O Governo de São Paulo vai apoiar todas as iniciativas de renovação de frota porque queremos ver um setor que sempre teve participação expressiva na economia crescendo cada vez mais. Estou extremamente otimista com nosso futuro e feliz por estar participando de um congresso tão expressivo, com gente que faz a diferença, que contrata, emprega, gera oportunidades e realiza sonhos”, concluiu o governador.

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

Data: 25/08/2023

EM REUNIÃO DA COSBAN, MINISTRO FÁVARO DESTACA OS AVANÇOS COMERCIAIS ENTRE BRASIL E CHINA

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (25 de agosto de 2023)

A Cosban tem como objetivo promover contatos regulares entre altos representantes dos dois países, de modo a incentivar o relacionamento bilateral

O ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, participou, na manhã desta quinta-feira (24), no Palácio do Itamaraty, em Brasília, da sessão plenária da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban) e destacou a boa relação comercial entre Brasil e China e a importância deste grande parceiro para o agronegócio brasileiro.

Entre os diversos resultados dessa cooperação, Carlos Fávaro citou o levantamento do embargo da carne bovina, a habilitação de quatro novas plantas frigoríficas, a abertura de mercado para farinhas de proteína animal e a certificação do algodão brasileiro.

De acordo com o ministro, a retirada do embargo das liberações de carnes bovinas por conta do caso atípico de encefalopatia espongiforme bovina (EEB), também conhecida como o mal da vaca louca, ocorrida em fevereiro deste ano, é um grande trabalho realizado pelo governo federal.



“Inclusive a liberação dos estoques remanescentes da carne foi uma grande conquista para este ano”, comemorou Fávoro.

O ministro lembrou que a habilitação de quatro novas plantas frigoríficas e o levantamento da suspensão de outras duas, que estavam suspensas há pelo menos três anos e voltaram às exportações, foram outras grandes conquistas.

“Também ampliamos exportações de farinhas de proteína animal. Este protocolo foi assinado na visita do presidente Lula àquele país, em abril deste ano”.

Em seu discurso, o ministro informou que já foi assinado o protocolo de certificação eletrônica e, desta forma, o Brasil e China vão vencer a burocracia e aumentar a competitividade.

Fávoro disse que o governo está na fase de apresentação de uma lista com 62 plantas brasileiras para serem habilitadas e uma outra relação de mais 15 plantas em avaliação. “Com isso, vamos chamar as entidades representativas de classe dos frigoríficos, para então reduzirmos essa lista para que nós possamos ter novas plantas habilitadas ainda neste ano”.

A certificação do algodão brasileiro foi outro avanço importante citado nesta manhã pelo ministro Fávoro. “O Ministério da Agricultura está com laboratório atestando a qualidade do algodão, nós implementamos e nesta semana entregamos o primeiro certificado de qualidade à Chinatex, que é a maior compradora de algodão brasileiro”.

A China compra 30% do algodão brasileiro que consome.

O Ministério da Agricultura e Pecuária propõe também uma reunião sanitária com os técnicos chineses para os seguintes temas: o reconhecimento da regionalização para a gripe aviária na exportação de carnes de aves, habilitação de novas plantas de proteínas bovinas, suínas e aves, revisão do protocolo de exportação de carne bovina em virtude de EEB e o reconhecimento do status do Brasil livre de febre aftosa e peste suína clássica.

Nas próximas reuniões da Cosban, o ministro pretende negociar a abertura do mercado chinês para a noz pecã brasileira e o memorando de entendimento com relação aos pesticidas, que amplia a transparência e confiança em relação aos produtos oriundos da China.

“Temos negociações avançadas na liberação do grãos, como sorgo e gergelim e também uva fresca”, registrou Fávoro.

Por último, o ministro citou a autorização para que o Brasil passe a ter o status de pré-listing para habilitações. “O que vai ficando pronto aqui, o Brasil coloca no sistema e já fica habilitado. Esse é um pleito importante que o país ganharia muito mercado. Os Estados Unidos já tem esse reconhecimento e como nós somos o principal parceiro comercial do agro, ter a possibilidade de fornecer e eles reconhecerem a pré-listing brasileira nos daria mais competitividade e ganho de mercado”.

O ministro encerrou sua fala dizendo que o governo federal está unido pelo fortalecimento das boas relações com parceiros importantes para o país, como a China. “E as negociações não param aqui, o trabalho continua”, concluiu.

Cosban

Criada durante a visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva à China, em maio de 2004, a Cosban é o principal mecanismo de diálogo regular entre o Brasil e a China e tem como objetivo promover contatos regulares entre altos representantes dos dois países, de modo a incentivar o relacionamento bilateral.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 25/08/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

PREÇO DA GASOLINA SOBE NOS POSTOS PELA TERCEIRA SEMANA SEGUIDA

Diesel sobe 10% na bomba pela quarta semana, diz Agência Nacional de Petróleo (ANP)

Por Bruno Rosa



Posto na Lagoa já cobra mais de R\$ 6 pelo litro da gasolina — Foto: Fabio Rossi/16.8.2023

O preço da gasolina subiu pela terceira semana seguida nos postos de combustíveis, de acordo com levantamento da Agência Nacional de Petróleo (ANP). O valor médio do litro passou de R\$ 5,65 para R\$ 5,88 nesta semana. É uma alta de 4%. Já o diesel teve avanço pela quarta semana consecutiva, de R\$ 5,38 por litro, em média, para R\$ 5,93. É um avanço de 10%.

O avanço na bomba ocorre duas semanas após a Petrobras ter reajustado os preços nas refinarias. Na ocasião, a estatal aumentou em R\$ 0,41 por litro o seu preço médio de venda de gasolina para as distribuidoras, que passou a ser de R\$ 2,93 por litro. O aumento representa uma alta de 16,3%. A Petrobras também reajustou em 25,8%, para R\$ 3,80, o preço do diesel.

Nesta semana, a gasolina mais cara foi encontrada novamente no Amazonas, onde o litro sai a até R\$ 7,62, seguido de São Paulo (R\$ 7,49) e Acre (R\$ 7,48). No Pará, o valor máximo é de R\$ 6,94. Rondônia, Rio Grande do Sul, Pernambuco e Bahia têm preço máximo de R\$ 6,89 por litro.

O aumento dos preços tanto na bomba quanto nas refinarias ocorre duas semanas após os postos iniciarem uma corrida por diesel e gasolina em todo o país. Há duas semanas, a Federação Nacional do Comércio de Combustíveis e de Lubrificantes (Fecomcombustíveis) chegou a afirmar que o Brasil enfrentava restrição nas entregas de combustíveis em algumas bases de distribuição para os postos.

Porém, apesar da situação, a entidade que reúne os postos disse que não havia necessariamente falta de produtos para a ponta final da cadeia (postos e distribuidoras).

O aumento da Petrobras foi a primeira desde a criação de sua nova política de preços, em 16 de maio, que colocou fim à chamada política de paridade de importação (PPI), quando variações nas cotações do petróleo e do dólar serviam de parâmetro para reajustes para cima ou para baixo nos valores dos combustíveis vendidos pelas refinarias às distribuidoras.

Com isso, a estatal passou a levar em conta os custos internos de produção, os preços dos concorrentes em diferentes mercados dentro do país e ainda as parcelas de combustíveis produzidas no país ou compradas no exterior.

Mas, apesar do reajuste da Petrobras, os preços da gasolina vendida no Brasil pela estatal ainda está 8% abaixo das cotações internacionais, de acordo com dados da Abicom, que reúne os importadores. No caso do diesel, a defasagem é de 11%. Nesta sexta-feira, o preço do barril tipo Brent, usado como referência internacional, sobe mais de 1,5%, para US\$ 84,6.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

BRASIL ESPERA PERMITIR, EM UM MÊS, EXPORTAÇÕES EM MOEDA CHINESA PARA A ARGENTINA

Triangulação fará com que vendedores brasileiros recebam em reais
Por Manoel Ventura — Brasília



O Ministro da Fazenda, Fernando Haddad, fala à imprensa em um evento paralelo durante a Cúpula do Brics de 2023 em Joanesburgo, África do Sul. — Foto: Michele Spatari / AFP

Caso a Argentina aceite a proposta brasileira, o governo Lula acredita que será possível iniciar em no máximo 30 dias o processo que permitirá ao país vizinho pagar pela compra de produtos do Brasil em yuan, a moeda chinesa. A operação é complexa e passa por uma triangulação que envolve até o Banco do Brasil (BB) em Londres. No fim, os exportadores

brasileiro receberiam em reais.

O Brasil tenta desde janeiro encontrar saídas para ampliar as exportações para a Argentina, nosso terceiro principal parceiro comercial e que passa por uma grave crise financeira. A dificuldade maior decorre da falta de dólares no mercado argentino para pagar pelos produtos brasileiros.

Autoridades brasileiras garantem que o modelo em negociação não oferece riscos ao Tesouro e nem ao BB.

O desenho envolve uma série de etapas. Na primeira delas, a União financia importadores argentinos por meio do Programa de Financiamento às Exportações (Proex), linha que já existe desde a década de 1990. O programa financia importadores interessados em comprar produtos brasileiros e é operado pelo BB.

Neste ano, a medida envolveria R\$ 700 milhões, já previstos no Orçamento de 2023. O problema nesse caso é como oferecer as garantias para evitar calote. Normalmente, as operações são em dólar e a garantia também. Para contornar esse problema, as garantias serão feitas em real.

Tanto o processo de pagamento pelos importadores argentinos quanto o pagamento das garantias serão feitos em yuan ao BB. Nesse modelo, o Banco do Brasil em Londres converte yuan em dólar e, depois, em reais. Na sequência, envia o dinheiro ao Brasil.

O BB é o responsável pela operação porque já opera o Proex. E Londres é o local em que há liquidez para a converter as moedas.

A escolha pelo uso da moeda chinesa foi feita em função de ela ser menos escassa do que outras divisas na Argentina. Isso porque, recentemente, governos argentino e chinês assinaram um contrato de swaps na casa dos 130 bilhões de yuans em dois anos.

Nesse modelo, não há risco para o Tesouro e o BB, argumentam fontes do governo brasileiro. Isso porque, se houver inadimplência do importador, é executada a garantia paga pela Argentina em reais.

Para viabilizar toda a operação, será necessário mudar os regulamentos do Conselho Monetário Nacional. Assim, as normas valerão para todos os países.

O governo brasileiro fez a proposta ao país vizinho durante a reunião de cúpula do Brics e aguarda resposta, disse nesta semana o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.



— Para os exportadores brasileiros é uma coisa boa, será uma boa notícia se a Argentina concordar. Porque eles podem ter algum fluxo de venda dos seus produtos com 100% de garantia (de recebimento do dinheiro) — disse Haddad.

Atualmente, o comércio entre Brasil e Argentina é feito em dólares. Em janeiro, os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e Alberto Fernández, da Argentina, discutiram a possível criação de uma moeda comum entre os países para intermediar o comércio regional.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

GOVERNO NEGA PEDIDO DO HURB PARA VOLTAR A VENDER PACOTE FLEXÍVEL E PEDE EXPLICAÇÃO SOBRE MODALIDADE DE 'MÊS FIXO'

Senacon também abrirá processo administrativo contra a empresa por falta de indenização a clientes que tiveram viagem cancelada

Por Luciana Casemiro — Rio

A Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), órgão do Ministério da Justiça e da Segurança Pública, negou o pedido do Hurb para retomar a venda dos pacotes de turismo flexíveis. Segundo a secretaria, a medida cautelar será mantida até que a empresa "comprove ter condições econômicas e financeiras de executar os serviços já contratados".

A secretaria notificou ainda a empresa a prestar esclarecimentos até terça-feira, dia 29, sobre a venda do pacote chamado "mês fixo", que guarda semelhanças com o "flexível" que teve a venda suspensa pelo órgão.

Segundo a Senacon, haveria indícios de que a nova modalidade foi usada como uma forma de burlar a suspensão da venda dos pacotes flexíveis. Para especialistas, trata-se do mesmo modelo de negócio.

Isto porque, nessa nova modalidade, assim como acontecia no contrato anterior, o cliente não sabe no ato da compra qual será a empresa que prestará o serviço de transporte e hospedagem. A diferença é que o agendamento da data é limitada a um mês de prévia escolha do consumidor.

- Vamos dar a empresa a chance de comprovar que não estava descumprindo a medida cautelar. Caso seja confirmado o descumprimento, no entanto, a multa contará do dia que a suspensão foi determinada, sendo o valor de R\$ 50 mil diários - diz Wadih Damous, secretário Nacional do Consumidor.

Damous informa ainda que será aberto um processo administrativo contra a empresa, diante da constatação de que não está havendo indenização dos consumidores que tiveram suas viagens canceladas:

- A negociação com o cliente não aconteceu. Até agora não resolveram nada, por isso abriremos o processo - afirma Damous, informando que a multa por ato ilícito pode ser de até R\$ 13 milhões.

Em abril, o Hurb protagonizou uma crise envolvendo milhares de queixas de clientes que chegavam nas pousadas e hotéis indicados pela empresa, mas não conseguiam entrar por falta de pagamento. As denúncias fizeram com que a Secretaria Nacional do Consumidor (Senacon), ligada ao Ministério da Justiça, proibisse a venda dos pacotes flexíveis pela agência, por considerar que a modalidade não oferecia garantias suficientes aos consumidores.

Em seu pedido de reconsideração, o Hurb afirmou que "não pretende adiar todo e qualquer pacote contratado, mas apenas aqueles cuja realização foi impedida entre os anos 2020, 2021 e 2022, enquanto perdurou a pandemia de Covid-19".

A plataforma alega que pela Lei nº 14.046/2020, teria o direito de remarcar os pacotes comprados entre 1º de janeiro de 2020 e 31 de dezembro de 2022 até o dia 31 de dezembro deste ano.

O Hurb pondera ainda ao suspender as vendas dos pacotes flexíveis a Senacon " impedirá pessoas desfavorecidas economicamente de contratarem pacotes de viagens a preços baixos".

A Senacon afirma, no entanto, que mesmo em seu pedido de reconsideração, a empresa não apresentou garantia de que tem como arcar com os pacotes já vendidos, assim como garantias para os contratos futuros.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

GESTORA PÁTRIA VENCE PRIMEIRO LEILÃO DE RODOVIAS DO PAC, COM DESCONTO DE 18,25% NO PEDÁGIO

Lote 1 de rodovias tem 473 quilômetros e prevê investimentos de R\$ 7,9 bilhões em 30 anos de contrato

Por Ivan Martínez-Vargas — São Paulo



Entroncamento da rodovia BR-277 com a PR-427; trechos estão contemplados no primeiro lote de concessão de estradas do Paraná — Foto: Roberto Dziura Jr/AEN

ganhar o leilão era o deságio do pedágio.

O grupo Pátria venceu o leilão de concessão do primeiro lote de rodovias do Paraná, licitado na tarde desta sexta-feira em São Paulo. O vencedor ofereceu desconto de 18,25% em relação às tarifas de pedágio estipuladas no edital, o que representa, segundo o governo do Paraná, 50% a menos do que os valores cobrados até 2021, quando uma concessão anterior terminou. O critério para

O Pátria disputou o ativo com o consórcio formado pela EPR 2 Participações e pela Perfin, que ofereceu desconto de 8,3%.

Pela regra do leilão, o Pátria terá de fazer um aporte adicional no projeto de R\$ 25 milhões por ter realizado uma oferta de desconto superior a 18% do previsto no edital. A regra previa que descontos acima dessa faixa e até 23% tivessem obrigatoriedade de injeção de R\$ 100 milhões por ponto percentual. A partir de 24% de desconto, demandava aportes de R\$ 120 milhões a R\$ 150 milhões por ponto percentual.

O projeto já estipulava desconto em todas as praças na comparação à tarifa praticada até 2021. No pedágio de Imbituva, por exemplo, o valor era de R\$14,96, para o carro de passeio e o edital previa R\$10,60, uma queda de 29%. O desconto ofertado pelo Pátria será sobre os valores do edital.

— Esse primeiro lote de rodovias tem desconto de (tarifa de pedágio de) 50% em relação ao preço praticado há dois anos. Se atualizássemos o preço, seriam 65% a menos. Calculamos o pedágio por quilômetro rodado. Nas concessões passadas, pagava-se R\$ 0,19 centavos por quilômetro e agora, vai ser de R\$ 0,088 por quilômetro rodado, na média — afirmou o governador paranaense, Ratinho Junior (PSD).

A tarifa média de pedágio, portanto, para um trajeto de 100 km pelo contrato novo seria de R\$ 8,80. O usuário, no entanto, vai continuar pagando pedágios cobrados por eixo em cinco praças de pedágio já existentes nas rodovias do lote (localizadas nas cidades de Imbituva, São Luiz do Purunã, Iratí, Porto Amazonas e Lapa), implementadas nas concessionárias anteriores (Rodonorte e Caminhos do Paraná).

O projeto prevê que a concessionária vencedora administre 473 quilômetros de rodovias federais e estaduais no estado por 30 anos. O edital estima a realização de investimentos de ao menos R\$ 7,9 bilhões na malha, além de custos operacionais de R\$ 5,2 bilhões, que incluem serviços gerais e administrativos. Ao todo, portanto, os aportes devem somar R\$ 13,1 bilhões ao longo do contrato.

Leilão de rodovias do Paraná



Lote 1 de rodovias paranaenses — Foto: Editoria de Arte

Lote 1 de rodovias paranaenses — Foto: Editoria de Arte

A malha que compõe o Lote 1 é formada por estradas federais (trechos das BR-277/373/376/476 no Paraná) e estaduais (PR-418/423/427), saindo de Curitiba e percorrendo cidades da região metropolitana, como São do interior do estado, incluindo Ponta Grossa. Entre os principais investimentos previstos em edital, estão 344 quilômetros de duplicações, 81 quilômetros de faixas adicionais, 38 quilômetros de terceiras faixas e 41 quilômetros de vias marginais.

O ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), ressaltou que a maior parte dos investimentos será realizada entre o terceiro e o sétimo anos de contrato e que as cobranças de pedágio só vão começar depois que a nova concessionária já tiver iniciado melhorias atestadas pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

— Além disso, a população não vão pagar tarifa de pista dupla na largada, apenas quando os trechos forem efetivamente duplicados — destacou o ministro. Em concessões anteriores no estado, a cobrança de pedágios considerados elevados em trechos de pista simples foi historicamente criticada pela população local.

O certame foi realizado por Ministério dos Transportes, ANTT e governo paranaense. A modelagem do projeto foi realizada pelo BNDES.

Próximos leilões de rodovias

O plano de concessões rodoviárias do Paraná ainda prevê mais cinco lotes de concessões. O Lote 2, já com edital publicado, tem leilão já marcado para 29 de setembro, nos mesmos moldes do Lote 1, e compreende 605 quilômetros das rodovias federais BR-153, BR-277 e BR-369 e das rodovias estaduais PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855, em trechos que passam por Curitiba, pelo litoral do estado, por Campos Gerais e Norte Pioneiro.

Dos demais lotes os projetos dos números 3 e 6 devem ser entregues até setembro deste ano ao Tribunal de Contas da União (TCU), de acordo com o ministro dos Transportes, Renan Filho. Outros dois estão em fase anterior, de modelagem. Ao todo, o programa paranaense prevê 3,3 mil quilômetros de estradas concedidas à iniciativa privada, dos quais 1,1 mil quilômetros de estradas estaduais. Os investimentos previstos chegam a R\$ 50 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

ROTATIVO: SOLUÇÃO PARA DIMINUIR O JURO DEVE TER MENOR IMPACTO POSSÍVEL NO CONSUMO, DEFENDE CAMPOS NETO

Uma das causas apontadas para o juro alto é o alto nível de parcelamentos nas compras

Por Renan Monteiro e Victoria Abel — Brasília



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

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, alertou que a solução para os juros cobrados no rotativo do cartão de crédito precisa considerar o impacto no consumo da população. O rotativo é oferecido quando não há o pagamento total da fatura do cartão até o vencimento. Essa é a linha de crédito mais cara do mercado e a liberação é automática.

Uma das causas apontadas para o juro alto, segundo Campos Neto, é o alto nível de parcelamentos sem juros. Mexer nessa modalidade popular dos brasileiros teria necessariamente impacto no consumo. No início do mês, em sessão no Senado, Campos Neto chegou a defender uma limitação no parcelamento.

— Precisamos achar uma solução que consiga diminuir o juro rotativo, mas afetando o mínimo possível o consumo brasileiro. É isso que está sendo estudado, eu não posso adiantar. E mesmo porque não depende somente do Banco Central, mas estamos tentando fazer um estudo para fazer uma transição — disse em entrevista à Revista Veja, gravada na última segunda-feira e divulgada hoje

Qual a relação do parcelamento sem juros com o rotativo?

Esse prolongamento no pagamento de uma conta aumenta o risco de crédito para as instituições financeiras (considerando o potencial dos consumidores não cumprirem com seus compromissos). A consequência são juros mais elevados para as diferentes linhas no cartão de crédito, incluindo o rotativo, que é a mais cara e apresenta o maior risco de inadimplência.

Campos Neto já chegou a mencionar uma média de 13 parcelas por consumidor. O que o presidente do BC sugeriu em sessão no Senado foi estabelecer um limite para o nível de parcelamentos.

A ideia de acabar com o parcelamento sem juros é automaticamente descartada pelo Ministério da Fazenda e Banco Central. Não está na mesa de negociação porque é uma modalidade muito popular e grande estímulo ao consumo.

— O universo de montante de crédito parcelado sem juros é três vezes maior do que o (parcelamento) com juros. Esse parcelamento, aliado a outros fatores como inadimplência alta e dificuldade de recuperação de crédito, acaba onerando muito o rotativo — disse, na entrevista divulgada hoje.

Outras causas

Outros fatores que estão pesando para a alta de juros no cartão de crédito, e mais especificamente na modalidade do rotativo: a inadimplência dessa linha, próxima de 54%, e o aumento da concessão de cartão de crédito (sem a devida educação financeira).

Nos últimos quatro anos, o número de cartões ativos no Brasil dobrou. Saltou de 98,9 milhões, em dezembro de 2018, para 208,7 milhões, no fim do ano passado, segundo o Banco Central.

— A Selic estava parada e, agora, começou a cair. No meio do caminho, o juro do cartão de crédito subiu quase 60% e está muito mais ligado a uma inadimplência que está muito alta. Você tem dificuldade de achar países no mundo que tem inadimplências em produtos de cartões acima de 25%, a gente tem o dobro disso — avaliou Campos Neto.

Discussão no Congresso

O relator do projeto de lei que limitará o rotativo do cartão de crédito, Alencar Santana (PT-SP), estipulou uma taxa de juros máxima de 100%. Ou seja, a dívida com juros não poderia ser maior que a dívida principal. Isso valerá caso o setor bancário não apresente uma proposta em até 90 dias da publicação da lei.

O BC está em diálogo com o setor bancário para formular essa proposta.

O PL entrará em discussão na Câmara dos Deputados a partir da semana que vem, de acordo com o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

GALEÃO REGISTRA ALTA DE 14% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE

Concessionária investiu R\$ 70 milhões no terminal de cargas desde que assumiu a operação do aeroporto e espera mais crescimento com o aumento do número de voos esperado a partir de outubro

Por Vinicius Neder — Rio



Aeroporto do Galeão, na zona norte do Rio — Foto: Guito Moreto/Agência o Globo

Enquanto aguarda o crescimento de 53% no número de voos no Aeroporto Internacional do Galeão, diante das restrições impostas à operação do Aeroporto Santos Dumont, a RIOgaleão, concessionária que administra o terminal na zona norte do Rio, comemora o resultado positivo no setor de cargas. O movimento de cargas atingiu US\$ 5,4 bilhões no primeiro semestre, salto de 14% ante a primeira metade de 2022, informou a empresa.

Com a expectativa de aumento de fluxo de voos, a movimentação de cargas tende a aumentar, disse o diretor de Negócios Aéreos da concessionária, Patrick Fehring. Isso porque a maior parte da carga transportada por avião vai no bagageiro da frota usada nos voos de passageiros.

– Normalmente, uns 90% das importações e exportações voam em voos de passageiros. Só 10% vêm em cargueiros – afirmou Fehring.

Demanda maior

O avanço no primeiro semestre sinaliza a normalização da economia após a crise da Covid-19, mas, mesmo na comparação com o primeiro semestre de 2019, antes da pandemia, houve um crescimento de 64,7%. Isso porque houve retomada mais forte nos setores que mais demandas o transporte aéreo de cargas no Rio, como as indústrias de aviação, petróleo e gás e farmacêutica, disse Fehring.

Segundo o executivo, são setores já instalados no Rio, como a unidade de manutenção de turbinas de aviões da GE em Petrópolis e a exploração de petróleo e gás. Esses setores recorrem ao transporte aéreo porque peças e componentes são caros e a rapidez na logística significa redução de custos.

Além disso, o terminal de cargas do Galeão oferece diferenciais em termos de infraestrutura, como instalações de câmaras frigoríficas – essenciais para o transporte de fármacos e seus insumos, completou Fehring. Desde que assumiu a operação do aeroporto, a RIOgaleão, controlada pela Changi, operadora aeroportuária de Cingapura, investiu R\$ 70 milhões no terminal de cargas, a maior parte deste investimento na construção da câmara fria.

Eficiência

De acordo com Fehring, a queda no tempo de permanência de cargas no terminal também ajuda a impulsionar os resultados – quanto menos tempo as mercadorias ficam no terminal, maior sua capacidade de movimentação por mês ou por ano. Na média geral, o tempo médio de permanência caiu 20% no primeiro semestre ante igual período de 2022, para 34 horas e 15 minutos.

Fehring credita o bom desempenho ao programa de eficiência logística da concessionária. O cerne do programa é oferecer informação transparente sobre o desempenho operacional das cerca de 550 empresas que usam o terminal de cargas, entre agentes de carga, operadores logísticos, despachantes e importadores e exportadores. Com isso, a competição entre as empresas aumenta, incentivando a produtividade.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/08/2023

GOVERNO ESTÁ ‘APRENDENDO A CONVIVER’ COM A AUTONOMIA DO BANCO CENTRAL, DIZ CAMPOS NETO

Ele ressalta que a autonomia está passando por ‘um teste’ e fala em ‘ganho institucional’

Por Renan Monteiro — Brasília



Presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto. — Foto: Pedro França/Agência Senado

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, indicou que o governo Lula está em um processo de aprendizado com o fato da cúpula da instituição ter maioria indicada pela gestão passada. Para ele, esse processo é um teste da autonomia do BC e vai gerar ganhos institucionais.

Em entrevista à Revista Veja, gravada na última segunda-feira e divulgada hoje, ele foi questionado sobre a diferença da atuação do Banco Central nos governos de Lula e Bolsonaro.

- O Banco Central anunciou no início do ano o primeiro corte da taxa básica de juros desde agosto de 2020;
- A Selic caiu de 13,75% para 13,25%, ou 0,5 ponto percentual.



- Ao longo deste ano, a manutenção da Selic em 13,75% foi motivo de acirramento na relação entre governo e BC, com críticas centralizada a Campos Neto;
- Ele indicado na gestão de Jair Bolsonaro e o primeiro a dirigir o BC com autonomia operacional regulamentada.

— Olha eu acho que a diferença é que é um governo (atual gestão) que não elegeu o corpo diretivo do Banco Central e que está aprendendo a conviver com isso. O Banco Central também está com o governo que não foi o governo que indicou grande parte dos quadros e também está aprendendo a conviver com isso — avaliou. — Eu acho que é um teste da autonomia, um teste importante que vai gerar um ganho institucional — complementa.

Voto no Copom

Campos Neto também falou da sua “surpresa” com a reação de agentes mercado financeiro a seu voto no Comitê de Política Monetária (Copom) de agosto. Foi nessa reunião que houve o primeiro corte da taxa Selic, de 13,75% para 13,25%.

Houve uma divisão dos oito diretores entre uma redução de 0,50 ponto porcentual e uma redução de 0,25 ponto porcentual. Ele desempatou, ficando com o primeiro grupo.

— Na verdade, eu fiquei surpreso com o mercado ter se surpreendido. Na verdade, a divisão veio do Copom anterior (na reunião de junho, quando houve a sinalização de queda em agosto). Eu estava na metade (grupo de diretores) que entendia que deveria deixar a porta aberta (para a queda de juros) — declarou.

Ele também voltou a comentar que a batalha contra a escalada de preços não está ganha, citando como exemplo a inflação de serviços que continua pressionada. Para Campos Neto, o cenário “ainda demanda um ambiente de juros restritivos”. O tamanho do aperto monetário vai depender do desenrolar da economia, diz.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/08/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

COMO A ALEMÃ LILIUM QUER FAZER DECOLAR SEU ‘CARRO VOADOR’

Companhia, concorrente da Embraer, foi alvo de ceticismo, mas tem feito voos testes com protótipo no sul da Espanha

Por Luciana Dyniewicz

Uma aeronave elétrica construída por uma empresa alemã tem sobrevoado a Andaluzia, no sul da Espanha. O veículo já atingiu a velocidade de 250 km/h a uma altitude de cerca de 275 metros. São os voos testes do protótipo do “carro voador” desenvolvido pela Lilium, uma startup que abriu capital em 2021 na Nasdaq e que aposta no Brasil como um de seus principais futuros mercados.

Ao lado da brasileira Eve (subsidiária da Embraer), a Lilium é uma das empresas na corrida pelo eVTOL (sigla em inglês para veículo elétrico de pouso e decolagem vertical, como é chamada oficialmente a aeronave). Recentemente, porém, ela foi alvo de ceticismo devido à sua situação financeira, com alguns apostando que ela não chegaria ao fim da disputa.

No fim do primeiro semestre de 2022, a Lilium tinha € 229 milhões (R\$ 1,2 bilhão, na cotação atual) em caixa e € 75 milhões em crédito. A empresa, entretanto, vinha queimando ao redor de € 60 milhões (R\$ 315 milhões) por trimestre.

Neste ano, a companhia conseguiu levantar US\$ 292 milhões (R\$ 1,5 bilhão) e, segundo informou, o montante cobrirá “grande parte do capital necessário para realizar o primeiro voo da aeronave tripulada”, estimado para o segundo semestre de 2024. Após isso, a empresa planeja se financiar através de recursos referentes ao pagamento de pré-entregas.

“O que levantamos de capital remove qualquer tipo de pressão financeira por ora”, diz o diretor comercial da Lilium, Sebastien Borel.

Ainda assim, as ações da Lilium continuam sofrendo no mercado financeiro e vêm sendo negociadas ao redor de US\$ 1. Quando abriu o capital, após fusão com uma Spac (companhia de propósito específico de aquisição, isto é, uma empresa que primeiro vai à Bolsa levantar recursos para, depois, encontrar um projeto no qual investir), os papéis eram vendidos a US\$ 9,30.

Segundo o executivo, que esteve no Brasil no começo deste mês, além da situação de caixa, a experiência dos profissionais definirão as empresas que se consolidarão no setor. Isso porque a certificação das aeronaves será uma das fases mais desafiadoras no desenvolvimento do “carro voador”, o que demanda pessoas com expertise na área. O próprio Borel tem passagem pela Airbus.



https://youtu.be/X2T_-YcHEu

Apesar de os especialistas em aviação apontarem que a certificação será a etapa decisiva na corrida pelo “carro voador”, Borel afirma que uma fase de grandes desafios também está sendo deixada para trás. “A parte mais difícil no desenvolvimento da aeronave é garantir que você realmente pensou em todas as possibilidades antes de começar a fazer os testes de voo. Caso contrário, você precisa fazer muitas mudanças depois. É preciso mudar

o mínimo possível após os testes começarem”, diz.

“Estamos a apenas dois anos e pouco da certificação. Todo o trabalho de desenhar a aeronave já foi feito e está fechado quase todos os fornecedores de peças e equipamentos. Agora é realmente hora de mostrar às autoridades que podemos fazer”, acrescenta o executivo.



Borel: 'O que levantamos de capital remove qualquer tipo de pressão financeira por ora' Foto: DANIEL TEIXEIRA

A Lilium pretende montar a primeira aeronave (e não mais um protótipo) no fim deste ano, começar os testes com piloto no segundo semestre de 2024 e certificar o eVTOL no fim de 2025. Até agora, vinha trabalhando com protótipos. O mais recente deles era 30% menor do que o veículo que deve entrar em operação.

Com os protótipos, a Lilium já coletou dados sobre o funcionamento da aeronave, principalmente sobre a aerodinâmica. A companhia também conseguiu demonstrar a transição que o “carro voador” fará nos voos, isto é, como vai fazer quando parar de subir e começar a avançar horizontalmente.

Assim como suas concorrentes, a Lilium adiou o início das operações de seu “carro voador”. Há dois anos, a empresa falava que os primeiros eVTOLs estariam voando comercialmente em 2024. Agora, a previsão é 2026.

O atraso ocorreu, de acordo com a companhia, devido ao tempo necessário para o desenvolvimento do desenho da aeronave e para as discussões com os órgãos reguladores, além dos problemas decorrentes das interrupções nas cadeias globais de abastecimento.

Como é o “carro voador” da Lilium?

O eVTOL da Lilium é o mais diferente entre os que estão relativamente próximos de conseguir a certificação das autoridades reguladoras da Europa e dos Estados Unidos. A empresa trabalha na criação de uma aeronave que possa transportar seis passageiros. O veículo da maioria dos concorrentes deve ter capacidade para quatro.

O “carro voador” da empresa alemã terá também um alcance de 250 quilômetros, sendo capaz de transportar passageiros de uma cidade para outra - o que traz um desafio extra devido à capacidade de armazenamento de energia das baterias. Outras companhias do setor projetam que seus veículos sejam mais usados no transporte urbano, com alcance ao redor de 100 km.

A diferença mais visível, porém, talvez esteja em seu design. A aeronave da Lilium tem 30 motores pequenos distribuídos por quatro asas. As das concorrentes têm entre 6 e 12 motores.



Protótipo do eVTOL da Lilium em testes no sul da Espanha
Foto: Lilium

Inicialmente, a Lilium pretendia oferecer apenas a aeronave para seis passageiros. Agora, porém, mudou o planejamento e seus primeiros eVTOLs devem entrar no mercado com espaço para apenas quatro.

Borel afirma que a mudança ocorreu porque as aeronaves devem começar atendendo um público premium, que já está acostumado a voar com helicópteros. “O primeiro passo natural é substituir o helicóptero, porque nossa aeronave terá custo operacional inferior por ser elétrica e será mais confortável. O eVTOL não será tão barulhento nem voará inclinado como o helicóptero.”

Em um segundo momento, a empresa pretende atingir um público maior, colocando o veículo para seis passageiros no mercado. Segundo Borel, essa mudança de mercado deve ser rápida, “de um a dois anos”. “Eu diria que vai ser um produto que a classe média alta poderá pagar. Mas é mais fácil começar com o mercado premium, substituindo o helicóptero.”

Diante dessa estratégia, São Paulo será um dos mercados-chaves para o início das operações por já ter centenas de helipontos. Borel afirma ser simples adaptar esses locais para receberem “carros voadores”, pois será preciso apenas instalar os carregadores de baterias e fortalecer a rede elétrica.

Além de São Paulo, a Lilium acredita que a Flórida, nos EUA, e as cidades da região mediterrânea, na Europa, estarão entre seus principais mercados no início das operações. Essas regiões também já têm um grande número de helipontos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/08/2023

GOVERNO PROPÕE SUBIR TETO DO MEI PARA R\$ 144,9 MIL EM MEIO A NEGOCIAÇÕES DA REFORMA MINISTERIAL

Proposta prevê criação de ‘rampa de transição’ gradual para que negócios que ampliem faturamento possam se adaptar às regras na mudança de MEI para Microempresa

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Em meio às negociações da reforma ministerial, o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), do vice-presidente Geraldo Alckmin, abraçou uma proposta

de ampliação do limite de faturamento para o Microempreendedor Individual (MEI) para R\$ 144,9 mil por ano.

A mudança é uma demanda antiga dos congressistas e parte, sobretudo, dos deputados que integram a Frente Parlamentar do Empreendedorismo (FPE). Hoje, o limite para o enquadramento no MEI é de R\$ 81 mil.



Novo texto propõe a criação de uma faixa para MEIs que faturam de R\$ 81 mil a R\$ 144.912, que terá uma alíquota de R\$ 181,14. Foto: Tiago Queiroz/Estadão

A equipe do vice-presidente informou que trabalha com uma proposta para a criação de “rampa de transição” gradual para que os negócios que ampliem o faturamento possam se adaptar às regras na mudança de MEI para Microempresa (ME).

O texto da proposta de mudança foi avaliado e aprovado ontem em reunião do Comitê Técnico MEI, do Fórum Permanente das Microempresas e Empresas de Pequeno Porte (FPMPE).

O anúncio foi feito em nota divulgada à imprensa -- que deixou de fora, no entanto, mudanças nos limites do Simples, outra fonte de pressão do Congresso.

Com o aumento do limite de faturamento, a proposta cria uma nova faixa de alíquota do Simples Nacional para o MEI. Seguindo a regra atual, o microempreendedor com faturamento até R\$ 81 mil, teto atual, continuará pagando um valor fixo de 5% do salário mínimo.

O novo texto propõe a criação de uma faixa para MEIs que faturam de R\$ 81 mil a R\$ 144.912, que terá uma alíquota de R\$ 181,14. Este valor representa 1,5% de R\$ 12.076,00, que corresponde ao teto mensal de faturamento proposto para os MEIs (R\$ 144.912/12 meses).

Com o aumento do teto do faturamento, há 470 mil empresas com potencial para se transformarem em MEI, de acordo com nota técnica do MDIC. Atualmente, há 15,4 milhões de registros de MEIs.

Segundo o MDIC, na reunião do Fórum das MPEs, a diretora de Artesanato e Microempreendedor Individual, Raissa Rossiter, explicou que a proposta de aperfeiçoamento da Lei 123/2006, que criou o Estatuto Nacional da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, busca facilitar o caminho das empresas que estão crescendo. O ponto ressaltado por ela é que é preciso ter mecanismos de aperfeiçoamento da lei para que o Microempreendedor Individual (MEI) se sinta seguro para crescer e fazer essa transição.

A equipe do vice-presidente avalia agora o formato a ser adotado para envio da proposta ao Congresso. Já há um projeto de lei em tramitação na Câmara que propõe a ampliação para R\$ 130 mil.

A divisão do MDIC para a criação de um ministério de micro e pequenas empresas ou até mesmo a troca de comando da pasta para abrigar outros partidos do Centrão figuram entre as alternativas nas negociações da reforma. O atraso tem dificultado as negociações da pauta econômica na Câmara.

Em evento, no último dia 23, o vice-presidente chegou a comentar sobre o assunto. “O presidente tem total liberdade de ocupar os ministérios através de vários partidos, lideranças, nenhum problema”, disse, em Araçariquama (SP).

Rampa de transição

A rampa de transição será criada para o empreendedor ter tempo de se adaptar às mudanças tributárias e operacionais ao passar de MEI para ME. Pela proposta, o microempresário que exceder o teto do faturamento em até 20% terá um prazo de 180 dias para fazer os ajustes necessários.

Nesse período, o empresário não precisaria emitir nota fiscal para todas as vendas, contratar contador e realizar ajustes na Junta Comercial. De acordo com Rossiter, o prazo vai permitir que os MEIs avaliem se aquele período de faturamento acima do limite representa, de fato, uma mudança no perfil da empresa ou se é apenas um pico de vendas, por exemplo.

No caso de faturamento acima de 20% do limite, continua a regra que determina que o empresário deve se desenquadrar do MEI. Para o MDIC, a proposta indica uma mudança importante ao eliminar a retroatividade na transição do regime tributário.

Atualmente, nesses casos, os impostos serão retroativos a janeiro do ano em que ocorreu a ultrapassagem. “Se o microempresário ultrapassar o limite em novembro, ele tem que recolher tributos do ano inteiro. O que queremos é que seja proporcional, para que o MEI possa se organizar e fazer a transição, sem impactar negativamente no seu negócio”, explicou a diretora do MDIC Raissa Rossiter.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2023

CAMPOS NETO DIZ QUE FICOU SURPRESO COM SURPRESA DE MERCADO COM SEU VOTO NO COPOM DE AGOSTO

Presidente do Banco Central desempatou os votos a favor de um corte mais forte na Selic; declaração foi dada em entrevista para a revista Veja

Por Thaís Barcellos e Célia Froufe

O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que se surpreendeu com a reação do mercado financeiro a seu voto no Comitê de Política Monetária (Copom) de agosto, que definiu o primeiro corte da taxa Selic, de 13,75% para 13,25%. Campos Neto desempatou os votos a favor de um corte mais forte, de 0,50 ponto porcentual (p.p.), contra 0,25 ponto porcentual, que era a aposta majoritária do mercado. A declaração foi dada em entrevista para a revista Veja.



Roberto Campos Neto, afirmou que se surpreendeu com a reação do mercado financeiro a seu voto no Comitê de Política Monetária (Copom) de agosto
Foto: REUTERS/Adriano Machado/File Photo

O presidente do BC voltou a dizer que a divisão no Copom vinha da reunião anterior, em junho, quando parte do colegiado já via condições para sinalizar uma queda de juros no encontro de agosto, enquanto o outro grupo estava mais cauteloso, querendo ver maior evolução do processo desinflacionário e de redução das expectativas.

Na entrevista, Campos Neto afirmou que havia dúvidas em junho sobre o desempenho dos núcleos de inflação e sobre a definição da meta inflacionária pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), que, depois da reunião, resolveu mantê-la em 3% nos próximos anos. Segundo o presidente do BC, o Ministério da Fazenda não tinha dito qual seria seu voto, mas ele acreditava que seria de 3%.

“No Copom de junho, eu estava entre os que defendiam que a porta (para corte) fosse aberta”, repetiu Campos Neto, lembrando que essa divisão no comitê foi o que causou ruído entre o comunicado e ata do Copom naquela oportunidade.

“No Copom de agosto, a divisão permaneceu mais ou menos igual, tanto que, quem queria manter a porta fechada votou por corte de 0,25pp e quem achava que deveria deixar a porta aberta entendeu que diante do que tinha acontecido (inflação e meta), haveria espaço para corte de 0,50pp”, completou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/08/2023

APAGÃO: USINAS DE GERAÇÃO DESENCADARAM DESLIGAMENTOS, APONTAM DADOS PRELIMINARES DO ONS

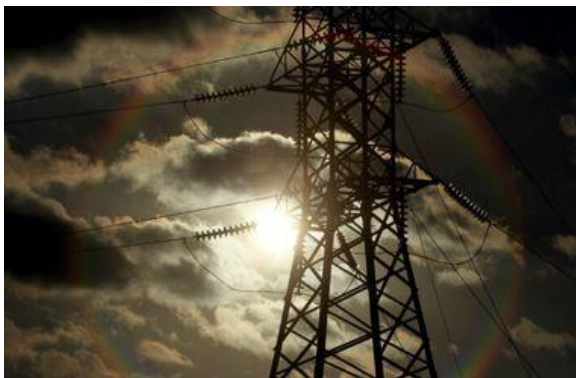
Segundo informações apresentadas pelo órgão, fontes de geração próximas à linha de transmissão de subsidiária da Eletrobras tiveram desempenho abaixo do esperado no controle de tensão

Por Luciana Collet

As análises preliminares sobre o apagão de energia no dia 15 que deixou consumidores de 25 Estados e do Distrito Federal sem energia pela manhã indicam que as usinas de geração de energia influenciaram na dimensão da ocorrência. O apagão interrompeu mais de 22 mil megawatts (MW) no sistema elétrico nacional.

Segundo o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), avaliações preliminares mais aprofundadas sobre os fatos subsequentes ao desligamento da linha de transmissão Quixadá - Fortaleza II identificaram “sinais de que as fontes de geração próximas a esta linha de transmissão não apresentaram o desempenho esperado no que diz respeito ao controle de tensão”.

O desligamento da linha de transmissão citada, de propriedade da Chesf/Eletrobras, é considerado o “evento zero” que provocou o apagão.



Segundo o ONS, problema identificado não tem relação direta com o tipo de fonte de geração de energia Foto: Tiago Queiroz/Estadão

“A linha de investigação mais consistente aponta esse desempenho abaixo do esperado como um segundo evento que desencadeou todo o processo de desligamentos que aconteceram em seguida”, informou o ONS, em nota.

As informações sobre essas avaliações mais aprofundadas foram apresentadas nesta sexta-feira (25), na primeira reunião para a elaboração do Relatório de Análise de Perturbação (RAP).

O Operador explicou que, nas simulações realizadas pela instituição com os parâmetros enviados pelas geradoras de energia por ocasião da entrada em operação das usinas, não foi possível reproduzir a perturbação ocorrida no dia 15 de agosto. Essas informações inicialmente apresentadas fazem parte da base de dados oficial do ONS.

“Em todos os testes realizados com esses dados não foi observada redução de tensão que viole os Procedimentos de Rede, como a que ocorreu após o desligamento da LT 500 kV Quixadá - Fortaleza II”, afirmou.

Segundo o órgão, a simulação feita a partir desses dados mostrou que a atuação dos geradores próximos à linha de transmissão estabilizava a tensão.

Ainda conforme o ONS, somente com as informações recebidas dos agentes após a ocorrência é que foi possível reproduzir no ambiente de simulação a interrupção registrada no dia 15 de agosto.

“A partir dessas novas informações, o ONS realizou uma análise minuciosa da sequência de eventos e testou múltiplos cenários, que apresentaram sinais de que o desempenho dos equipamentos informado pelos agentes ao ONS antes da ocorrência é diferente do desempenho apresentado em campo”.

Diante dessa primeira análise, o ONS reforçou a necessidade de que as informações prestadas pelos agentes ao Operador “reproduzam de forma fiel o que acontece na realidade”. “Isso possibilita que o ONS reproduza em ambiente de simulação o que efetivamente acontece em campo, podendo tomar as medidas necessárias preventivamente”, disse.

O Operador salientou que o problema identificado não tem relação direta com o tipo de fonte de geração de energia. Também reiterou que permanece aprofundando as análises e que realizará nova reunião sobre o apagão no dia 1º de setembro, quando será discutida a atuação do Esquema Regional de Alívio de Carga (ERAC).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/08/2023

‘QUERO PROPOR OUTRO DESENROLA PARA TRANSFORMAR DÍVIDAS DE EMPRESAS EM INVESTIMENTOS’, DIZ MERCADANTE

Ideia teve respaldo do ministro e presidente do TCU, Bruno Dantas, que questionou em evento se o modelo atual de cobrança da dívida ativa da União é eficiente

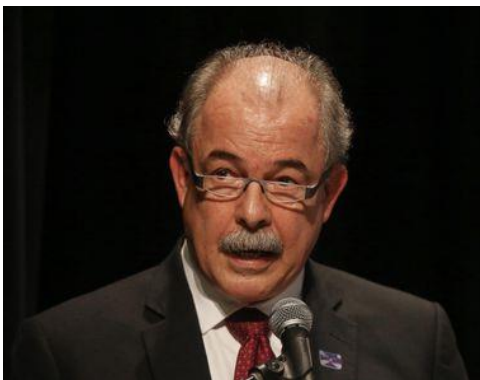
Por Eduardo Laguna e Marianna Gualter

GUARUJÁ - O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, propôs nesta sexta-feira, 25, a conversão de parte da dívida ativa de empresas com a União em investimentos. Durante fórum realizado no Guarujá, no litoral paulista, pelo grupo Esfera Brasil, Mercadante disse que a ideia é oferecer às empresas algo parecido com o Desenrola, o programa federal direcionado a brasileiros que estão negativados em cadastros de crédito.

“Quero propor outro Desenrola no Brasil, um Desenrola dos investimentos. Vamos transformar um pedaço da dívida ativa, que o Estado não consegue cobrar, em investimentos”, sugeriu Mercadante.

Se o Desenrola Brasil tem como objetivo final permitir que as pessoas negativadas possam renegociar suas dívidas para voltar a contratar crédito e, assim, consumir, a intenção do “outro Desenrola”, proposto nesta sexta-feira por Mercadante, é provocar o mesmo efeito nos investimentos do setor produtivo.

A ideia obteve eco no Tribunal de Contas da União. Presente no debate promovido pelo Esfera, o ministro e presidente do TCU, Bruno Dantas, questionou se o modelo atual de cobrança da dívida ativa é eficiente. “Temos de pensar em uma fórmula para resolver esse passivo”, defendeu Dantas, acrescentando que atualmente a dívida ativa com a União é de aproximadamente R\$ 2 trilhões.



Aloizio Mercadante é o atual presidente do BNDES Foto: PEDRO KIRILOS/ESTADÃO CONTEÚDO

São recursos que, como o governo não consegue recuperar, deixam de entrar nos cofres do Tesouro. Após participar do painel, Mercadante disse que deixou o evento “bastante motivado” pelo respaldo do presidente do TCU, que terá papel-chave caso o programa avance.

“O Estado não consegue cobrar, as empresas não pagam, mas têm de jogar esse passivo fiscal nos balanços, aumentando a dificuldade (das empresas) em se financiar.

Todos perdem”, argumentou o presidente do BNDES. “Em vez de continuar nesse impasse, temos de pensar o ‘Desenrola Empresa’ para também alavancar o investimento”, acrescentou Mercadante, voltando a usar o programa de renegociação de dívidas das famílias como referência.

Durante a passagem pelo Guarujá, o presidente do BNDES disse ainda que o banco público está aumentando os desembolsos sem recorrer a subsídios do Tesouro. De acordo com Mercadante, a demanda por financiamentos do BNDES mais do que dobrou neste ano, alta de 137%, enquanto os desembolsos do banco subiram 31% no acumulado até julho. “Agosto já está mais forte do que julho”, disse Mercadante ao deixar, com pressa, o fórum./ Os repórteres viajaram a convite do Esfera Brasil

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/08/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

REPUBLICANOS MIRA COMANDO DO PORTOS E AEROPORTOS NA REFORMA MINISTERIAL

Planalto também cogita entregar Ciência e Tecnologia a indicado de Lira, do PP
Por *Julia Lindner e Fabio Murakawa, Valor — Brasília*



Deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

O Republicanos concentra seus esforços em conquistar o Ministério de Portos e Aeroportos na conclusão da reforma ministerial que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva deve anunciar na semana que vem, quando já estiver de volta a Brasília após viagem pela África.

Já está decidido que o representante do partido na Esplanada será o deputado Silvio Costa Filho (PE), mas Lula ainda não bateu o martelo sobre quais pastas entregará a ele e ao também deputado André Fufuca (PP-MA), indicado pelo partido do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL).

Ocupar o Ministério de Portos e Aeroportos é estratégico para o Republicanos, dizem fontes do Palácio do Planalto. Além da grande capacidade de receber emendas parlamentares, a pasta é ocupada atualmente por um rival político do governador Tarcísio de Freitas (Republicanos). O ministro Márcio França (PSB) tem sua base política em Santos, onde fica o maior porto brasileiro. Eventual perda do ministério representaria uma grande derrota para ele e a sua legenda, que, com o vice-presidente Geraldo Alckmin, compôs a chapa vitoriosa de Lula na eleição do ano passado.

Diante desse quadro, alguns auxiliares diretos do presidente têm defendido que Fufuca seja abrigado no Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI), cuja titular é Luciana Santos (PCdoB).

O futuro Ministério de Micro e Pequenas Empresas, que deverá ser criado, também foi oferecido ao Republicanos, mas não empolgou. O Ministério dos Esportes, hoje comandado pela ex-jogadora de vôlei Ana Moser, também está na mesa de negociação. Mas a preferência do Republicanos é mesmo por Portos e Aeroportos.

Quanto à solução para o PP, a tendência é que o Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) seja dividido em dois. O ministro Wellington Dias (PT) continuará controlando o Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada. As demais ações de assistência social ficariam a cargo de uma segunda pasta destinada a Fufuca.

A ideia encontra resistência na militância petista, mas no Palácio do Planalto a sensação é que não há outra saída diante da insistência do PP de ocupar um ministério com grande orçamento, capacidade de assimilação de emendas parlamentares e capilaridade.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2023

PRUMO DAY DEBATE PROJETOS PARA IMPULSIONAR DESCARBONIZAÇÃO

Grupo aposta em plantas de hidrogênio verde e parques eólicos offshore no Porto do Açu

Por Prumo



Porto do Açu dispõe de cenário ideal para a produção de energia limpa — Foto: DIVULGAÇÃO

Sete anos é o prazo para que alguns dos mais importantes países industrializados do mundo se adequem à Agenda 2030, plano global estabelecido pela ONU para alcançar o desenvolvimento sustentável no planeta. Por isso a transição energética é tema de debates em diversos encontros internacionais. Especialistas no assunto se reunirão no próximo dia 30 de

agosto para o Prumo Day, no auditório da Editora Globo, evento que joga holofote sobre as oportunidades e desafios da transição energética e do desenvolvimento da indústria de baixo carbono.

Futura sede da COP30, em 2025, o Brasil pode ser protagonista dessa transição. O CEO da Prumo Logística, Rogério Zampranha, explica que a vantagem competitiva no mercado de transição energética vem da qualidade e da abundância de recursos naturais, notadamente recursos eólicos e energia solar — e isso pode colocar o Brasil na liderança desse processo. Mas os desafios ainda são muitos.

“A longo prazo, o custo do produto oriundo da transição energética é muito elevado quando comparado ao insumo fóssil. Até que a indústria sustentável atinja o grau de maturidade, com volume e precificação adequada, há um processo de transição e se prevê que deve durar cerca de 25 anos. Já os obstáculos a curto prazo envolvem falta de regulação para elementos críticos, como a geração de energia em alto-mar ou a política do hidrogênio verde”, avalia ele.

O desenvolvimento da indústria de baixo carbono, de acordo com Zampranha, depende das diretrizes que serão tomadas nos próximos anos. O gás natural é o principal elemento impulsionador desse processo, por ser de transporte fácil e barato quando comparado com insumos como a biomassa e o biogás, até que a cadeia do hidrogênio verde seja consolidada e competitiva.

“A disponibilidade do gás natural e o custo é que vão dizer qual a velocidade da implantação da indústria de baixo carbono. Uma grande parte dele é usada para a geração de energia elétrica, porque é fonte de energia de base. Mas, usado para a industrialização, tem um efeito multiplicador na economia muito maior. Priorizar o gás natural para a implantação de novas indústrias é um grande impulsionador de desenvolvimento econômico e social”, detalha o CEO.

A Prumo Logística é responsável pelos projetos de transição energética desenvolvidos no Porto do Açu, localizado no município de São João da Barra, no Norte Fluminense. O Porto, que foi originalmente concebido para ser a plataforma de suporte à exploração do pré-sal, orientou sua estratégia de negócios para promover a nova indústria de baixo carbono no Brasil e auxiliar empresas globais a atingir as metas de descarbonização.

ENERGIA LIMPA



Devido à localização geográfica, o Porto tem à sua frente um dos três locais com o melhor regime de ventos para a instalação de projetos de geração eólica em alto-mar. Por estar localizado na Região Sudeste — responsável por 54% do PIB do Brasil —, não requer a construção de extensas linhas de transmissão para levar a energia gerada aos consumidores. Além disso, o Açu tem disponibilidade de água de reúso em abundância. Juntos, esses fatores formam a conjuntura ideal para a produção de energia oriunda de matrizes mais limpas.

“Energia limpa em abundância para a industrialização intensiva em energia só pode ser suprida com projetos de eólica em alto-mar porque as linhas de transmissão de energia atualmente em operação estão próximas do seu limite técnico de utilização. O diferencial do Açu será a oferta de energia proveniente de eólica offshore e hidrogênio verde para consumo interno industrial, enquanto outros portos do país focam na exportação. O hidrogênio sustentável pode ser usado em eletrocombustíveis, como e-gasolina e e-etanol, além de ser importante para indústria química, refino de petróleo e na metalurgia e produção de vidro”, observa Zampronha.

A Prumo já assinou uma série de acordos com companhias globais para a produção de hidrogênio verde no Porto do Açu. Em paralelo, a empresa prepara um projeto para que o Porto do Açu seja a principal base de instalação, comissionamento, operação e manutenção para parques eólicos marinhos no país.

Brasil precisa liderar transição energética

País apresenta condições perfeitas para gerar energia limpa e se beneficiar com neoindustrialização

A descarbonização da economia é uma das frentes do movimento conhecido como “neoindustrialização”, que se refere ao ressurgimento e à transformação do setor industrial brasileiro. A abundância de recursos renováveis necessários para a produção de energia de baixo carbono no país pode fazer do Brasil uma potência no segmento. No entanto, para definir um arcabouço regulatório e políticas públicas para eólica offshore e hidrogênio verde, é preciso trabalhar para atingir a descarbonização das cadeias de indústrias “hard-to-abate” — que contêm uma carga maior de carbono e cuja eletrificação direta não é viável.

“Esses setores, além de dependerem dos combustíveis fósseis para a geração de calor intenso, também os demandam em outras funções, como a de agente redutor. Essas indústrias dependem profundamente de energia obtida a partir de alguma molécula e, por isso, são justamente algumas das mais promissoras para a adoção do hidrogênio de baixo carbono como medida para a descarbonização dessas atividades, segundo a Agência Internacional de Energia (International Energy Agency — IEA)”, explica Jorge Camargo, membro do Conselho de Administração da Prumo Logística.

O Porto do Açu, sob a gestão da Prumo, tem infraestrutura para acelerar os projetos de baixo carbono e contribuir para descarbonizar esses setores, que incluem fertilizantes e siderurgia. Camargo explica que o Porto do Açu também tem potencial para ser uma plataforma importante no desenvolvimento de fertilizantes nitrogenados derivados de amônia, essenciais para a produção agrícola nacional, tanto no âmbito econômico, para redução de dependência de importação, quanto na transição energética.

“O Brasil é um dos maiores produtores e exportadores de commodities agrícolas do mundo, mas importa cerca de 90% de seus fertilizantes nitrogenados, parte dos quais já são movimentados pelo Porto do Açu. Enquanto a amônia verde produzida no Açu poderá ser exportada, o hidrogênio produzido lá também pode ser usado “in loco” para fabricação de fertilizantes para consumo interno”, destaca o executivo da Prumo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 25/08/2023

ELETOBRAS EMITIRÁ R\$ 7 BILHÕES EM DEBÊNTURES



Remuneração será definida conforme o procedimento de coleta de intenções de investimento
Por Mariana Ribeiro, Valor — São Paulo

A Eletrobras informou nesta sexta-feira que seu conselho de administração aprovou a emissão de R\$ 7 bilhões em debêntures.

Será a 4ª emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie quirografária, em duas séries, para distribuição pública, com garantia firme de colocação. A oferta seguirá o rito de registro automático de distribuição, sem análise prévia, e será destinada ao público em geral.

Serão 7 milhões de debêntures, com valor nominal unitário de R\$ 1 mil. Serão R\$ 4 bilhões da primeira série e R\$ 3 bilhões da segunda. A remuneração será definida conforme o procedimento de coleta de intenções de investimento. O valor nominal unitário da primeira série será atualizado pela variação do IPCA. Já o valor nominal da segunda série não será atualizado.

As debêntures da primeira série terão prazo de vencimento de oito anos. Sobre o valor nominal atualizado incidirão juros remuneratórios prefixados, a serem definidos de acordo com o procedimento de bookbuilding, equivalente ao maior entre o percentual correspondente à taxa interna de retorno do Tesouro IPCA+ com Juros Semestrais com vencimento em 2030 acrescida exponencialmente de um spread equivalente a 1,30%, e 6,50% ao ano.

A segunda série terá prazo de cinco anos e juros remuneratórios correspondentes a 100% da variação acumulada da taxa DI, acrescida de sobretaxa a ser definida no procedimento de bookbuilding, limitada a 2,15% ao ano.

Os recursos líquidos captados pela companhia na primeira série serão utilizados, exclusivamente, para reembolso de gastos, despesas ou dívidas relacionadas à implantação de projetos de investimento referentes aos pagamentos de bonificações pelas outorgas de usinas hidrelétricas.

Já os captados na segunda serão utilizados para a gestão ordinária dos negócios da companhia.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/08/2023



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

VEJA O QUE MUDA PARA CADA FAIXA SALARIAL APÓS A NOVA ISENÇÃO DO IR, APROVADA PELO CONGRESSO

Câmara aprovou nesta quarta-feira e Senado aprovou nesta quinta a medida provisória com as mudanças. Faixa de isenção sobe para R\$ 2.112, o que causa pequena mudança na dedução mensal de outras faixas.

Por g1 — Brasília

O Congresso Nacional terminou de aprovar nesta quinta-feira (24) a medida provisória da nova faixa de isenção do Imposto de Renda.

Segundo o texto, quem ganha até R\$ 2.640 por mês não pagará Imposto de Renda, valor equivalente a dois salários mínimos. Atualmente, esta isenção é de R\$ 1.903.

A faixa de isenção subiu para R\$ 2.112. Para completar os R\$ 2.640 (dois salários mínimos), o governo dará um desconto automático de R\$ 528.



Com o aumento da isenção, mesmo quem ganha mais de dois salários mínimos será afetado. Isso porque o imposto não é cobrado sobre todo o salário – só incide nos valores que ultrapassam as faixas isentas ou de tributação reduzida.

Por exemplo: quem ganha R\$ 4 mil por mês (e se encaixa na faixa 4), não paga 22,5% sobre toda a parte tributável do salário. Só sobre a parte acima da isenção.

Mas o valor que as faixas salariais vão deduzir a mais mensalmente é pequeno. Confira:

Valores

Os novos valores já valem desde maio, quando a medida provisória foi publicada.

Veja como era antes e como fica agora:

Mudança na tabela do Imposto de Renda

Valores em R\$

Base de cálculo (Sem correção)	Alíquota	Parcela a deduzir	Base de cálculo (após correção do governo, a partir de maio)	Alíquota	Parcela a deduzir
Até 1.903,98	Isento	-	Até 2.112	Isento	-
De 1.903,99 até 2.826,65	7,5%	142,80	De 2.112,01 até 2.826,66	7,5%	158,40
De 2.826,66 até 3.751,05	15%	354,80	De 2.826,67 até 3.751,06	15%	370,40
De 3.751,06 até 4.664,68	22,5%	636,13	De 3.751,07 até 4.664,68	22,5%	651,73
Acima de 4.664,68	27,5%	869,36	Acima de 4.664,68	27,5%	884,96



Fonte: Associação Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Unafisco)
*Como deve ficar

Se o contribuinte se enquadra na faixa 3 e recebe de R\$ 2.826,66 a R\$ 3.751,05, a parcela a deduzir passou de R\$ 354,80 (na tabela anterior) para R\$ 370,40 com a regra atual – uma diferença de R\$ 15,60.

Isso vale para todos aqueles que ganham acima de dois salários mínimos – quem ganha até R\$ 2.640 está isento do Imposto de Renda.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP
Data: 25/08/2023

PRÓXIMA REUNIÃO DO CDFMM ANALISARÁ R\$ 2,5 BILHÕES PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 25/08/2023 - 19:54



Arquivo/Divulgação

Valor representa mais de 80% do total de prioridades de financiamentos a serem apreciados em setembro

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) vai analisar R\$ 3 bilhões em projetos da indústria naval. Desse total, cerca de R\$ 2,5 bilhões estão relacionados à navegação interior. A apreciação das prioridades ocorrerá na 53ª reunião ordinária, prevista para o próximo dia 14 de setembro e que recebeu projetos até o último dia 17 de julho, de acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). Será o segundo encontro ordinário do conselho em 2023 — no primeiro, em junho, foram aprovados R\$ 1 bilhão em projetos de navegação.

“A navegação interior está num momento interessante, refletido agora nesses quase R\$ 3 bilhões em projetos apresentados para o FMM”, destacou o diretor de navegação e hidrovias do MPor, Dino Batista, na última terça-feira (22), durante painel na 17ª Navalshore, no Rio de Janeiro.

Na ocasião, ele disse que essa participação era esperada devido à necessidade de comboios. “Já sabíamos que, em algum momento, ia vir e já veio. Mostra a pujança do transporte hidroviário no Madeira, também no Tapajós, agora sendo fortalecido o Paraguai. Temos expectativa boa no Tocantins e no Tietê, como [derrocagem] Nova Avanhandava tendo recursos previstos em lei”, elencou Batista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2023

DEMANDA REPRIMIDA E NOVOS PLAYERS EXPANDIRÃO MERCADO GLOBAL DE RECICLAGEM

Por Danilo Oliveira ESPECIAL NAVALSHORE 25/08/2023 - 17:58



P-32, Bacia de Campos (Geraldo Falcão/Agência Petrobras)

Para professor, opção por desmantelamento da P-32 em dique seco foi acertada e contribuirá para curva de aprendizado dos estaleiros nacionais

O Brasil está entrando no mercado global de reciclagem de embarcações e uma fatia pequena já seria interessante para desenvolver a atividade em instalações brasileiras e criar uma cadeia de suprimentos reversa como em outros países. A avaliação é de Newton Narciso Pereira, professor adjunto da Universidade Federal Fluminense (UFF) lotado na Escola de Engenharia Industrial Metalúrgica de Volta Redonda. Para Pereira, existem novas oportunidades para estaleiros nacionais, que possuem vantagem competitiva devido à capacidade de receber navios de grande porte.

O professor citou um levantamento acadêmico de Guilherme Coltri Peres Ramos, mestrando em Montagem Industrial da UFF, que mapeou que, dos 48 estaleiros e instalações de reciclagem na lista da Comunidade Europeia, apenas 17 conseguiram atender navios com mais de 300 metros de comprimento. O regulamento europeu prevê que as instalações de reciclagem precisam ser certificadas e listadas na comunidade europeia. Já os estaleiros fora da comunidade precisam passar por inspeção.



“É uma oportunidade porque ainda não há estaleiros brasileiros na lista da comunidade europeia e é um mercado que deve se expandir nos próximos anos pela necessidade de instalações capazes de receber esses navios”, disse o professor durante painel no 3º dia da conferência da 17ª Navalshore.

Pereira identifica uma tendência de aumento do volume de embarcações enviadas para reciclagem nos próximos anos. Um estudo da Conferência das Nações Unidas sobre Comércio e Desenvolvimento (Unctad) mostrou que, a partir de 2030, centenas de navios serão enviados para reciclagem. Segundo Pereira, algumas empresas já perceberam que, provavelmente, não haverá instalação de reciclagem suficiente para atender à demanda global.

O professor observa que caiu, de 800 para cerca de 400, a média anual de navios enviados para reciclagem, o que teria acumulado demandas nos últimos anos. Pereira calcula que uma fatia de 5% (40 navios/ano) já representaria uma grande demanda para as instalações brasileiras. Pereira explicou que a principal diferença entre a Convenção de Hong Kong (2009) e o regulamento europeu (2013) é a proibição de reciclar diretamente nas praias, além de exigir sistemas de proteção de derrames de todos materiais perigosos que possam cair na água.

Pereira também constatou que no período entre 2013-2019, entre publicação e entrada em vigor do regulamento europeu, o mercado asiático perdeu capacidade de atendimento de navios porque navios de bandeira europeia são proibidos de migrar para realizar esse processo na Ásia. A atividade se concentrou na Índia, Bangladesh e Paquistão a partir da década de 1980, porém os métodos rudimentares foram questionados, principalmente pela insegurança dos trabalhadores e pelos danos ambientais causados pela falta de tratamento e descarte correto dos resíduos.

Após a ratificação da Hong Kong Convention por Libéria e Bangladesh, as regras devem entrar em vigor no dia 26 de junho de 2025. No Brasil, tramita na Câmara dos Deputados o projeto de lei 1.584/2021, que trata da reciclagem de embarcações. O PL, porém, não estabeleceu uma lista de materiais perigosos. Uma proposta de instrução normativa para controle de importação de resíduos inclui materiais que constam na lista de materiais perigosos de navios. A avaliação, segundo Pereira, é que a proibição poderia representar um risco à atividade de reciclagem de navios.

P-32

Pereira considera que o Brasil passou a ser player do mercado de reciclagem em 2023, a partir do anúncio da primeira grande instalação no país: o desmantelamento da plataforma P-32, pelo consórcio formado pelas empresas Gerdau e Ecovix, que administra o estaleiro Rio Grande (RS). A execução do serviço no ativo, de 44.000 toneladas, foi licitado pelo valor de R\$ 3,2 milhões. Ele avalia que o método adotado para a primeira operação de reciclagem do Brasil, em dique seco, foi acertado para gerar curva de aprendizado para grandes embarcações em dique controlado, além de mostrar para autoridades brasileiras que o país tem condições de desmantelar estruturas de maneira eficiente e segura.

O professor também nota que outros países começaram a investir nessa atividade. É o caso da África do Sul, com o projeto de um estaleiro de reciclagem no Oriente Médio e da Arábia Saudita, que anunciou um novo estaleiro com quatro diques para atender navios de 350 metros a 500 metros e que entra em operação em 2025 para atender o mercado de reciclagem sustentável. Três estaleiros turcos entraram na última lista da Comunidade Europeia, divulgada em julho deste ano. “Se demorarmos muito, vamos perder esse mercado. É importante o PL (1.584/2021) ser aprovado e o ambiente de negócios ser fomentado no país porque outros players estão de olho nessa oportunidade”, alertou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2023

COM RECORDE DE PÚBLICO, NAVALSHORE EXPLICITA AQUECIMENTO DA INDÚSTRIA NAVAL

Da Redação ESPECIAL NAVALSHORE 25/08/2023 - 08:39



Mais de 12 mil profissionais visitaram o evento, que reuniu 91 expositores e mais de 400 marcas

A 17ª edição da Navalshore - Feira e Conferência da Indústria Marítima foi um nítido retrato da efervescência que toma conta do setor em função da perspectiva do reaquecimento da construção naval no país. Encerrada nesta quinta-feira (24), superou a expectativa de público, ultrapassando a marca de 12 mil visitantes que marcaram presença nos três dias do evento realizado no ExpoMag, no Rio de Janeiro.

"Foi um encontro muito produtivo, que marcou a retomada de todo um setor", avaliou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci. "A presença dos principais atores desse mercado e a rede de negócios que um evento dessa dimensão proporciona são fundamentais. Estou otimista e confiante de que estamos no caminho certo para reacender a indústria naval brasileira e gerar os empregos necessários para que nossa economia volte a crescer. Esse evento mostrou, mais uma vez, que temos condições para isso", acrescentou. A empresa foi patrocinadora Master do evento.

Com a participação de de 91 expositores e mais de 400 marcas representantes de todos os elos da cadeia da indústria naval, a Navalshore reforça sua importância estratégica para a indústria como polo gerador de negócios e fórum de conhecimento. "É muito gratificante fazer parte e colaborar com este momento da indústria naval, que é de suma importância para o desenvolvimento e a modernização do transporte marítimo", comentou o diretor da Navalshore, Marcos Godoy Perez.

O evento foi palco também da Conferência Navalshore, que promoveu a discussão em torno de temas como os caminhos para o fortalecimento da indústria naval e offshore e a transição energética na indústria marítima e reuniu especialistas do Brasil e de outros países.

Além da produção de conteúdo, o evento criou um ambiente de negócios e networking para as 91 empresas expositoras. "Estamos realmente muito satisfeitos com a participação no evento. Foi excelente. Todos os nossos clientes vieram e muitas das conversas que aconteceram durante a Navalshore já evoluíram para negócios concretos", avalia o Regional Commercial Manager International da International AkzoNobel, Giuliano Tramontini. "Estivemos em Manaus, na Navalshore Amazônia, e sentimos que o setor está aquecido. Performamos um crescimento médio anual de 5% em faturamento e projetos e com os projetos que vêm sendo anunciados, esse comportamento pode aumentar muito", acrescentou.

Segundo o executivo, a empresa, que foi patrocinadora Platina da Navalshore, retornou ao evento em função de uma reformulação da estratégia de atuação no mercado, buscando trabalhar com produtos de alta tecnologia, alto desempenho. "Trouxemos para a Navalshore a tecnologia patenteada AkzoNobel, a Intersleek 1100 SR, um revestimento anti-incrustante livre de biocida e com liberação de limo, que não é silicone, mas sim um fluoropolímero, para ser aplicado no casco do navio e influenciar especificamente o assentamento e a adesão de organismos de limo. A vantagem desta solução é que tem uma durabilidade de 10 anos, a depender do perfil de navegação da embarcação", explica.

Entre os benefícios da solução da AkzoNoel destaca-se que a tecnologia patenteada de fluopolímeros com propriedades melhoradas de liberação de limo mantém o rendimento durante todo o ciclo de docagem. Além disso, a superfície ultra-suave reduz o arrasto e o consumo de combustível, que pode chegar a 10%, de acordo com o executivo.

Networking fortalecido

"A Navalshore é, principalmente, um evento B2B de suma importância para fortalecer o networking com nossos clientes e criar oportunidades de negócios, além de propiciar uma cotação de alto valor agregado", disse o gerente da filial do Rio de Janeiro da Cummins, João Ricardo Lisboa. A empresa



tem sede em Indiana (EUA) e é especializada em motores e geradores a diesel e combustíveis alternativos, e componentes e tecnologia relacionados.

Outro destaque sobre o evento foi pontuado pelo gerente de vendas da empresa, Marcelo Felippetto: "Percebemos realmente o caminho do reaquecimento da indústria naval aqui na feira. Isso também é positivo, porque sentir essa temperatura do mercado nos ajuda a detectar demandas factíveis, que nos ajudam a fortalecer inclusive a nossa equipe de vendas."

Para o diretor comercial da Alfa Bierges, Rafael Marques, a participação na Navalshore superou todas as expectativas iniciais. A empresa é representante oficial da montadora japonesa Daihatsu no Brasil desde o encerramento das atividades da Ishikawajima do Brasil e oferece assistência técnica e promoção de venda de motores diesel, tanto para a área de construção naval, como outras indústrias com demanda de plantas estacionárias para geração de energia e acionamento de bombas de grande porte.

"Além da ótima prospecção com possíveis clientes durante os três dias de evento, acompanhamos com muito interesse os assuntos das conferências realizadas em paralelo. O anúncio da Transpetro (sobre o programa 'TP25' que demandará investimentos da ordem de R\$ 12,5 bilhões para a contratação de 25 navios que serão construídos no Brasil) nos animou bastante", comemorou o executivo. Os motores da Daihatsu estão em nove embarcações da Transpetro, atualmente, e Marques espera ampliar essa participação.

Entre os estaleiros expostos no evento, também houve consenso quanto aos benefícios de participar da Navalshore. Integrante do grupo Bravante, o Estaleiro São Miguel, fundado em 1978, atua com dois diques estratégicos em São Gonçalo, no Estado do Rio de Janeiro. O estaleiro fez a sua estreia no evento este ano por acreditar na importância de estar junto aos players do mercado em aquecimento.

"Participar da Navalshore foi, sem dúvidas, uma grande oportunidade de encontrar novos parceiros e de mostrar todo o nosso potencial de construção e reparo na indústria naval. Saímos desses três dias de evento com diversas reuniões agendadas e a certeza de termos aberto caminho para a 'quebra de gelo' com muitos futuros clientes", declarou o coordenador comercial do Estaleiro São Miguel, Marcos Porto.

Fez coro o diretor da unidade de negócios - petróleo e marítimo da Sotreq, Filipe Lopes, que reiterou o clima de otimismo que permeou os três dias da Navalshore 2023. O executivo considerou o evento um sucesso, reunindo um público focado na indústria naval.

"Nossos principais clientes estavam todos presentes. Este é um momento muito positivo para o mercado. Apesar de a fase de construção ainda não ter retomado, a operação está muito forte. Percebemos também que o mercado está mais exigente com a questão da sustentabilidade e estar aqui nos ajuda a atender as demandas que os clientes nos trazem", disse o executivo, afirmando que as perspectivas de mercado se confirmaram boas, no médio e longo prazo, nesse clima da Navalshore.

Atuando há mais de 80 anos no mercado, a Sotreq é uma empresa nacional que fornece tecnologia, maquinário, soluções e suporte ao produto, altamente especializado para os segmentos de construção, mineração, energia, petróleo, marítimo, gás, florestal e agronegócio.

Uma só rota: modernização

"O momento da Wilhmsen para a América do Sul é de crescimento". A afirmação é do Head of Sales – Americas da empresa, Rodrigo Monteiro. A empresa norueguesa especializada em soluções para toda a cadeia industrial naval entre outras frentes de negócios correlacionados vem investindo nos últimos anos no conceito da Indústria 4.0, com iniciativas direcionadas à manufatura aditiva e impressão 3D. "Aqui, para a feira, trouxemos uma pequena amostra desses investimentos: uma solução focada em inteligência artificial para inspeção de cabos de amarração, que por intermédio



dos logs do tempo da operação, permite fazer a medição da vida útil desse equipamento e antecipar, por exemplo, um potencial rompimento”, conta Monteiro.

A inspeção do cabo via inteligência artificial será um dos próximos passos da empresa. “Temos também o Line Management Planning, um software desenvolvido considerando a regulamentação e lançaremos um upgrade, que é a inteligência artificial inspecionando o cabo, além de eventuais danos e o impacto que têm na vida útil e avaliando se é necessária a sua substituição. O objetivo é remover a subjetividade dessa avaliação, reduzir custos e aumentar a eficiência da operação”, diz.

Segundo Monteiro, o Brasil representa um mercado muito importante para a divisão offshore da empresa. “Saímos muito satisfeitos da Navalshore 2023. Costumo dizer para quem me pergunta que a Navalshore é um tipo de feira da qual eu não abro mão, porque os clientes vêm para conhecer as novidades que estamos trazendo, então, para nós, a Navalshore é o principal evento do ano”, avalia.

Um empresa que já confirmou presença na edição do ano que vem da Navalshore é a Ghenova. “Participamos da Navalshore Amazônia que foi espetacular e nos rendeu excelentes contatos. E estamos aqui, na Navalshore, que é a nossa principal feira, o evento mais importante para nós. Esta edição foi excelente! Ano que vem estaremos aqui!”, afirmou o gerente de novos negócios da empresa, José Paes. De origem espanhola, com cerca de 25 anos, o core business da Ghenova é a engenharia naval com expertise em projetos de detalhamento de embarcações, com dois produtos estratégicos de defesa certificados no ministério da defesa: o projeto de lanchas de defesa ribeirinha, que operam no rio, transportando tropas, e os projetos de navios militares.

“Em 2019 fechamos um contrato com a Marinha do Brasil para fazermos o trabalho de engenharia. E, dentro desse contrato, fizemos o projeto de detalhamento do navio patrulha ‘Maracanãs’”, conta Paes. Ele explica que a carteira de clientes não se resume à Marinha. “Estamos desenvolvendo o projeto de detalhamento do navio patrulha ‘Mangaratiba’, de 500 toneladas; temos contrato também com o estaleiro Jurong Aracruz, que ganhou a licitação para a construção do navio Polar e para o qual faremos o projeto de detalhamento da embarcação. Também temos outro grande cliente, que é o estaleiro Rio Maguari, que nos contratou para fazer o projeto de detalhamento de um empurrador e uma barcaça porta-contêineres oceânica da Aliança”.

De acordo com ele, 60% do portfólio da Ghenova no Brasil são indústria naval, mas 40% são projetos com energias renováveis, com a elaboração de parques eólicos offshore e de energia solar. “É intenção de atuar também no Brasil nessa área, mas dependemos de um marco regulatório para ordenar esse mercado”, alerta.

Mercado precisa de certezas

Presente na Navalshore, a empresa, a DLC, empresa especialista em motores, turbos, compressores, injetores, que oferece serviços e soluções consultivas para o mercado marítimo, teve o estande com intensa visitação durante os três dias de Navalshore.

Segundo o CEO da empresa, Luiz Carpolare, o momento do ano é bom porque as novas encomendas incentivam os negócios no setor. “Nossa empresa tem, além da linha de equipamentos, um leque completo de serviços de manutenção. Temos também novas soluções na área de manutenção preditiva e de controle de consumo de combustível e redução de emissão de CO2. Essas inovações facilitam a integridade da manutenção, que é um tópico que o mercado tem demandado, então é uma oportunidade para a nossa empresa”.

Na visão do dirigente, o passado de inatividade da indústria naval brasileira passou. “Mas agora o mercado precisa desenvolver a confiança para as novas construções, que espero que voltem a acontecer. O crédito está caro, é verdade, e ainda há incertezas no mercado quanto às novas tecnologias que as regulamentações para a diminuição das emissões vão exigir: híbrido, etanol, biocombustível, eletrificação, ainda há muitas dúvidas. E como se trata de um investimento de longo prazo, com Capex altíssimo, o mercado precisa de alguma certeza sobre qual será a opção demanda”, avalia. Segundo ele, ninguém está preparado para o que o mercado vai exigir. “Todos os



fabricantes estão estudando as opções e acredito que estas soluções serão ditadas pelo tipo da operação em questão. Estou muito otimista. Acredito que mudanças geram oportunidades”, declarou.

Navalshore 2024

A 18ª edição da Navalshore será realizada de 20 a 22 de agosto, no Expomag, no Rio de Janeiro.

Sobre a Navalshore Organização de Eventos

A Navalshore é realizada desde 2004 no Rio de Janeiro. Um público total superior a 140 mil pessoas já passou pela feira, reunindo profissionais, empresários e representantes do poder público. Paralelamente à feira, a cada edição são promovidos cursos, workshops e conferências, tendo sido realizados mais de 600 destes eventos.

A mais importante feira do setor na América do Sul é ponto de encontro obrigatório para empresas e profissionais que atuam na indústria marítima. A Navalshore Organização de Eventos, em 17 edições, foi a responsável pela exibição de mais de 4.000 marcas de fornecedores de produtos e serviços para a indústria naval do mundo inteiro, promovendo negócios e desenvolvendo parcerias. Tem como principal parceira a revista Portos e Navios, provedora do conteúdo e referência editorial da indústria marítima no Brasil, fundada em 1958.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/08/2023



MERCOSHIPPING 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: 25/08/2023