

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING

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

Edição 152/2023
Data: 11/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS É PARCEIRO IMPORTANTÍSSIMO DO MATO GROSSO DO SUL, AFIRMA GOVERNADOR EDUARDO RIEDEL.....	4
ASSOCIAÇÕES COBRAM SOLUÇÃO E AFIRMAM QUE OBRAS RÁPIDAS NA ALEMOA, EM SANTOS, DEVEM SER PRIORIZADAS	5
PROPOSTA DE GERAR HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE SANTOS É ELOGIADA POR COLUNISTAS DE A TRIBUNA	8
ASSINADA PORTARIA QUE GARANTE EXCLUSIVIDADE DA GUARDA PORTUÁRIA NA SEGURANÇA DE PORTOS PÚBLICOS	9
UMA PROMESSA PELA CONFIANÇA DO MERCADO	10
DEFINIÇÃO SOBRE FORMATO E LEILÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES PODE OCORRER NA PRÓXIMA SEMANA	11
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	13
NOVAS MARINAS FAZEM AS VENDAS DE BARCOS CRESCEREM NO NORDESTE	13
SILVIO COSTA FILHO SE LICENCIA DA PRESIDÊNCIA DO REPUBLICANOS (PE) PARA ASSUMIR MINISTÉRIO	14
MINISTRO RUI COSTA VAI ENFRENTAR PROTESTO DOS METROVIÁRIOS NA PRÓXIMA SEGUNDA-FEIRA NO RECIFE.....	15
RUI COSTA VEM AO RECIFE LANÇAR NOVO PAC JUNTO COM RAQUEL LYRA NESTA SEGUNDA.....	16
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....	17
COMITIVA DA ANTAQ PARTICIPA DE MISSÃO TÉCNICA DE EÓLICAS OFFSHORE NO REINO UNIDO.....	17
PORTAL PORTO GENTE	19
TERMINAIS DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCEM 33% EM AGOSTO	19
MÁRCIO FRANÇA É META DO SÍLVIO COSTA NOS PORTOS: NAVEGAR É PRECISO	20
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 11/09/2023	22
EDITORIAL – CRUZEIROS, TURISMO E DESENVOLVIMENTO	22
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	22
<i>Contatos iniciais 1</i>	22
<i>Contatos iniciais 2</i>	23
<i>Contatos iniciais 3</i>	23
<i>Transição</i>	23
<i>Posse</i>	23
REGIÃO SUL - FUTURO PORTO DE CRUZEIROS EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ TERÁ ATÉ HOTEL 6 ESTRELAS.....	23
REGIÃO NORTE - DRAGA REALIZA MANUTENÇÃO DA PROFUNDIDADE DO RIO AMAZONAS	24
REGIÃO NORDESTE - FINANCIAMENTO DE US\$ 90 MILHÕES É APROVADO PARA OBRAS DO HUB DE H2V NO PECÉM.....	25
REGIÃO NORDESTE - VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA TRANSPORTE DO AGRO NA FERROVIA NORTE-SUL.....	25
NACIONAL - ANEC PROJETA AUMENTO DE 41% NA EXPORTAÇÃO DE MILHO EM SETEMBRO	27
INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI.....	28
MERCOSUL EXPORT - LOGÍSTICA E HIDROVIAS EM DEBATE NO MERCOSUL EXPORT	28
OPINIÃO – ARTIGOS - AGEISMO: ESTAMOS VIVENDO MAIS. E O TRABALHO, COMO FICA?	31
OPINIÃO – ARTIGOS - BIOECONOMIA: DO VAGO PARA O PROBLEMA	32
BE NEWS – BRASIL EXPORT – 10/09/2023	33
EDITORIAL – INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS: RUMO À EFICIÊNCIA E À SUSTENTABILIDADE.....	33
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	34
<i>Transição 1</i>	34
<i>Transição 2</i>	35
<i>Medida provisória</i>	35
<i>Posse</i>	35
<i>Licença 1</i>	35
<i>Licença 2</i>	35
REGIÃO SUL - TCP ALCANÇA MARCA DE 16 MILHÕES DE CONTÊINERES EM 25 ANOS DE ATIVIDADES.....	35
REGIÃO SUL - PASSAGEM DE CICLONE NO SUL CAUSA PREJUÍZOS À INFRAESTRUTURA DOS PORTOS	36
REGIÃO SUL - EXPORTAÇÃO DE BOVINOS REGISTRA CRESCIMENTO DE 800% NO RIO GRANDE DO SUL	37
REGIÃO SUDESTE - SUZANO TESTA VEÍCULO AUTÔNOMO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL	38
JORNAL O GLOBO – RJ.....	39
POR QUE AS EXPECTATIVAS DOS ANALISTAS PARA A ECONOMIA BRASILEIRA ESTÃO TÃO DISTANTES DA REALIDADE?.....	39
MÉXICO DESBANCA CHINA COMO PRINCIPAL FORNECEDOR DE PRODUTOS PARA OS EUA	42
FUTURO DA AMAZÔNIA PASSA POR DESENVOLVIMENTO DE NOVAS ECONOMIAS E PROTEÇÃO ÀS FLORESTAS.....	43
‘INTERESSE DAS MARCAS NO CONSUMIDOR NEGRO ESTÁ AQUÉM DO DISCURSO’, DIZ CEO DO GRUPO DE MÍDIA	43
INTERNACIONAL TRACE	45



LULA DIZ QUE BRASIL VAI ESTUDAR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS, REJEITADA PELO IBAMA	46
REFORMA ADMINISTRATIVA: ENTORNO DE LIRA SE DIVIDE SOBRE A PROPOSTA, E BASE AVALIA COMO FORMA DE PRESSÃO AO GOVERNO	48
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	49
REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘PROJEÇÃO DE PERDA DO SETOR DE SERVIÇOS É IRREAL’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DA FIESP	49
CAMPOS NETO SERÁ OUVIDO SOBRE JUROS NA CÂMARA UMA SEMANA APÓS REUNIÃO DO COPOM.....	51
REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘NÃO ACHAMOS RAZOÁVEL TRANSIÇÃO DE MEIO SÉCULO’, DIZ SECRETÁRIO DE FAZENDA DE SP.....	52
VALOR ECONÔMICO (SP).....	56
PETROBRAS ASSINA ACORDO COM PORTO DO AÇU PARA DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS	56
CHUVAS NO RIO GRANDE DO SUL DEIXAM AO MENOS 46 MORTOS, 46 DESAPARECIDOS E 927 FERIDOS	57
VALE IMPULSIONA GANHOS DO IBOVESPA ANTES DE DADOS DE INFLAÇÃO.....	57
VALE ASSINA CARTA DE INTENÇÕES PARA FORNECER AGLOMERADO DE MINÉRIO DE FERRO PARA ARÁBIA SAUDITA	58
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	59
PORTO DE CABEDELLO CONCLUI DRAGAGEM E AUMENTA CALADO	59
TCP ASSINA A COMPRA DE 17 CAMINHÕES PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES NO PÁTIO DO TERMINAL	60
PORTO DO ITAQUI GARANTE MANUTENÇÃO DA CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL ISO 14001	60
NOVO NAVIO DE CRUZEIRO DA MSC USA 43 TONELADAS A MENOS DE BIO-GNL DURANTE A PRIMEIRA VIAGEM.....	61
ARTIGO - A PRODUÇÃO PREVENTIVA DE PROVAS PELOS AQUAVIÁRIOS COMO IMPORTANTE INSTRUMENTO DE DEFESA JURÍDICA	62
SUPERSAFRA NACIONAL IMPULSIONA AUMENTO DE 34% NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO	63
EQUINOR E MAERSK FAZEM PARCERIA PARA GARANTIR O FORNECIMENTO CONTÍNUO DE METANOL VERDE	64
ARTIGO - CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: O QUE É?.....	65
SANTOS OCUPA A 40ª POSIÇÃO DENTRE OS PORTOS QUE MOVIMENTAM CONTÊINERES	68
TERMINAIS DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCEM 33% EM AGOSTO	68
MINISTÉRIO VETA TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES DA GUARDA PORTUÁRIA	69
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	71
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	71



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS É PARCEIRO IMPORTANTÍSSIMO DO MATO GROSSO DO SUL, AFIRMA GOVERNADOR EDUARDO RIEDEL

Governador do estado do Centro-Oeste falou sobre este e outros temas para A Tribuna

Por: *Ted Sartori*



Foto: Saul Schramm/Divulgação Governo MS

O que Santos e o estado do Mato Grosso do Sul têm em comum? Muito, em especial no que se refere ao Porto, celulose e ferrovias. Em entrevista concedida para A Tribuna na última semana, o governador Eduardo Riedel (PSDB) fala sobre esses e outros temas relevantes para o setor logístico.

O senhor esteve em Santos em 31 de julho para a inauguração do novo terminal da Eldorado. Como esse terminal aumenta a competitividade do Mato Grosso do Sul no Brasil?

A Eldorado é uma das importantes parceiras do processo de desenvolvimento do Mato Grosso do Sul. Por isso, fizemos questão de participar. Estamos vivendo um ciclo de pleno crescimento: o estado tem o 2º maior PIB projetado para este ano; um investimento privado de mais de R\$ 60 bilhões acontecendo agora; já somos o que mais investe por habitante no Brasil e o 7º mais competitivo, com uma taxa de pobreza extrema pequena e quase pleno emprego (a 4ª menor desocupação no País). Já respondemos por 30% do total de celulose exportada pelo Brasil e seremos o maior polo do continente, em curtíssimo prazo. Por isso, cada passo dado por mais competitividade nos interessa. Acompanhamos a determinação da Eldorado de sanar essa falta de terminal portuário próprio. A partir de agora, a empresa vai alcançar resultados ainda mais expressivos, já que até recentemente utilizava praticamente quatro diferentes portos no Brasil para conseguir exportar sua produção. Com esse terminal exclusivo, conectado à ferrovia, muda a logística da empresa e do Mato Grosso do Sul, lembrando que praticamente 100% da celulose produzida no estado será exportada pelo Porto de Santos. Sem Santos e sem a ferrovia, o estado teria dificuldade em tornar competitiva sua produção florestal. A inauguração desse terminal conectado, com capacidade de 72 vagões, já implicou em outras mudanças logísticas ao Mato Grosso do Sul. Hoje, temos a Eldorado e a Suzano. E vamos ter em breve a Arauco (multinacional chilena), que em três anos tem previsão de começar operação e tem logística ferroviária para também exportar por Santos. Ou seja, Mato Grosso do Sul tem o Porto de Santos como parceiro importantíssimo para escoar sua produção, o que vai exigir do Porto mais investimentos em estrutura e competitividade.

Como esses investimentos feitos no Litoral de São Paulo se refletem não só no seu estado, mas também na região Centro-Oeste como um todo?

O Porto de Santos é fundamental para todo o Centro-Oeste. Destaco aqui o grande canal de escoamento da Ferronorte, que tem o maior terminal de commodities em Rondonópolis, no vizinho Mato Grosso, e passa pelo Mato Grosso do Sul, conectando municípios sul-mato-grossenses como Chapadão do Sul e Aparecida de Taboado, e no próximo ano teremos uma conexão no município de Inocência, onde vai se instalar o novo complexo de celulose. Também somos geradores de carga para essa ferrovia, que é, junto com a Malha Paulista, o principal corredor de exportação agrícola do País.

O que é preciso ser feito em Santos que ajudaria os sul-mato-grossenses? Ferrovias? Estradas? Os dois?

Entendemos primeiro que é importante a disponibilidade de novos terminais no Porto de Santos para empresas de Mato Grosso do Sul, como por exemplo a Arauco, que possam participar de processos

licitatórios, tendo terminais exclusivos, como é o caso da Eldorado. Um ponto importante é conexão ferroviária, e aqui cabe destacar que Mato Grosso do Sul busca a relicitação de outra ferrovia, a chamada Malha Oeste, que sai de Corumbá (MS), passando por Três Lagoas (MS), Bauru (SP) e Mairinque (SP), chegando ao Porto de Santos com direito de passagem. É importante que essa ferrovia, que também será um novo canal de acesso a Santos, seja relicitada, e que a gente tenha condições de chegada em Santos, gerando a necessidade de investimentos nos terminais tanto de caminhões quanto de ferrovias. A relicitação da Malha Oeste abrirá uma grande janela de oportunidades, fazendo com que o Mato Grosso do Sul tenha duas ferrovias chegando ao Porto de Santos, o que certamente vai exigir do agente portuário uma ampliação significativa para atendimento de novas demandas.

Quais investimentos o estado pretende fazer em logística, sejam públicos e privados?

Queremos intensificar e fazer novas conexões. Já temos um projeto de ferrovia ligando Eldorado até a Ferronorte, e por isso a relicitação da Malha Oeste é fundamental. Internamente, estamos fazendo um trabalho de licitação de novas rodovias. Aprovamos na Assembleia Legislativa de Mato Grosso do Sul autorização para captação de R\$ 2,3 bilhões junto ao BNDES para financiamento de um grande pacote de investimentos em rodovias estaduais, e temos outros R\$ 12,1 bilhões em concessões rodoviárias, sendo R\$ 4,8 bilhões em execução e outros R\$ 7,3 bilhões em estruturação, para que tenhamos competitividade rodoviária interna, o que também melhora a competitividade pelo Porto de Santos. Estamos trabalhando para estabelecer um porto seco no município de Três Lagoas (na divisa com São Paulo), que permita que o desembarço a partir do Porto de Santos ocorra dentro de Mato Grosso do Sul.

Como é a relação logística e de cargas do Mato Grosso do Sul com os países vizinhos Paraguai e Bolívia?

O Paraguai está muito direcionado para operação no Porto de Paranaguá. Já a Bolívia tem todo um trabalho hidroviário com Mato Grosso do Sul, com importação significativa de ureia. Volto a destacar a necessidade da relicitação, que vai criar o corredor ferroviário Transamericano, ligando Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, diretamente a Santos. Temos conversado com a companhia boliviana Ferroviaria Oriental S.A, para termos um canal para trazer produtos de Santos até Santa Cruz, e vice-versa. Acredito que o Porto de Santos e o Governo de São Paulo devem olhar de maneira bastante estratégica para a Malha Oeste, que pode ligar Santos ao Oceano Pacífico pela ferrovia. Temos um projeto pronto, de Santos a Corumbá, Corumbá a Cochabamba, descendo para Salta e chegando aos portos chilenos. Para isso, é preciso que se faça os investimentos necessários, e o governo de Mato Grosso do Sul trabalha para que desenvolvimento e crescimento econômico sejam cada vez mais realidade para o estado, impactando a competitividade nacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/09/2023

ASSOCIAÇÕES COBRAM SOLUÇÃO E AFIRMAM QUE OBRAS RÁPIDAS NA ALEMOA, EM SANTOS, DEVEM SER PRIORIZADAS

Para representantes de empresas do Distrito Industrial de Santos, viaduto menor e projeto semafórico são prioridades

Por: Bárbara Farias



Problemas como interrupção das obras no Retão da Alemoa por falta de dotação orçamentária são criticados por representantes de entidades Foto: *Sílvio Luiz/AT*

A resolução dos gargalos logísticos no acesso ao Distrito Industrial da Alemoa, em Santos, começa por uma sinergia dos órgãos públicos e passa pela realização de obras no local que solucionem problemas do dia a dia. É o que cobram representantes de duas associações de terminais que movimentam carga para exportação por meio do Porto de Santos. Eles também criticaram a suspensão das obras de

pavimentação da Avenida Engenheiro Augusto Barata, o Retão da Alemoa.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), João Ataliba de Arruda Botelho Neto, apontou que um acesso mais eficiente ao Porto depende de um projeto conjunto entre as três esferas de governo. “Todo projeto nesse aspecto deveria ser integrado entre União, Estado, Prefeitura, porque os três são corresponsáveis por esse tumulto que impera na chegada e na entrada do Porto”.

Ele lembrou que, há dois anos, a ABTTC e a Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA) doaram à Prefeitura de Santos um projeto que prevê a construção de um viaduto simples, com um orçamento em torno de R\$ 40 milhões, mas que ainda não saiu do papel.

“O projeto prevê um novo viaduto nos fundos da Alemoa, com saída para a Via Anchieta. Assinamos um termo com o prefeito, que ficou de entregar o projeto à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). O novo viaduto atenderia entre 1,5 mil e 2 mil caminhões por dia, o que aliviaria e muito o sistema viário local”.

Suspensão de obras

Outra crítica é em relação à interrupção das obras no Retão da Alemoa. A Autoridade Portuária de Santos (APS) entregou na terça-feira (5) o primeiro trecho concluído de obras na Augusto Barata. São 220 metros. Porém, outros 280 metros que necessitam de intervenção não terão solução rápida, pois o contrato para a realização do serviço foi suspenso até janeiro por falta de dotação orçamentária.

“A APS não poderia ter ido a Brasília solicitar a liberação da dotação orçamentária para concluir a obra? Não tem cabimento. É um assunto emergencial que tinha que ser tratado lá atrás, pelo presidente que saiu em março ou pela equipe nova”, apontou Ataliba.

Para o presidente executivo da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, a suspensão das obras no Retão da Alemoa é inadmissível. “É preocupante que coisas assim aconteçam no maior porto da América Latina. Precisamos resolver os pequenos problemas primeiro. São 280 metros de avenida que precisam ser recapeadas e a obra vai parar por cinco meses, mesmo havendo dinheiro, mas sem dotação orçamentária?”.

Trânsito

O representante da ABTL disse ainda que uma das empresas do Distrito Industrial doou à Prefeitura de Santos um projeto semaforizado que “resolveria o problema por 10 anos. A empresa pagou os estudos, o projeto foi entregue, foi assinado um termo com a Prefeitura, mas nada foi feito.

Para Kopittke, entre diversos problemas logísticos notados no dia a dia, o maior gargalo da Alemoa é o semáforo na descida do viaduto. “Por causa dele, os veículos perdem cerca de uma hora. Por ali, passam cerca de 15 mil veículos por dia, dos quais 90% são caminhões e muitos com carga perigosa, com destino aos terminais de líquidos. Por isso, resolver os problemas que nos impactam no dia a dia tem que ser a nossa prioridade”.

Tecnólogo em logística e transportes, o sócio e consultor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, salientou que “o Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) já está saturado. O que ocorrerá agora é o aumento da frequência das vezes que se chegará ao pico e congestionamento total”.

Preocupação

Obra de grande porte vista como solução aos congestionamentos no acesso à Alemoa, a construção de um viaduto, prevista no contrato da cessionária da Ferrovia Interna do de Santos (Fips) como contrapartida ao empreendimento, passou a preocupar os representantes de associações.

A cessionária procurou o Estado e propôs repassar a obra ao contrato da Ecovias, como A Tribuna relevou no último domingo (3). O viaduto, originalmente orçado em R\$ 200 milhões, viu seu custo



saltar para R\$ 400 milhões. Em troca, a Fips investiria o valor em habitação. Autoridade Portuária e Estado analisam o pedido.

Para o presidente executivo da Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), Carlos Kopittke, “esse é um projeto urgente porque resolveria grande parte da paralisação que ocorre no Retão da Alemoa, pois os veículos têm que ficar esperando a manobra do trem. Essa é uma obra que já deveria ter acontecido”.

Já o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), João Ataliba de Arruda Botelho Neto, disse que a questão “mostra a falta de sintonia entre Autoridade Portuária, Ministério de Portos e Aeroportos, Prefeitura de Santos e Estado”.

Sobre o tema, o sócio e consultor da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, disse que o impasse “preocupa”. “Estamos longe de chegar à solução, pois as autorizações e o licenciamento não estão sendo trabalhados, haja visto a indefinição do executor da obra”.

Ele reiterou que a construção de uma nova rodovia é a única saída para manter o Porto de Santos crescendo. “Sem uma maior capacidade na acessibilidade, investimentos em novos terminais e dragagem de aprofundamento não farão sentido, devido à limitação de acesso que a região terá”.

APS e Prefeitura explicam ações

Procurada pela Reportagem após as críticas dos presidentes da ABTTC e ABTL, a Autoridade Portuária de Santos (APS) esclareceu que vem cobrando, desde que a nova gestão assumiu a estatal, dotações orçamentárias para diversos investimentos, como os necessários no sistema viário da Margem Direita do Porto.

“Os pedidos de créditos suplementares foram feitos ao longo dos últimos meses, com solicitações enviadas em abril, maio, junho e até com gestões presenciais da diretora de Administração e Finanças, Bernadete Bacellar, em Brasília, nos ministérios da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos; da Fazenda; de Portos e Aeroportos”.

A APS informou também que “há um projeto de lei do Poder Executivo, encaminhado pela Casa Civil, já no Congresso Nacional, pedindo créditos suplementares para as empresas estatais, incluindo a APS. Há um pedido, de 9 de maio, da presidência da APS, que solicita dotação de R\$ 1,1 milhão para a Perimetral da Margem Direita”.

“A atual gestão tem insistido em obter dotação para fazer as obras na Alemoa, para cumprir uma tarefa que a gestão passada não fez em quatro anos”, declarou o presidente da APS, Anderson Pomini.

Prefeitura

Em nota, a Prefeitura de Santos informou que tem se empenhado em buscar soluções para melhorar as condições de tráfego no Distrito Industrial da Alemoa e detalhos os últimos passos dados pelo prefeito Rogério Santos (PSDB) nesse sentido.

“Em reunião no dia 1º, no Palácio dos Bandeirantes, o prefeito apresentou um plano para melhorar a fluidez do trânsito na área portuária da Alemoa. O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) atendeu a essa demanda e anunciou investimento de R\$ 15 milhões para obras de acesso, pavimentação e sinalização na região”.

A Administração Municipal informou ainda que “enviou o projeto à Artesp para a realização de estudos sobre viabilidade da implementação do referido viaduto para uma nova saída da Alemoa. O objetivo é encontrar alternativas que atendam às necessidades de melhoria do tráfego de caminhões para os terminais da região”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/09/2023

PROPOSTA DE GERAR HIDROGÊNIO VERDE NO PORTO DE SANTOS É ELOGIADA POR COLUNISTAS DE A TRIBUNA

Um dos objetivos é modernizar a Usina de Itatinga e PPP baliza modelo proposto pela Autoridade Portuária de Santos

Por: *Ted Sartori*



Investimento previsto para a planta de hidrogênio verde, a partir da Usina Hidrelétrica de Itatinga, é estimado em R\$ 500 milhões pela estatal Foto: Vanessa Rodrigues

O Porto de Santos quer produzir hidrogênio verde a partir da Usina Hidrelétrica de Itatinga. Para isso, a Autoridade Portuária de Santos (APS) prepara um modelo de concessão da usina por meio de uma parceria público-privada (PPP), com lançamento do edital em 2024. O anúncio foi feito na última segunda-feira (4) pela direção da estatal.

O pacote de concessão incluirá investimentos na modernização do equipamento para expansão do fornecimento de energia e eletrificação do cais e exploração turística. O investimento previsto para a planta de hidrogênio verde é estimado em R\$ 500 milhões pela APS.

Um dos objetivos é modernizar a usina para expandir a capacidade de distribuição da energia elétrica produzida. Atualmente, a energia produzida em Itatinga abastece a sede administrativa do Porto de Santos em 99% e mais dez terminais arrendatários em 35%.

A sustentabilidade está sempre em pauta e, como assunto importante que é, movimentou o setor. Por isso, colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna, falam sobre isso, valorizando a ideia em si e a forma como ela será executada.



<https://youtu.be/IGnSPUHoN70>

Gesner Oliveira, economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV

"O anúncio feito pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) sobre a produção de hidrogênio verde no Porto de Santos, usando para essa finalidade a Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga, tem vários aspectos positivos. Primeiro, pelo fato de se querer fazer uma parceira público-privada (PPP) com esse objetivo. Realmente, é preciso trazer o setor privado para projetos dessa natureza. Segundo, porque o Porto de Santos tem uma vocação para produção de energia renovável, de hidrogênio verde, como assinalou a própria Autoridade Portuária, até com vantagem em relação a outros locais do Brasil. E com uma possibilidade também de água de reuso, igualmente interessante para a economia circular. O Porto de Santos, ao se dedicar à produção de hidrogênio verde, água de reuso e também de amônia verde, pode se colocar na vanguarda de um projeto de desenvolvimento sustentável"

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

"A iniciativa divulgada pela Autoridade Portuária é um exemplo notável de como sustentabilidade e viabilidade econômica podem coexistir. A modernização da Usina de Itatinga e a eletrificação do cais não apenas têm o potencial de reduzir significativamente as emissões de gases nocivos, mas também de tornar o Porto de Santos mais eficiente e competitivo no segmento. Isso é uma vitória tanto para o meio ambiente quanto para a economia. Além disso, acho que o projeto se destaca por

seu investimento relativamente mais acessível em infraestrutura, graças à infraestrutura já existente no Porto de Santos. Isso torna o retorno sobre o investimento mais atraente para possíveis investidores e parceiros. A parceria público-privada (PPP) planejada pode trazer investimentos significativos para a região, e a possibilidade de explorar o potencial turístico da área e de exportar amônia verde oferece outras vias de geração de receita, tornando o projeto ainda mais atraente do ponto de vista financeiro".

Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar)

"O plano da direção do Porto de Santos de produzir hidrogênio verde por meio da modernização da Usina Hidrelétrica de Itatinga se alinha com a tendência global de sustentabilidade na indústria marítima. A eletrificação de navios e o uso de hidrogênio como fonte de energia são alternativas promissoras para reduzir as emissões de carbono nos portos. Essas tecnologias estão sendo testadas em portos ao redor do mundo, buscando um transporte marítimo mais limpo. A modernização da hidrelétrica por meio de uma parceria público-privada (PPP) reflete um compromisso real com a inovação sustentável, substituindo combustíveis fósseis por energia elétrica renovável. Isso representa um avanço significativo para um porto com menor emissão de carbono. No contexto em que o Brasil, com toda a sua capacidade para liderança mundial nas energias renováveis, virar uma potência global em termos de hidrogênio verde, embora esta seja uma realidade comercial de longo prazo para o final da próxima década, e investir na produção e em projetos como estes, em larga escala, pode reduzir a dependência de gás natural estrangeiro e contribuir para o combate às mudanças climáticas. No entanto, isso requer políticas públicas sólidas e investimentos substanciais. Pensando nas duas crises globais do nosso tempo, a climática e a energética, o Porto de Pecém, no Ceará, em parceria com acionistas do Porto de Roterdã, na Holanda, já havia iniciado projetos com hidrogênio verde, mas a iniciativa do Porto de Santos também exemplifica uma abordagem visionária que outros portos podem seguir para enfrentar desafios ambientais globais, trazendo benefícios tanto para o meio ambiente quanto para a sociedade"

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/09/2023

ASSINADA PORTARIA QUE GARANTE EXCLUSIVIDADE DA GUARDA PORTUÁRIA NA SEGURANÇA DE PORTOS PÚBLICOS

Está revogada a Portaria 84/2021, que permitia a terceirização de serviços de segurança e vigilância

Por: Bárbara Farias



As Autoridades Portuárias dos portos nacionais, o que inclui Santos, têm que garantir até o dia 31 de dezembro de 2024 que todos os agentes que atuam na segurança dos portos sejam guardas portuários do próprio quadro funcional das companhias Foto: Rogério Soares/AT/Arquivo

Os serviços de segurança e vigilância nos portos brasileiros não podem mais ser terceirizados e são atribuições exclusivas da Guarda Portuária. É o que garante a Portaria 408, de quarta-feira (6), do Ministério de Portos e Aeroportos. Com a nova medida, fica revogada a Portaria 84/2021, instituída na

gestão anterior do Governo Federal, que permitia a terceirização das atividades que competem aos guardas portuários.

Segundo a nova norma, assinada pelo ministro Márcio França no mesmo dia em que foi anunciada sua saída da pasta, as Autoridades Portuárias dos portos nacionais, o que inclui Santos, têm que garantir até o dia 31 de dezembro de 2024 que todos os agentes que atuam na segurança dos portos sejam guardas portuários do próprio quadro funcional das companhias.

À Guarda Portuária caberá, também, atuar nos sistemas de vigilância e monitoramento, como é o caso do VTMS (Vessel Traffic Management Information System), o sistema de gerenciamento de informações e controle de tráfego de embarcações. Dentre as atribuições especificadas na portaria, estão a capacitação e a formação de todos os agentes.

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos terá também que criar um padrão nacional de carteira funcional e um brasão único para a Guarda Portuária. Segundo a pasta, a Portaria 408 atende à reivindicação dos guardas portuários, sobretudo os de Santos, o maior contingente no Brasil. Eles temiam serem dispensados e substituídos por empresas terceirizadas de segurança.

Ao participar da inauguração da Ponte de Inspeção Naval (PIN) na Ponta da Praia, em Santos, França havia prometido aos guardas portuários ali presentes que assinaria a portaria, preservando a categoria e colocando fim à ameaça de terceirização dos serviços prestados.

De Brasília, após assistir ao desfile de 7 de Setembro, na quinta-feira, o ministro declarou que a Guarda Portuária possui “uma equipe especializada, de grande valor, que presta um serviço único e de alta qualidade no Porto de Santos e nos demais portos organizados do Brasil”.

Consultado, o presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, disse que a portaria atende em parte à reivindicação da categoria.

“A portaria só protege a categoria nos portos públicos. Por exemplo, se o Porto de Santos for privatizado, ela não terá valor e os guardas portuários poderão ser dispensados. A gente queria uma portaria que garantisse a exclusividade da Guarda Portuária na segurança e na vigilância tanto nos portos públicos quanto nos privados”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/09/2023

UMA PROMESSA PELA CONFIANÇA DO MERCADO

Título verde deve ser encarado como vantagem financeira e reputacional, porém precisa ser lastreado em ações efetivas

Por: Flavia Maya



A evolução da compreensão e aplicação dos parâmetros ideais de governança corporativa ocorreu de forma progressiva, e nem todas as empresas se dedicaram a investir imediatamente no aprimoramento dessa frente Foto: Pixabay

Como uma advogada que atua na intersecção entre Direito e Desenvolvimento Sustentável, me interessa muito a jornada de empresas que estão começando a ter contato com o tema de sustentabilidade e impacto. É sempre interessante estar junto das empresas e ajudá-las a identificar oportunidades, montar um plano de ação e de se apropriar do significado de atuação sustentável, que para cada companhia deverá ter uma forma e um caminho a ser percorrido.

Eu considero o processo similar, guardadas as particularidades, ao que nós observamos há pouco mais de 20 anos no Brasil com relação à governança corporativa. A evolução da compreensão e aplicação dos parâmetros ideais de governança corporativa ocorreu de forma progressiva, e nem todas as empresas se dedicaram a investir imediatamente no aprimoramento dessa frente. As que o fizeram, contudo, obtiveram uma vantagem que talvez não fosse mensurável de imediato, mas que logo se reverteu financeiramente: a percepção de risco corporativo.

Voltando para o tema de Desenvolvimento Sustentável e Impacto, existem mais camadas de incentivo, como o fato de que essa talvez seja a única forma de conciliar o desenvolvimento



econômico e, assumindo o risco de soar apocalíptica, a subsistência da espécie humana no nosso planeta. Mas o incentivo financeiro também é considerável, tanto em aspectos de eficiência e produtividade como também em relação à percepção de risco corporativo, já mencionada.

Para empresas que desejam dar um passo adiante e captar recursos junto ao mercado para financiar projetos - ou mesmo suas atividades de forma geral -, a percepção de risco se traduz em dinheiro na mesa. E é nesse momento em que os títulos verdes, denominação genérica para títulos atrelados a projetos ou metas socioambientais, se apresentam como uma vantagem.

Existem, claro, os títulos verdes com incentivos fiscais do Governo Federal, especificamente as debêntures incentivadas contempladas pela Lei Federal 12.431/2011. Ou seja, debêntures destinadas a custear projetos ambientalmente sustentáveis nos setores de logística e transporte, mobilidade urbana, energia e saneamento básico. O incentivo abrange a redução de alíquota de Imposto de Renda (IR), podendo chegar a zero para investidores pessoa física. Embora o benefício direto seja direcionado ao investidor, ele se reflete positivamente nas taxas e custo geral da operação.

Contudo, os demais títulos, destinados a projetos distintos daqueles abrangidos pela Lei 12.431/11, também representam vantagem competitiva. Isso porque, para que a emissão possa ser enquadrada em uma das categorias de títulos verdes, é preciso que ela apresente destinação clara relacionada a um dos objetivos de desenvolvimento sustentável.

Dessa forma, o próprio título se torna um compromisso corporativo com esses objetivos, aumentando o grau de confiança do mercado no papel e reduzindo, portanto, a percepção de risco da operação. Até porque, quando a garantia de um título é a reputação da empresa, o risco de descumprimento reduz consideravelmente.

Por esse aspecto, considero fundamental que o emissor possua já alguma maturidade em relação ao tema e tenha controle dos processos e riscos que possam afetar negativamente os compromissos a um título verde, de forma a evitar danos reputacionais.

Os títulos verdes, portanto, devem ser encarados sim como vantagem financeira e reputacional. Porém, eles precisam ser lastreados em ações efetivas, que reflitam uma cultura organizacional alinhada com os compromissos assumidos com o investidor. Isso porque, se por um lado o ganho de confiança gera benefícios financeiros mensuráveis, a sua perda perante o mercado poderá ser inestimável.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/09/2023

DEFINIÇÃO SOBRE FORMATO E LEILÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES PODE OCORRER NA PRÓXIMA SEMANA

Autoridade Portuária pretende se reunir com Ministério de Portos e Aeroportos para debater STS10
Por: Bárbara Farias

Área do STS 10 e modelo de licitação serão definidos considerando a manutenção do terminal da Ecoporto e a transferência do Concais Foto: Alexander Ferraz/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS), a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários e o Ministério de Portos e Aeroportos poderão definir já na próxima semana o tamanho da área do futuro terminal STS10 e o modelo de licitação. A reunião, que ainda será agendada, foi anunciada pelo presidente da APS, Anderson Pomini, na última segunda-feira.

“Nós teremos um STS10 um pouco menor. Faremos uma reunião nos próximos dias para decidirmos qual será o formato do STS10 e a metragem, considerando a manutenção da Ecoporto e a transferência do Concais, para que a gente possa efetivamente avançar sobre o STS10 e o formato de licitação”, afirmou Pomini.



O novo formato deverá atender às necessidades de permanência da Ecoporto, com espaço para abrigar navios de cruzeiro, já que há a intenção de se transferir o Terminal de Passageiros para a área dos antigos armazéns 1, 2 e 3, ao lado do futuro Parque Valongo.

O STS10 está incluído na meta de clusterização do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Santos. Em junho, a APS informou que estudava a possibilidade de um leilão parcial da área. Contudo, a decisão cabe ao Ministério de Portos e Aeroportos.

Inicialmente, a Autoridade Portuária estudava duas propostas envolvendo o STS10, que dependiam de tratativas com a Ecoporto e a Brasil Terminal Portuário (BTP). Um formato era o max, que contemplava toda a área do cais do Saboó, e outro menor, onde está instalado o terminal da Ecoporto.

Em junho, Pomini explicou que a destinação da área dos armazéns 1 ao 3, no Valongo, para o Terminal de Passageiros dependia da situação contratual da Ecoporto. Uma vez firmado o contrato provisório, seria possível dar andamento às tratativas de transferência do equipamento turístico, hoje instalado em Outeirinhos - no futuro, esta região deverá ser destinada às operações de fertilizantes.

Na época, ele explicou ainda que “o contrato transitório permite que o Ministério de Portos possa planejar o futuro daquela área. A gente vai retomar o diálogo com o Concais para definir o modelo e, a partir daí, vamos estabelecer qual será a indenização, os critérios de contrapartida, levando-se em consideração que eles têm um contrato com segurança jurídica, assinado recentemente”, explicou o presidente da APS na época. O contrato do Concais para exploração do terminal tem vigência até 2038.

Projetos de expansão

A APS informou ainda que o Porto de Santos recebe mais de 5 milhões de contêineres por ano em terminais privados e calcula que a capacidade atual é suficiente até 2030. Mesmo assim, projetos de expansão, tanto da BTP quanto da Santos Brasil, estão para ser aprovados nas esferas competentes, que são o Ministério de Portos e Aeroportos e o Tribunal de Contas da União (TCU).

“O contrato da BTP está praticamente renovado, dependendo apenas da análise do TCU, com os pareceres favoráveis da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Ministério de Portos e Aeroportos e Autoridade Portuária. Existe a possibilidade do adensamento de uma área próxima à BTP para que o terminal faça investimentos do interesse do Porto e amplie a capacidade de movimentação de contêineres”.

Já sobre a Santos Brasil, Pomini disse que foi proposto à companhia que “estude também a possibilidade de adensamento da área da Prainha, tendo em vista o cronograma para a transferência de 90 famílias” até o final deste mês, com a “geração de habitações adequadas”.

“Estamos com um estudo jurídico interno para que a Santos Brasil faça o adensamento e amplie a sua capacidade de movimentação de contêineres. A BTP terá a sua área ampliada para a movimentação de contêineres na Margem Direita e a Santos Brasil, na Margem Esquerda”.

Marimex

Em relação à expansão da atividade portuária, o presidente da APS destacou ainda a liberação da área da Marimex para a implantação da pera ferroviária, a expectativa de transferência do Concais daqui a três anos e a implantação de 16 berços de atracação no Largo Santa Rita, pelo Grupo Triunfo, cujos processos ainda tramitam nos poderes concedentes.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 09/09/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

NOVAS MARINAS FAZEM AS VENDAS DE BARCOS CRESCEREM NO NORDESTE

A Recife Marina e Bahia Marina, ataream navegadores para o Nordeste.

Por Patricia Raposo



Recife Marina vai suprir demanda por vagas para grandes embarcações/Foto: Diogo Duarte

A crescente oferta de infraestrutura náutica no Nordeste tem contribuído para o aumento nas vendas de embarcações para a região. O setor como um todo movimentou R\$ 2,5 bilhões em 2022, alta de 25% sobre o ano anterior, segundo a Acobar (Associação Brasileira dos Construtores de Barcos e Implementos). Mais 15 mil vagas foram abertas, atingindo 100 mil postos de trabalho no país.

Na região, a Bahia lidera o mercado. O estaleiro Armatti Yachts, de Santa Catarina, especializado na construção de embarcações premium entre 30 e 52 pés, informa alta de 30% na aquisição de seus barcos por clientes no litoral baiano no primeiro semestre deste ano em relação ao anterior, especialmente para modelos acima de 40 pés, que custam mais de R\$ 4,5 milhões.

Fernando Assinato, CEO do Armatti Yachts, disse, porém, que embora a Bahia lidere em vendas, Pernambuco oferece enorme potencial com o início das operações do complexo do Novotel Recife Marina, em 2024, que reúne hotel, marina e centro de convenções.

O complexo é de responsabilidade da Incorporadora Porto Novo Recife, um consórcio entre as empresas pernambucanas Maxxima Empreendimentos, GL Empreendimentos, Excelsior Seguros e Hima Participações.

Navegador europeu

A Recife Marina tende a ser uma âncora para atrair o navegador europeu. Recentemente, o consórcio firmou convênio com a Marina de Cascais, em Portugal, para implantar um sistema de operação semelhante ao desta, considerada uma das melhores da Europa.

“A marina portuguesa indicará seus clientes para nós. São pessoas que mandam barcos para o Caribe. Esses barcos passam ao largo de nossa costa e poderão contar com nossa estrutura, que terá custo mais barato que o caribenho. Assim, a tendência é que esses barcos que hoje estão lá, passem a ficar guardados aqui”, explica Romero Maranhão Filho, que representa a Maxxima no consórcio. Segundo ele, ao largo da costa pernambucana cerca de 1500 barcos transitam todos os anos.

A Recife Marina tem classe internacional e capacidade média de atracação de até 200 barcos. A sua localização, na área mais central da costa pernambucana, contou com consultoria do navegador e escritor Amir Klink.

Marina com inovações

O novo espaço para embarcações conta com tecnologia da empresa espanhola M3 Marinas, sediada em Barcelona. Os píeres flutuantes acompanham o nível das marés, facilitando acesso às embarcações.

A marina recifense traz inovações. Uma delas são as passarelas transversais, que permitirão acesso aos barcos pela lateral ou pela popa, facilitando o seu abastecimento. Para cada embarcação será disponibilizado totem com água e energia.



A outra novidade são as plataformas (ou docas) flutuantes, de material plástico rotomoldado. Essas estruturas importadas permitem retirar da água jet skis e lanchas pequenas para que possam receber limpeza e serem guardados em locais secos. Há um consenso de que a chegada da Recife Marina vai suprir a carência por vagas no mercado pernambucano, principalmente as secas.

Recife Marina tende a atrair tanto europeu quanto o morador do Sul e Sudeste do Brasil/Foto: Diogo Duarte

“O Nordeste está descobrindo a náutica de luxo. Mas a região carece de investimentos para barcos maiores, acima de 46 pés. No entanto vemos que começam a surgir estruturas de marinas, como a Bahia Marina, a exemplo dessa do Novotel, que recebe barcos grandes, que não podem ser guardados em áreas secas e precisam ficar ancorados”, disse Fernando Assinato, CEO do Armatti Yachts.

Segundo Assinato, um outro público tende a frequentar esses novos espaços náuticos: o morador do Sul e Sudeste. “Tenho um cliente que vive em Campinas (SP) e deixa sua lancha na Bahia Marina, porque para ele é mais rápido chegar de avião a Bahia do que de carro ao litoral paulista. Mas para isso se tornar tendência, é preciso investimentos em infraestrutura”, ressalta o CEO.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/09/2023

SILVIO COSTA FILHO SE LICENCIA DA PRESIDÊNCIA DO REPUBLICANOS (PE) PARA ASSUMIR MINISTÉRIO

Silvio Costa Filho ainda disse que o atual secretário-geral do partido, Samuel Andrade, vai assumir a presidência do Republicanos em Pernambuco

Por Jairo Lima



Silvio Costa Filho vai assumir o Ministério de Portos e Aeroportos. Foto: Divulgação.

Depois de aceitar o convite do presidente Luiz Inácio da Silva (PT) para assumir o Ministérios de Portos e Aeroportos, o deputado federal Silvio Costa Filho (Republicanos) informou através de nota que está deixando a presidência estadual da legenda para se dedicar ao novo cargo.

“Comunico a todos que tive o privilégio de ser convidado pelo excelentíssimo senhor presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, para

exercer a função de ministro dos Portos e Aeroportos do Brasil.

Em função disso, solicitei ao meu partido uma licença do cargo da Executiva Nacional e da presidência estadual do diretório de Pernambuco para que eu possa me dedicar à gestão do ministério, que é fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Brasil”, diz a nota oficial.

Silvio Costa Filho ainda disse que o atual secretário-geral do partido, Samuel Andrade, vai assumir a presidência do Republicanos em Pernambuco.

“Samuel Andrade, atual secretário-geral do partido, será o novo presidente do Republicanos, e, ao lado dos deputados federais, estaduais, prefeitos, prefeitas, ex-prefeitos, ex-prefeitas, vereadores e vereadoras vamos continuar trabalhando pelo fortalecimento do Republicanos em nosso Estado”, avisou.

As negociações para que Silvio Costa Filho assumisse o ministério vinham ocorrendo há meses e marcam a entrada do partido Republicanos no primeiro escalão do governo. O deputado André Fufuca (PP-PA), do mesmo partido do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP), assumiu o lugar de Ana Moser (Ministério do Esporte), enquanto Costa Filho sucede a Márcio França (PSB), que assumirá uma nova pasta a ser criada, batizada de Ministério das Micro e Pequenas Empresas. Republicanos e PP estão entre as maiores bancadas parlamentares na Câmara dos Deputados, onde o governo busca consolidar uma base de apoio para aprovação de projetos.

Anunciados os novos ministros, os deputados André Fufuca (Esportes) e Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos). Foto: Ricardo Stuckert/PR

O destino de Ana Moser não foi informado. As novas mudanças representam a quarta troca ministerial promovida por Lula em seu atual mandato, em menos de um ano. Em julho, ele já havia anunciado a troca no Ministério do Turismo, com a saída de Daniela Carneiro (União Brasil-RJ) e a indicação de Celso Sabino (União Brasil-PA), que tomou posse há cerca de um mês. A medida havia sido uma exigência da cúpula nacional do União Brasil para se manter na base do governo, após divergências internas com a ex-ministra.

Em abril, o general Gonçalves Dias pediu afastamento do cargo de ministro-chefe do Gabinete de Segurança Institucional (GSI) da Presidência da República, no contexto das revelações das imagens da invasão de vândalos golpistas no Palácio do Planalto, no dia 8 de janeiro.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 10/09/2023

MINISTRO RUI COSTA VAI ENFRENTAR PROTESTO DOS METROVIÁRIOS NA PRÓXIMA SEGUNDA-FEIRA NO RECIFE

Categoria dos metroviários não quer a privatização do equipamento
Por Jairo Lima



Metrô do Recife encontra-se numa situação decadente. Foto: Roberto Stuckert Filho

O presidente do Sindmetro-PE, Luiz Soares, confirmou uma mobilização dos metroviários programada para a próxima segunda-feira (11/8). O protesto vai acontecer durante a passagem do ministro Rui Costa (Casa Civil), que fará o lançamento do Novo PAC, Auditório da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco (FCAP/UPE), no Recife. A governadora Raquel Lyra (PSDB) também estará presente no ato.

“A categoria fará o enfrentamento para garantir a retirada da CBTU do Plano Nacional de Desestatização (PND) e conseqüentemente a não privatização do metrô do Recife. Queremos contar com o apoio dos políticos. Queremos contar com o apoio de toda sociedade”, afirmou.

No início da semana, a governadora Raquel Lyra falou sobre a possibilidade do governo estadual assumir a responsabilidade pelo Metrô do Recife e disse que essa ideia conta com um aporte de R\$

2 bilhões do governo federal e com concessões para que exista investimento privado. A própria governadora cobra que o Governo Federal reorganize as funções de 1,5 mil trabalhadores.



O Sindmetro é o responsável pela mobilização da próxima segunda-feira (11/8). Foto: Divulgação.

“O que o governo federal se comprometeu é de que não vai acontecer com os metroviários daqui, o que aconteceu lá em Minas Gerais, que todos entraram num programa de demissão. Aqui, esses metroviários, conforme o compromisso do governo federal transmitido pelo ministro da Casa Civil (Rui Costa) é garantir que esses metroviários sejam acolhidos dentro do próprio governo federal”, disse Raquel Lyra.

Porém, contrariando os metroviários, a governadora admite a possibilidade de haver a privatização do equipamento, que lembrou da proposta inicial trabalhada dentro do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). “Uma modelagem de concessão, é que eles nos entreguem a gestão do metrô”, apontou.

No início da semana, a governadora Raquel Lyra falou sobre a possibilidade do governo estadual assumir a responsabilidade pelo Metrô do Recife. Foto: Roberto Stuckert Filho

No mês de agosto, uma diligência do Congresso Nacional que vistoriou o Metrô do Recife, e confirmou as péssimas condições do equipamento que atende os cerca de 200 mil usuários e trabalhadores do equipamento. O Metrô do Recife tem um déficit anual de custeio de R\$ 300 milhões. A visita foi proposta pelo presidente da Comissão de Assuntos Sociais (CAS), Humberto Costa (PT-PE) e realizada em parceria com a Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados, representada pelo deputado Túlio Gadêlha (Rede).

Para Humberto Costa, o processo de ‘sucateamento’ do metrô teve avanços no Governo Temer e no Governo Bolsonaro. “Bem, o que nós vimos foi uma situação estarrecedora e um sucateamento que foi realizado nesses últimos dois governos anteriores ao presidente Lula com a redução de recursos para custeio, para investimento. Mas, ao mesmo tempo nós vimos um potencial muito grande que o metrô tem, seja pela expertise dos seus funcionários, seja também porque ele tem uma estrutura muito grande e o que nós precisamos, nesse momento, antes de fazer qualquer discussão, é garantir que esse processo de sucateamento estanque, que ele pare”, afirmou o petista.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 10/09/2023

RUI COSTA VEM AO RECIFE LANÇAR NOVO PAC JUNTO COM RAQUEL LYRA NESTA SEGUNDA

Na ocasião, serão detalhadas as obras prioritárias que vão dinamizar a infraestrutura do estado e os investimentos federais previstos

Por Jairo Lima



Rio de Janeiro (RJ), 11/08/2023 – O ministro da Casa Civil, Rui Costa fala durante cerimônia de lançamento do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) No Theatro Municipal, no Rio de Janeiro. Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil.

O ministro da Casa Civil da Presidência da República, Rui Costa, lança, na próxima segunda-feira (11), às 10h, o Novo PAC em Recife/PE, Auditório da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco (FCAP/UPE).

Na ocasião, serão detalhadas as obras prioritárias que vão



dinamizar a infraestrutura do estado e os investimentos federais previstos. O evento contará com a presença da governadora Raquel Lyra, que comentou no início desta semana sobre uma possível vinda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que só deve voltar do encontro do G20, na Índia, exatamente na próxima segunda. Até o momento só existe a confirmação de Rui Costa.

O Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) vai investir cerca de R\$ 1,7 trilhão em todo o País, sendo mais de R\$ 1,3 trilhão até 2026 e mais de R\$ 300 bilhões depois de 2026. Em Pernambuco, estado estratégico para o pai do programa, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), o investimento deve ser na ordem de R\$ 91,9 bilhões numa parceria entre Governo Federal, Governo de Pernambuco, municípios e o setor privado.

Adversária política dos petistas, mas com bom relacionamento institucional e até mesmo pessoal com o presidente da República, a governadora Raquel Lyra (PSDB), sabe que entre as prioridades para o estado estão as obras relacionadas ao eixo 'Água para Todos', com investimentos de R\$ 10,3 bilhões. A conclusão da Transposição do Rio São Francisco, a conclusão da 2ª fase da Adutora do Pajeú, e a conclusão da primeira fase da Adutora do Agreste, esta última orçada em R\$ 538,7 milhões.

“Os investimentos do Novo PAC em Pernambuco vão transformar em realidade diversas obras que o nosso povo sonha e precisa há muitos anos. Será possível retomar a construção das barragens da Mata Sul, concluir a primeira etapa da Adutora do Agreste. O trabalho está só começando. Nós não mediremos esforços para garantir a execução destes investimentos no nosso Estado”, destacou Raquel Lyra.

As obras consideradas de recursos hídricos contemplam a revitalização das bacias hidrográficas, em ações integradas de preservação, conservação e recuperação e ampliação da capacidade de bombeamento. Se Raquel Lyra deixar a obra da transposição em pleno funcionamento pode beneficiar 44 cidades do Agreste. Já o Sistema Adutor do Agreste – quando estiver inteiro – poderá abastecer 68 cidades da região, a localidade com menor balanço hídrico de Pernambuco.

O PAC também incluiu a execução do projeto da segunda etapa da Adutora do Agreste. E isso importante, porque é necessário um projeto para licitar a obra. Ou seja, além de beneficiar, de fato, a população pernambucana, Raquel Lyra pode ter um ganho de capital político e eleitoral considerável.

Vale a pena ressaltar que, obras como a Transposição do São Francisco beneficiam diretamente mais três estados além de Pernambuco: Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba. A adutora do Pajeú também beneficiará a Paraíba.

ARMANDO

O ex-senador Armando Monteiro Neto pediu desfiliação do PSDB. A governadora Raquel Lyra (PSDB) comentou no seu twitter:

“Conversei hoje com o ex-senador Armando Monteiro, que me comunicou a sua desfiliação do PSDB. Agradeço a Armando por toda contribuição ao nosso partido, tendo a certeza que os nossos compromissos e propósitos continuam firmes na defesa do que é melhor para Pernambuco.”

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/09/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COMITIVA DA ANTAQ PARTICIPA DE MISSÃO TÉCNICA DE EÓLICAS OFFSHORE NO REINO UNIDO

Equipe visitou parques eólicos offshore da Inglaterra e Escócia e participou de debates sobre regulação



Missão visitou estruturas e conheceu operações feitas nos portos do Reino Unido

Brasília 08/09/2023 - Entre os dias 03 e 08 de setembro, uma comitiva da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizou a Missão Técnica de Eólica Offshore ao Reino Unido. O objetivo foi efetuar uma série de visitas técnicas a instalações portuárias da Inglaterra e Escócia.

A ida da comitiva acontece após convite encaminhado pelo Consulado do Reino Unido no Brasil. A organização da missão coube ao Ministério para Negócios e Comércio do Reino Unido, em colaboração com o time de Energia do Governo Britânico no Brasil e teve como intuito apresentar a estrutura britânica para o desenvolvimento do setor eólico offshore.

Durante a viagem, os integrantes da comitiva puderam ter acesso às estruturas, operações e aspectos regulatórios da energia eólica offshore, especialmente aqueles diretamente relacionados aos setores regulados pela ANTAQ.

Também foram realizadas sessões teóricas, debates relacionados à agenda bilateral com o Governo da Escócia, visitas a centros de inovação e tecnologia e a portos que fizeram a transição do óleo e gás para a operação de eólica offshore. Os participantes puderam conhecer o piloto de turbina eólica para geração de hidrogênio.

Tanto os debates quanto as visitas serão importantes para o desenvolvimento das estratégias de governança integrada do espaço marítimo, considerando suas diferentes oportunidades para o porto e setores de transporte associados à indústria eólica offshore, o papel das instalações portuárias como centros de energia limpa e os aspectos regulatórios da navegação para o setor, bem como os serviços utilizados em obras de engenharia dos parques eólicos offshore.

Integra a comitiva o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que ressaltou os objetivos da Agência com a missão aos países do Reino Unido. Segundo ele, o conhecimento adquirido para a construção dos parques eólicos será importante para o desenvolvimento e adaptação dos portos brasileiros para a instalação e operação desse modelo de energia renovável.

“A nossa participação teve como principal objetivo ampliar nosso conhecimento sobre os aspectos estruturais, operacionais e regulatórios da geração de energia eólica offshore. Participamos de reuniões com órgãos reguladores do setor no Reino Unido, especialmente órgãos governamentais, e com diferentes atores da indústria. Pudemos ter contato ainda com instalações portuárias já adaptadas à produção eólica offshore”, disse.

Vale lembrar que, recentemente, a ANTAQ aprovou o seu primeiro estudo relacionado à energia eólica offshore e os aspectos regulatórios de navegação e portuários. O trabalho teve como objetivo analisar o arcabouço regulatório que envolve a implantação da energia eólica offshore, sobretudo sob o prisma portuário e da navegação. O estudo será protocolado no site da ANTAQ nas próximas semanas.

Além do diretor-geral, representaram a ANTAQ o diretor Caio Farias que é relator do projeto P38, que faz parte da agenda Plurianual de Estudos da ANTAQ, cujo objetivo é verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis alternativos menos poluentes e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas. Além disso, também visa conhecer medidas que estejam

sendo adotadas com o objetivo de reduzir as emissões de gases de efeito estufa pelas infraestruturas portuárias brasileiras e na prestação dos serviços portuários.

Também representou a ANTAQ o gerente de Meio Ambiente e Sustentabilidade, Uirá Oliveira. Representando o Governo Federal, participaram da missão o diretor do Departamento de Navegação e Hidrovias da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (DNHI/SNPTA), Dino Antunes, o secretário executivo da Indústria na Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado do Ceará, Joaquim Rolim e o subsecretário para o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (LEPLAC), Capitão de Mar e Guerra Rodrigo Carvalho.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 08/09/2023

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

TERMINAIS DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCEM 33% EM AGOSTO

Assessoria de Comunicação

Com aumento de exportações, importações e cabotagem

A Wilson Sons registrou crescimento de 33% em agosto, em relação ao mesmo mês do ano passado, impulsionado pelo excelente desempenho do Tecon Rio Grande (RS) e o Tecon Salvador que apresentaram aumento nos volumes de exportações, importações e cabotagem. O Tecon Rio Grande cresceu 32% no mês passado, totalizando 66 mil TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés). Já no Tecon Salvador, que conecta as regiões Norte e Nordeste ao comércio global, os volumes cresceram 34%, totalizando 37 mil TEUs.



Terminais WilsonSonsWilson Sons: Tecon Rio Grande liga o Sul do Brasil ao mercado internacional. Crédito: Divulgação.

Os dois terminais de contêineres da Wilson Sons, com suas infraestruturas modernas, estão aptos a operar alguns dos maiores navios do mundo. No mês passado, o Tecon Rio Grande recebeu um total de 42 navios, contra 32 em igual período de 2022.

No terminal gaúcho, que atende as principais linhas marítimas que conectam o Brasil e o Sul a importantes mercados internacionais, as exportações aumentaram 22%, com mais escalas e embarques de madeira, tabaco e barras de aço. Já as importações cresceram 5%, impulsionadas por volumes maiores de resinas, vidro e produtos siderúrgicos. O Tecon Rio Grande registrou ainda aumento de 55% na cabotagem, com volumes maiores de arroz, enquanto a navegação interior avançou 37%, puxada por resinas e madeira. O terminal apresentou também um aumento no transbordo de cargas de/para os mercados da Costa Leste dos EUA e de cabotagem.

"Passamos por um cenário global de desafios e, agora, registramos a retomada resiliente do crescimento em nossos terminais. Continuamos otimistas quanto aos fundamentos dos nossos negócios ligados ao fluxo de comércio e evidenciamos a melhoria contínua da excelência operacional e de nossas práticas de ESG. Reafirmamos nossa vocação de atender os nossos clientes, sempre

em busca do desenvolvimento sustentável de longo prazo, orientado à criação de valor para todos os stakeholders de nossos negócios", disse o CEO da Wilson Sons, Fernando Salek.

O Tecon Salvador também recebeu mais navios em agosto: 42, contra 34 em igual período do ano passado. Houve forte crescimento das exportações (32%) com volumes maiores de celulose e papel, minérios e plásticos; importações (53%) impulsionadas por produtos eletroeletrônicos, químicos e painéis solares; e cabotagem (18,5%) com mais volumes de arroz, plásticos e bebidas. No caso de transbordo e remoção, foi registrado um avanço ainda maior, de 61%, principalmente devido ao aumento de cargas provenientes da Turquia, Índia e do porto de Vitória, assim como dos volumes destinados à China, Argentina e ao porto de Vitória.

Em junho passado, a Wilson Sons ampliou a frota para operação, no Tecon Salvador, com 12 novos tratores de pátio totalmente elétricos. Sua incorporação à atual frota representa até 341 toneladas de emissões evitadas de CO2 por ano. No início deste ano, o terminal baiano atingiu o recorde de 110 contêineres movimentados por hora durante operação no novo cais, Santa Dulce dos Pobres, homologado pela Marinha do Brasil no final de 2022. Trata-se do melhor desempenho já registrado entre os portos do Nordeste.

O Tecon Rio Grande, por sua vez, em maio passado assinou contrato para que o terminal tenha sua energia fornecida 100% de fontes renováveis. Para isso, foi realizada a aquisição da certificação IREC (International Renewable Energy Certificates) para o triênio 2024/25/26, que pode ser utilizada para o reporte das emissões indiretas pelo consumo de energia no Programa GHG Protocol, metodologia internacional mais utilizada para quantificar as emissões de gases de efeito estufa. Até 2024, toda a energia gerada para o terminal virá de fontes renováveis, que podem ser eólica, solar ou de pequenas centrais hídricas.

Em 2022, a Wilson Sons foi a primeira companhia da América Latina a ingressar no TIC 4.0, o comitê global de inovação em terminais portuários. Ele reúne players globais tanto da indústria de operadores de terminais quanto de fabricantes e fornecedores de equipamentos e tecnologia de ponta portuários.

Rebocadores

Outro destaque dos dados operacionais da Wilson Sons em agosto foi a divisão de rebocadores. Foram realizadas 5.057 manobras portuárias no período, uma alta de 5% em relação a agosto de 2022. As manobras cresceram, principalmente, pelo aumento na quantidade de navios transportando grãos, como milho e soja.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 11/09/2023

MÁRCIO FRANÇA É META DO SÍLVIO COSTA NOS PORTOS: NAVEGAR É PRECISO

Editor Portogente



Nada de novo na esfera política. A troca do ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB) por Sílvio Costa Filho (Republicanos) é uma estratégia de governo de coalizão imperativa, no arranjo partidário para fortalecer o processo democrático no controle da governabilidade. Entretanto, não será trivial sustentar o otimismo e a robustez de propostas em curso, visando a produtividade dos portos, que motivou o manifesto das federações dos trabalhadores portuários. Decerto, alinhado com o silêncio empresarial.

Veja mais * Desserviço parlamentar contra o Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115568-parlamentar-santista-atrapalha-porto-de-santos>



O novo ministro encontra os portos imbuídos de avanços já definidos e desejáveis que sirvam de programa para a sua gestão. No caso do Porto de Santos, o túnel submerso e o aprofundamento do canal de acesso, de forma a aumentar a produtividade da navegação. Ele pede licença do seu partido, sem significar que se isola do governador de São Paulo, do mesmo partido. Tarcísio teve um desempenho baixo no ministério de Infraestrutura, mas, como governador de São Paulo, tem interesse de influenciar no Porto de Santos.

Veja ainda * Em defesa das políticas adequadas aos portos brasileiros

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115561-em-defesa-das-politicas-adequadas-aos-portos-brasileiros>

Sílvio Costa é um político experimentado e da boa escola do ex-governador do Pernambuco, Eduardo Campos, fundador do PSB do Márcio França e que faleceu em desastre de avião ao tentar posar na Basse Aérea de Santos, a caminho de um evento portuário. Seu estado tem dois importantes portos: de Recife e Suape. Os resultados pífios das últimas diretorias do Porto de Santos são exemplos da complexidade desse setor, essencial ao desenvolvimento econômico, social e tecnológico do Brasil.

Veja ainda * O valor da atual administração do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115514-o-valor-da-atual-administracao-do-porto-de-santos>

No caso de Santos, a substituição do Márcio França, político da região, promove uma perda política incomum a ser suprida pelo novo ministro, que poderá contar com o apoio da bem articulada comunidade portuária. Mesmo assim, o histórico político de Sílvio Costa preocupa, ante o desafio de garantir a continuidade da forte energia do seu antecessor e a construção do túnel submerso, realizações sem apelo para um político pernambucano.

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

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

Márcio França é uma liderança política regional destacada. Seus vínculos com a região e sua vida pública têm destaque por sua obstinação por concretizar anseios coletivos. Como aprofundar o canal de acesso ao porto e ligar as suas margens com um túnel submerso, obras há muitos anos anunciadas e essenciais para o futuro do Porto de Santos. Que fazer, quando, os interesses regionais, o importante e fundamental são deixados de lado? Com a palavra a comunidade portuária, no seu sentido amplo.

Veja mais * Práticas ESG para valorizar a comunidade do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114824-praticas-esg-para-valorizar-a-comunidade-do-porto-de-santos>

Se há uma certeza prevalente na comunidade portuária de Santos é de que o compromisso de Márcio França com o porto ia se realizar. São demandas quase centenárias do porto e sua região. Na infância, o presidente Lula vendia no Porto de Santos quitutes que sua mãe, Dona Lindu, preparava. Seu pai também era ensacador portuário. É o presidente da república brasileiro com mais tempo de mandato democrático. Na política dos portos, a última palavra é dele.

Veja também * Novos diretores do Porto de Santos irão construir túnel submerso e porto oceânico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115363-novos-diretores-do-porto-de-santos-irao-construir-tunel-submerso-e-porto-oceanico>



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT – 11/09/2023

EDITORIAL – CRUZEIROS, TURISMO E DESENVOLVIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente emissão da licença ambiental de instalação (LAI) para a construção de um porto de cruzeiros em Balneário Camboriú, Santa Catarina, representa um marco significativo para o setor portuário e turístico do Brasil. Esse projeto, liderado pela empresa BC Port, promete trazer inovação e oportunidades que podem fortalecer a economia não apenas da cidade, mas de toda a região e do País.

O futuro terminal de cruzeiros, com capacidade para receber dois transatlânticos simultaneamente, com até 4 mil passageiros cada, é um empreendimento ambicioso que abrirá portas para um novo capítulo no turismo brasileiro. Os números dos investimentos totais, estimados em R\$ 456,3 milhões, indicam a magnitude desse projeto e seu potencial para criar empregos, promover o crescimento econômico e diversificar as ofertas turísticas.

O plano que envolve não apenas um terminal de passageiros, mas também um hotel 6 estrelas, áreas de lazer, um centro comercial, serviços e restaurantes, é verdadeiramente inédito no País. Esta infraestrutura de primeira classe tem o poder de elevar o Brasil a um patamar mais alto no mercado de cruzeiros, tornando-o ainda mais atraente para as companhias de cruzeiros e, por sua vez, aumentando o número de navios que escolhem a costa nacional como destino.

A importância desse projeto transcende o mero aspecto turístico. Ele carrega consigo implicações econômicas profundas. Com a construção e operação do porto de cruzeiros, prevê-se a geração de cerca de 650 empregos diretos, e isso é apenas o começo. O turismo é uma indústria que tem o potencial de criar empregos em uma variedade de setores, desde hospitalidade e serviços até comércio e transporte. Isso pode ser particularmente significativo em uma época em que o mundo se recupera dos desafios econômicos trazidos pela pandemia.

A infraestrutura de cruzeiros não é apenas sobre navios e turistas. Ela também representa uma porta de entrada para comunidades locais e empresários. Os restaurantes locais, o comércio, os serviços de transporte urbano e muitos outros podem se beneficiar diretamente do aumento do turismo de cruzeiro. Além disso, o fortalecimento da infraestrutura turística pode estimular o crescimento de outras indústrias, como a cultura e as artes, proporcionando oportunidades para empreendedores locais.

O projeto BC Port representa um investimento estratégico que, se bem-sucedido, pode se tornar um modelo para o desenvolvimento de portos de cruzeiros em todo o Brasil. Esta iniciativa não é apenas sobre construir um terminal, mas sobre construir oportunidades para uma região inteira. É uma aposta ousada que pode abrir caminho para o fortalecimento do setor portuário e de turismo no País, enriquecendo nossas cidades costeiras e impulsionando a economia nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CONTATOS INICIAIS 1

O futuro ministro de Portos e Aeroportos, o deputado federal Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE), já iniciou os preparativos para assumir a pasta. Ele passou o último final de semana ligando para lideranças empresariais e sindicais do setor, tratando de seus planos para o Ministério e garantindo a continuidade dos principais projetos em desenvolvimento. Sem formalidades e com um discurso direto, ele chegou a ficar até 10 minutos em algumas dessas conversas.

CONTATOS INICIAIS 2

Um dos contatos feitos por Costa Filho foi com o presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino. O futuro ministro confirmou os planos de concluir as obras previstas para o setor. E destacou a prioridade que dará para a ampliação do prazo de validade do programa Reporto, regime que prevê isenções fiscais em projetos de investimento nos setores portuário e ferroviário. O Reporto é válido até 31 de dezembro deste ano, prazo que empresários do setor querem ampliar. A extensão têm sido debatida pelo segmento com autoridades das pastas de Portos e, principalmente, da Economia, responsável por essa questão.

CONTATOS INICIAIS 3

Um dos empresários procurados por Costa Filho foi o CEO do Grupo Brasil Export e presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI, braço técnico da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, do Congresso Nacional), Fabrício Julião. O Brasil Export é responsável pelos principais fóruns de debate sobre o setor de infraestrutura e logística no Brasil, reunindo empresários e autoridades a fim de discutir o desenvolvimento desse segmento.

TRANSIÇÃO

Sílvio Costa Filho começa a semana já trabalhando na transição do ministério. Ele e sua equipe devem se reunir com técnicos da pasta, a fim de obter mais detalhes sobre projetos e programas desenvolvidos nos últimos meses.

POSSE

A expectativa é que Costa Filho tome posse como ministro de Portos e Aeroportos na próxima quarta-feira. A definição dependerá do Palácio do Planalto, que irá oficializar a nomeação do parlamentar para o cargo entre hoje e amanhã.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

REGIÃO SUL - FUTURO PORTO DE CRUZEIROS EM BALNEÁRIO CAMBORIÚ TERÁ ATÉ HOTEL 6 ESTRELAS

Empresa obtém licença para construir o terminal, que poderá receber dois transatlânticos simultaneamente

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Além do terminal de passageiros, a área plana da estrutura contará com um hotel 6 estrelas, área de lazer, um centro comercial com lojas, serviços e restaurantes, além de um heliponto
Fotos: Divulgação/BC Port

empresa BC Port. Segundo o órgão, o futuro terminal terá capacidade de receber, simultaneamente, dois transatlânticos com capacidade de 4 mil passageiros cada.

De acordo com o IMA, a previsão é de que seja necessário o emprego de 650 trabalhadores dentro de um cronograma de 30 meses, sendo que os investimentos totais para a implantação do novo empreendimento giram em torno de R\$ 456,3 milhões.

Além do terminal de passageiros, a área plana da estrutura contará com um hotel 6 estrelas, área de lazer, um centro comercial com lojas, serviços e restaurantes, além de um heliponto.

Segundo a empresa, trata-se de um porto turístico com infraestrutura inédita no país, que impactará positivamente o turismo e a economia já que possui alto potencial de atrair mais investimentos das companhias de cruzeiros para o Estado, e mais navios para a costa brasileira.

O IMA afirmou que, para assegurar que as obras sejam implementadas, o empreendimento terá de seguir um programa ambiental para operar em condições de segurança, evitando danos ambientais às áreas de trabalho e em seu entorno, estabelecendo ações para prevenir e reduzir os impactos identificados e promover medidas mitigadoras e de controle.

O órgão ambiental destacou que serão realizadas supervisões diárias através de inspeções de campo com o objetivo de detectar não conformidades junto às obras de instalação do terminal. Estas inspeções serão registradas e notificadas ao empreendedor para análise, de forma a corrigi-las e/ou mitigá-las.

Também será monitorado o cumprimento das ações corretivas e/ou preventivas para cada não conformidade identificada. A fim de acompanhar a evolução da obra, mensalmente serão apresentados registros das estruturas implantadas e das atividades que virão a ser executadas.

“Todo processo de licenciamento ambiental é conduzido pelo IMA de forma célere com transparência e dedicação técnica dos nossos servidores, e a emissão de uma licença como essa, atesta que as exigências impostas pela legislação ambiental estão sendo cumpridas para o pleno controle ambiental da atividade e garantia da preservação da biodiversidade”, disse a presidente do IMA, Sheila Meirelles.

Sobre o terminal

O BC Port, Porto de Entretenimento Múltiplo, consiste na Instalação Portuária de Turismo (IPTur). O futuro complexo se assemelha a um aeroporto onde, além das salas de embarque e área de reabastecimento dos insumos dos navios, é equipado com lojas, restaurantes e hotel frente ao mar, na orla de Santa Catarina.

A BC Port foi a vencedora da concessão do terminal, pelo prazo de 25 anos, com possibilidade de renovação, cujo contrato foi assinado com o então Ministério de Infraestrutura, em 2019.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

REGIÃO NORTE - DRAGA REALIZA MANUTENÇÃO DA PROFUNDIDADE DO RIO AMAZONAS

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Considerada uma das maiores dragas do mercado, a Galileo Galilei, da companhia Jan de Nul, está realizando a manutenção da profundidade do Rio Amazonas. Com capacidade para transportar 18 mil metros cúbicos de sedimentos, a embarcação trabalha para garantir a navegabilidade do rio (na foto, sua operação nas proximidades do município amazonense de Juru), principalmente nos atuais meses de esagem (período iniciado em julho e que pode se estender até outubro), quando há uma

redução do volume das águas e surgem bancos de areia em vários pontos do Amazonas. A Galileo já atuou no Brasil em obras de destaque, como no alargamento das praias de Balneário Camboriú.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

REGIÃO NORDESTE - FINANCIAMENTO DE US\$ 90 MILHÕES É APROVADO PARA OBRAS DO HUB DE H2V NO PECÉM

Autoridade portuária cearense irá entrar com US\$ 10 milhões de contrapartida
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



As obras de infraestrutura necessárias para receber o Hub de Hidrogênio Verde (H2V) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CE) devem receber um aporte de US\$ 90 milhões. O financiamento foi aprovado na última quarta-feira (6), pela Comissão de Financiamentos Externos (Cofix), que integra o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, do Governo Federal. A CIPP, Autoridade Portuária do complexo, irá entrar com US\$ 10 milhões como contrapartida.

Entre as obras previstas para a viabilização do hub estão a implantação de infraestrutura básica para corredores de utilidades e acesso do setor produtivo de H2V no Complexo do Pecém; a expansão do Terminal de Múltiplas Utilidades (TMUT) do Porto do Pecém, que receberá um novo berço de atracação; e a expansão do Píer 2 do terminal portuário para H2V e seus derivados.

Nas redes sociais, o governador do Ceará, Elmano de Freitas, comemorou a notícia e ressaltou que tem dialogado com diversas empresas interessadas em investir na cadeia do hidrogênio verde no Ceará, que conta até o momento com 32 memorandos de entendimento assinados.

“Esse recurso vai garantir mudanças estruturais no Complexo Industrial, necessárias para a transição de projetos-piloto para a escala industrial de H2V”, disse o governador.

O presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueiredo, destacou a importância do investimento. “Os projetos devem mitigar possíveis riscos percebidos pelos desenvolvedores e financiadores privados e assim acelerar a transição de projetos-piloto para a escala industrial, investindo nas capacidades e infraestrutura compartilhada necessárias à efetiva implantação da cadeia do hidrogênio verde no Estado”, detalhou.

Mais recursos

Em 30 de junho deste ano, o conselho administrativo dos Fundos de Investimento Climático (CIF), já havia aprovado um plano de US\$ 70 milhões para projetos de integração de energia limpa no Brasil, sendo US\$ 35 milhões para os projetos no Complexo do Pecém, mas esse recurso ainda será analisado pela Cofix.

Se aprovado, o investimento irá para a implantação de infraestruturas compartilhadas e para um hub de capacitação e inovação voltado à cadeia do H2V na região do Pecém, fortalecendo a educação e fomentando a inovação na região.

Entre os estados brasileiros, o Ceará é o que tem maior número de projetos previstos, com sinalização de investimentos de US\$ 30 bilhões (R\$ 145,7 bilhões). Desses, há três pré-contratos já firmados.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/09/2023

REGIÃO NORDESTE - VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA TRANSPORTE DO AGRO NA FERROVIA NORTE-SUL

Empresa investiu cerca de R\$ 200 milhões na compra dos novos equipamentos
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A aquisição do lote de materiais rodantes atende à demanda do agro e de outros insumos movimentados pelo tramo Norte da FNS, como celulose, combustíveis e fertilizantes Crédito: Divulgação/VLI

A VLI concluiu a compra de 168 vagões Hopper HTT e três locomotivas para operação na Ferrovia Norte-Sul, que serão utilizados para o transporte do agronegócio brasileiro exportado pelo sistema portuário do Maranhão.

Os vagões serão fabricados pela Greenbrier Maxion, localizada em Hortolândia (SP), e devem ser entregues ainda neste ano. Já as locomotivas, modelo ES43BBi, foram adquiridas junto à Wabtec, fabricante instalada em Contagem (MG), com previsão de entrega até dezembro de 2024. A empresa investiu cerca de R\$ 200 milhões na compra dos novos equipamentos.

Segundo a companhia, a aquisição deste novo lote de materiais rodantes atende à demanda do agronegócio brasileiro e também de outros insumos movimentados pelo tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, como celulose, combustíveis e fertilizantes.

Os vagões Hopper HTT, desenvolvidos e produzidos pela Greenbrier Maxion, possuem três principais diferenciais: redução do comprimento sem perda de volume, diminuição da tara (peso) e aumento da vida útil. As otimizações permitem um incremento na capacidade de carga por trem.

Outro destaque é o sistema descarga rápida e o revestimento interno com pintura especial, que não retém a carga no interior do vagão. Além disso, as unidades novas possuem o sistema do truque Motion Control, de alto desempenho e com redução do desgaste de componentes, gerando menor consumo de combustível e mais segurança.

Em abril deste ano, a companhia já tinha anunciado a aquisição de 78 vagões para operação no mesmo trecho, em virtude da inauguração oficial de um fluxo de retorno de fertilizantes em parceria com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPI). Esta operação é resultado de investimentos de cerca de R\$ 400 milhões e liga o terminal da COPI, no Maranhão, ao Terminal Integrador de Palmeirante, da VLI, no Tocantins.

A VLI detém a concessão do tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, que compõe o chamado corredor Norte da companhia. No último ano, a movimentação de cargas neste trecho teve aumento de 15%, em comparação com 2021, passando de 12,7 para 15 milhões de toneladas.

FCA

A Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), controlada pela VLI, também recebeu investimentos recentes em material rodante. Foram adquiridos 215 vagões e nove locomotivas para transporte de celulose solúvel em direção ao sistema portuário do Espírito Santo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

NACIONAL - ANEC PROJETA AUMENTO DE 41% NA EXPORTAÇÃO DE MILHO EM SETEMBRO

Segundo entidade, maior volume de compras da China deve puxar alta

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Com a parceria fechada em 2022, a China passou a ser o principal destino do milho, com 20% do total colhido, importando 4,85 milhões de toneladas de janeiro a agosto de 2023 Crédito: Divulgação

A exportação de milho do Brasil em setembro pode chegar a 9,67 milhões de toneladas, uma alta de 41% comparado com o mesmo mês do ano passado, prevê a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec). O impulso deve vir

com maior volume de compra da China, que passou a ser o principal destino do produto brasileiro.

A safra do grão também tem estimativa recorde, segundo a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), podendo bater 131,9 milhões de toneladas, aumento anual de 16,6%. E com embarques mais fracos na Ucrânia, o Brasil tem exportado volumes maiores.

Se confirmada, a projeção para setembro superaria o recorde anterior registrado no mês passado, que contabilizou 9,26 milhões de toneladas, apontou a Anec. O melhor mês de agosto para o milho tinha sido, até então, em 2019, com embarque de 7,67 milhões de toneladas.

A Anec explicou que, historicamente, as exportações de milho aumentam no segundo semestre, quando os embarques de soja tendem a diminuir. Porém, neste ano, a China tem trazido uma demanda adicional, após acordo fechado no fim do ano passado.

Com a parceria, o país asiático começou a importar o milho brasileiro e passou a ser o principal destino do grão, com 20% do total colhido, importando 4,85 milhões de toneladas de janeiro a agosto de 2023. O Japão, com 13% de fatia (3,15 milhões de toneladas), é o segundo maior destino.

Até o fim do ano, os embarques podem superar 50 milhões de toneladas, ultrapassando 44,7 milhões de toneladas registrados ano passado.

Com a grande safra, o Brasil deve se firmar neste ano como o maior exportador de milho, superando os Estados Unidos.

Soja

Com os embarques de agosto, as exportações de soja do Brasil no acumulado do ano superaram 80 milhões de toneladas e já estão acima do número contabilizado em todo o ano de 2022, com 77,8 milhões, quando a safra sofreu impactos da seca.

Para setembro, a Anec estima exportações de 7,32 milhões de toneladas de soja, mais que o dobro dos embarques de 3,58 milhões do mesmo mês do ano passado.

Já os embarques de farelo de soja deverão superar 2 milhões de toneladas, ficando mais de 300 mil toneladas acima de setembro de 2022, o que acumularia 16,9 milhões de toneladas no ano.

Os embarques dos três produtos, incluindo pequenos volumes de trigo, deverão superar 19 milhões de toneladas em setembro, ficando pouco acima do total histórico de agosto, o que mostra que a



melhoria na logística brasileira, com novos canais ao norte do país, tem conseguido acomodar as maiores movimentações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

InfraJUR
Encontro de Direito de Logística,
Infraestrutura e Transporte

**MERCOSUL
EXPORT
2023**

É HOJE

11 DE SETEMBRO

**16h30 – InfraJur:
Encontro de Direito de
Logística, Infraestrutura
e Transportes**

**19h00 – Solenidade de
Abertura com
autoridades convidadas**

Participação presencial exclusiva para
conselheiros, patrocinadores e autoridades
convidadas pela organização

Brasil Export, discutindo ideias
e apontando caminhos

Transmissão ao vivo e gratuita
pelo Portal BE News

BE NEWS

**MERCOSUL
EXPORT**
FÓRUM INTERNACIONAL DE LOGÍSTICA,
INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES



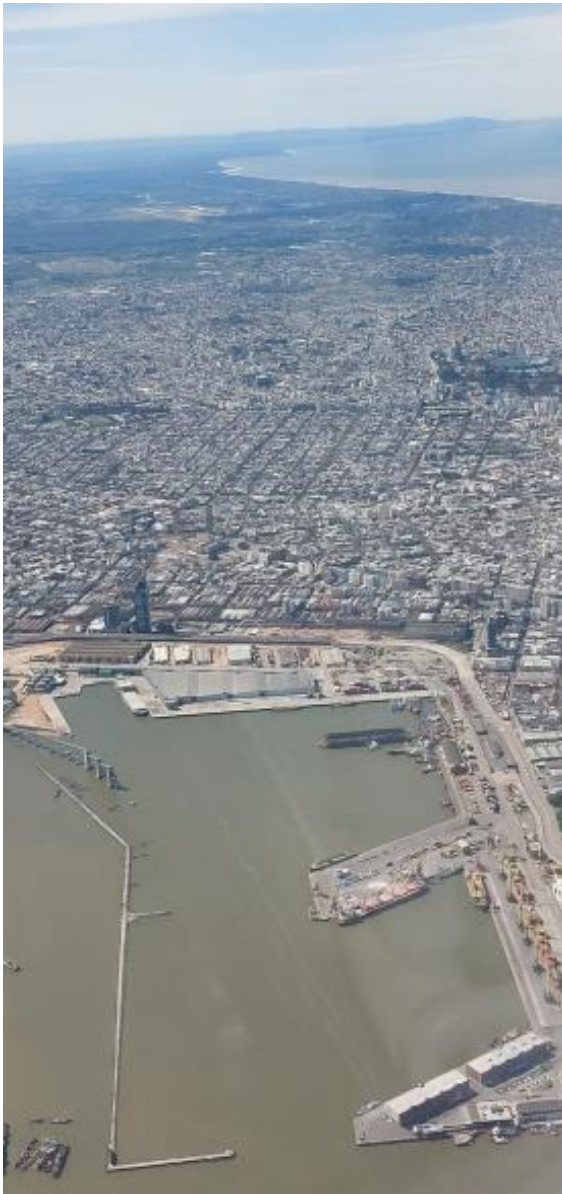
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

MERCOSUL EXPORT - LOGÍSTICA E HIDROVIAS EM DEBATE NO MERCOSUL EXPORT

A primeira edição Mercosul Export - Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes acontece nesta segunda e terça-feira, dias 11 e 12, em Montevideú, Uruguai

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Participantes do Mercosul Export vão fazer uma visita técnica ao Porto de Montevideu nesta manhã crédito Bruno Merlin

A integração dos países do Mercosul a partir do setor de transportes e os projetos hidroviários ligando essas nações serão debatidos nesta segunda e terça-feira, dias 11 e 12, em Montevideu, Uruguai, na primeira edição do Mercosul Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes. Com a participação de empresários e autoridades do Brasil e das demais nações do bloco econômico, o evento debaterá ainda as políticas públicas portuárias e logísticas desses países e os planos de investimento nesses setores.

Os debates serão transmitidos ao vivo e de forma gratuita pelo Portal BE News, no seu site (www.portalbenews.com.br) e em seu canal no Youtube (@portalbenews). Iniciativa do Grupo Brasil Export, o Mercosul Export é uma realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e tem o BE News como mídia oficial.

A programação dessa primeira edição do fórum começa nesta manhã, com visitas técnicas dos participantes ao Porto de Montevideu e Zonamérica, parque empresarial e tecnológico localizado nas proximidades da capital e que opera como zona franca desde 1990. Às 16h30, haverá o InfraJur: Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, seguido pela solenidade de abertura do Mercosul Export às 19 horas.

Os projetos de integração serão debatidos principalmente amanhã, no segundo dia do evento, quando vão ocorrer os painéis técnicos do fórum. O

primeiro deles, marcado para as 9h30, terá como tema Transporte hidroviário de cargas, os avanços na Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e a Hidrovia Paraguai-Paraná. O projeto da Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos prevê a ligação aquaviária entre Brasil (pelo Rio Grande do Sul) e Uruguai, viabilizando um novo corredor para o escoamento da produção uruguaia. O empreendimento está em estudos no Brasil pelo Ministério de Portos e Aeroportos e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e deve ser uma das primeiras concessões hidroviárias do País.

A Hidrovia Paraguai-Paraná integra o planejamento do Governo Federal para ampliar a integração econômica do continente sul-americano, uma vez que a via de navegação passa pelo Brasil, pelo Paraguai, pelo Uruguai e pela Argentina. No mês passado, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o Governo pretende apresentar um projeto de expansão da hidrovia até o final do mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O próximo painel de amanhã será às 11h45, com o tema Políticas públicas para o desenvolvimento das atividades portuária e logística. Às 14h30, haverá uma mesa-redonda debatendo Iniciativas para melhorias da logística terrestre de movimentação de cargas. No último mês, o Ministério dos Transportes, através do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), anunciou o edital para construção de uma segunda ponte sobre o Rio Jaguarão, na BR-116/RS. O novo empreendimento terá 419 metros de extensão, ligando as cidades de Jaguarão (RS), no Brasil, e Rio Branco, no Uruguai.



A notícia da nova ponte foi comemorada por autoridades uruguaias, pois o empreendimento vai atender uma demanda histórica para ampliar a integração entre Brasil e Uruguai.

A programação desse segundo dia termina com o painel Ações do setor privado para o fomento de novos negócios no Mercosul, que terá início às 16 horas.

Programação

Hoje – 11 de setembro (horários de Montevideú)

8 horas – Partida do hotel Hyatt Centric Montevideo
9 horas – Chegada prevista ao Porto de Montevideú
9h15 – Vista ao Terminal Cuenca del Plata (TCP)
10 horas – Visita ao Grupo RAS
11h15 – Deslocamento terrestre
12h15 – Visita a Zonamérica/Costa Oriental
13h30 – Almoço
14h30 – Retorno ao hotel Hyatt Centric Montevideo

Início da transmissão online e gratuita pelo Portal BE News

16h30 – InfraJur: Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes
19 horas – Solenidade de Abertura com autoridades convidadas
20h30 – Jantar de abertura

Amanhã – 12 de setembro

Início da transmissão online e gratuita pelo Portal BE News

9 horas – Palavras de boas-vindas pelo subsecretário do Ministério de Transporte e Obras Públicas de Uruguai, Juan José Olaizola, e pelo presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos
9h15 – Apresentação “Uruguay como destino de Inversiones – Uruguay XXI”
9h30 – Painel 1: Transporte hidroviário de cargas, os avanços na Hidrovia Lagoa Mirim-Lagoa dos Patos e a Hidrovia Paraguai-Paraná
11h30 – Coffee break
11h45 – Painel 2: Políticas públicas para o desenvolvimento das atividades portuária e logística
13h15 – Almoço
14h30 – Painel 3: Iniciativas para melhorias da logística terrestre de movimentação de cargas
16h00 – Painel 4: Ações do setor privado para o fomento de novos negócios no Mercosul
17h30 – Encerramento

Quarta-feira – 13 de setembro

8 horas – Partida do hotel Hyatt Centric Montevideo
8h30 – Visita ao Parque de las Ciencias
9h45 – Deslocamento
10 horas – Visita ao Aeroporto Internacional de Carrasco

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/09/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - AGEISMO: ESTAMOS VIVENDO MAIS. E O TRABALHO, COMO FICA?



HUDSON CARVALHO

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



“A idade não é decisiva; o que é decisivo é a inflexibilidade em ver as realidades da vida e a capacidade de enfrentar essas realidades e corresponder a elas interiormente”

Max Weber, intelectual alemão, jurista e economista, considerado um dos fundadores da Sociologia

Acabei de fazer sessenta anos. Sou oficialmente idoso, conforme determina a Lei 10.741/2003, embora sinta-me pleno sob os pontos de vista físico e intelectual.

Mas é inegável que esteja apto a entender (mais do que isso, sentir) o que é o Ageismo, uma daquelas palavras novas que importamos de outro idioma para tentar nomear uma ideia em moda ou em discussão. O termo vem do inglês (ageism) e usa a palavra age, que significa idade, para descrever o preconceito contra as pessoas mais velhas. Se fossemos usar o termo em português seria Etarismo.

Nós poderíamos escrever páginas e páginas sobre esse tema, se quiséssemos analisá-lo sob os diversos pontos de vista possíveis. Como minha especialidade é o mundo corporativo e o do trabalho, vou focar apenas nesses aspectos. Vou deixar de lado também um possível preconceito profissional que haveria contra profissionais dessa idade. Sinto-o pouco no ambiente portuário e de infraestrutura. Vejo a meritocracia ainda predominando, na maioria dos níveis organizacionais.

Entendo que é necessário abordar esse assunto pois muitos de meus colegas, executivos e consultores – um pouco mais ou menos – estão na mesma faixa etária. E devemos todos viver mais, segundo a OMS (Organização Mundial da Saúde). Em 2023, a expectativa média de vida do brasileiro atingiu os 76,2 anos. A previsão é que, até 2100, cheguemos a 88,2.

Não podemos esquecer que o ambiente de trabalho, da forma como está estruturado hoje, nos expõe, em qualquer idade, a males como a ansiedade, a depressão e o burnout.

A questão é, então, menos quantitativa e mais qualitativa. Há muitos anos de trabalho pela frente e queremos – todos – vivê-los de forma produtiva e com qualidade. Sob o ponto de vista dos profissionais envolvidos, é a preocupação imediata.

Há diversas indicações sobre como enfrentar positivamente essas questões, respeitados os limites da idade, que passam pela prática de atividades físicas, a manutenção da saúde mental, a preocupação com a alimentação e a necessidade imperiosa de socializar, entre outras. Indico o excelente documentário Como Viver até os 100: Os Segredos das Zonas Azuis, disponível numa bem conhecida plataforma de streaming. Em quatro episódios, resume e mostra quase tudo o que é importante saber.

Pessoalmente, tenho uma segunda preocupação – essa sob o ponto de vista das organizações – que é a transição para as próximas gerações. Que líderes já temos e que outros estamos formando?

Em nosso setor econômico, vejo três períodos distintos que sucederam-se rapidamente e em pouco tempo. Entendo ser importante reconhecer e entendê-los, antes de refletir sobre como agir efetivamente na preparação contínua desse grupo.

A geração que hoje vem assumindo postos de liderança tem raízes na própria área portuária, boa formação acadêmica e boas conexões institucionais com outros setores da economia que possuem relação com o nosso negócio. Antes dela, passamos por um período – um pouco mais breve – em que os postos de liderança foram ocupados por executivos bem preparados, mas vindos de outros setores da economia. E antes desses, havia um grupo primordial composto por profissionais com formação eminentemente prática, formados no dia a dia do trabalho, aprendendo com a vida como ela é.

Estamos acompanhando as necessidades impostas pelo mercado, mais exigente e sofisticado.

Vejo que o próximo passo dessa caminhada é garantir que o conhecimento específico de nossa atividade esteja compilado, organizado e disponível para ser intensamente aplicado. É necessário expor a todos – na máxima extensão possível – a experiência que outros portos ao redor do mundo possuem.

Estamos no caminho. Recentemente escrevemos aqui sobre como a universidade corporativa pode ajudar nesse sentido. Temos ainda a enorme quantidade de conexões geradas pela atuação do Fórum Brasil Export dentro e fora do País.

Percebe o paradoxo positivo que estamos vivendo? Estamos ganhando idade, mas rejuvenescendo. Como dizia Max Weber, enfrentando realidades e correspondendo a elas.

É INEGÁVEL QUE ESTEJA APTO A ENTENDER (MAIS DO QUE ISSO, SENTIR) O QUE É O AGEISMO, UMA DAQUELAS PALAVRAS NOVAS QUE IMPORTAMOS DE OUTRO IDIOMA PARA TENTAR NOMEAR UMA IDEIA EM MODA OU EM DISCUSSÃO. O TERMO VEM DO INGLÊS (AGEISM) E USA A PALAVRA AGE, QUE SIGNIFICA IDADE, PARA DESCREVER O PRECONCEITO CONTRA AS PESSOAS MAIS VELHAS. SE FOSSEMOS USAR O TERMO EM PORTUGUÊS SERIA ETARISMO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/09/2023

OPINIÃO – ARTIGOS - BIOECONOMIA: DO VAGO PARA O PROBLEMA



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

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



No Brasil, fazemos muitos planos – faz parte da nossa cultura. Nossa dificuldade é executá-los. Por exemplo, no setor de infraestrutura e transportes, há planos para melhorar o País desde o Plano da Comissão de 1890, que contempla projetos de infraestrutura para a Amazônia que, até hoje, não saíram do papel.

Neste contexto, na semana passada, discuti o quanto é vago o termo bioeconomia para a Amazônia e recebi uma enxurrada de comentários, permitindo-me algumas reflexões adicionais, evoluindo o que pensava. Neste texto, elaboro um pouco mais a questão e, no próximo, apresentarei possíveis encaminhamentos que acredito serem adequados para o assunto Bioeconomia na Amazônia.



Depois de mergulhar em vários dos documentos que pesquisei e dos adicionais que recebi, a sensação que tive é que não saímos do vago para o prático, da “bioeconomia” para a bioeconomia, de um faz de conta para a realidade, de um greenwashing para a sustentabilidade, da teoria para a prática. Mantive a sensação de haver uma distância grande do necessário para a transformação, para um modo de vida mais próspero e equilibrado ou de uma similaridade ampla com o que vem sendo feito nos países mais avançados. Segue a lógica do “chutando a escada”, prevalecem os modelos que mantêm desigualdades.

Em praticamente todos os planos, há grande boa vontade e interesse pelo País. Em cada um deles, há enorme mérito. A problemática não são os planos em si ou seus autores abnegados, são os poucos recursos alocados para eles serem realizados. Se fazemos planos maravilhosos, mas não executamos ou se apenas realizamos as pequenas partes negativas ou de baixo impacto, como esperar uma transformação? Será que se quer transformação?

Há estudos de todo o tipo, desde o feito cautelosamente pelo CGEE (Centro de Gestão e Estudos Estratégicos, do Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação) até os de órgãos públicos federais ou estaduais, projetos de lei complementares e planos de instituições privadas ou think tanks financiados por bancos. Fiquei com a nítida impressão de que já temos vários planos, com alguma dificuldade de fazer a transição deles para as ações transformadoras, tal qual a nossa prática histórica.

É uma tradição que temos: planejar e não fazer, em especial para a região Amazônica. Enquanto isso, ela é entrecortada por mais de 3 milhões de quilômetros de vias vicinais não oficiais, segundo estudo do Imazon, publicado em 2022. É como se estivéssemos em uma das zonas de exclusão “socioeconômica das pessoas”, conforme estudado pelo geógrafo Rogerio Haesbaert e outros.

Contudo, a restrição que mais preocupa é outra: aquela que não percebe qual a melhor conclusão para os planos, voltada para o interesse do País e de sua gente. São os planos que mantêm a relação de dependência com o capital estrangeiro, com a ciência estrangeira e com a transferência de recursos para os grandes centros nacionais. Como inaugurar uma nova dinâmica, com novas soluções para os antigos problemas regionais?

Há oportunidades de realizar pesquisa científica para a mudança dos sistemas produtivos para melhor, mas se alocarmos pesquisa e inovação para a extração e transferência de produtos do “agro” amazônico para o exterior, a partir do que se tem na Amazônia, onde estará a transformação? Qual a diferença disso para o que já temos na soja contemporânea do Centro-Oeste, na extração de minério do Pará de 50 anos atrás ou do pau-brasil de séculos atrás? A questão é: como romper a perpetuação de modelos destrutivos? O convite é para a reflexão e a ação.

DEPOIS DE MERGULHAR EM VÁRIOS DOS DOCUMENTOS QUE PESQUISEI E DOS ADICIONAIS QUE RECEBI, A SENSACÃO QUE TIVE É QUE NÃO SAÍMOS DO VAGO PARA O PRÁTICO, DA “BIOECONOMIA” PARA A BIOECONOMIA, DE UM FAZ DE CONTA PARA A REALIDADE, DE UM GREENWASHING PARA A SUSTENTABILIDADE, DA TEORIA PARA A PRÁTICA. MANTIVE A SENSACÃO DE HAVER UMA DISTÂNCIA GRANDE DO NECESSÁRIO PARA A TRANSFORMAÇÃO, PARA UM MODO DE VIDA MAIS PRÓSPERO E EQUILIBRADO OU DE UMA SIMILARIDADE AMPLA COM O QUE VEM SENDO FEITO NOS PAÍSES MAIS AVANÇADOS. SEGUE A LÓGICA DO “CHUTANDO A ESCADA”, PREVALECEM OS MODELOS QUE MANTÊM DESIGUALDADES.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 11/09/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT – 10/09/2023

EDITORIAL – INOVAÇÃO TECNOLÓGICA NOS PORTOS: RUMO À EFICIÊNCIA E À SUSTENTABILIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A recente iniciativa da Suzano em testar veículos autônomos para a movimentação de cargas no terminal Portocel, localizado em Aracruz, no Espírito Santo, é um passo inovador que merece destaque e reconhecimento. A utilização de tecnologias avançadas, como veículos autônomos, no setor portuário, representa um marco importante na busca por maior eficiência e sustentabilidade nas operações logísticas.

A parceria entre a Suzano, a startup capixaba Lume Robotics e a VIX Logística demonstra a sinergia entre empresas tradicionais e inovadoras na busca por soluções que possam transformar o setor portuário. Essa cooperação resultou na adaptação de veículos autônomos para a movimentação interna de carga de celulose, um processo fundamental em qualquer terminal portuário.

A tecnologia por trás desses veículos autônomos é notável, com sistemas de inteligência artificial, visão computacional, mapeamento, localização e tomada de decisões. Essa combinação permite que os veículos operem de forma eficiente e segura, contribuindo para uma maior padronização e automação das operações portuárias.

Os benefícios dessa iniciativa são múltiplos. Em primeiro lugar, a segurança é aprimorada, já que os veículos autônomos eliminam muitos dos riscos associados às operações que envolvem operadores humanos. Além disso, a introdução de tecnologias de ponta fortalece a cultura de inovação no setor, abrindo caminho para aprimoramentos contínuos em processos, serviços e gestão.

A eficiência operacional também é um ponto chave. A automação pode resultar em uma maior produtividade e em uma redução dos custos operacionais, algo que pode ter impacto positivo na competitividade do setor portuário brasileiro em escala global. A padronização e a automação das operações contribuem para processos mais ágeis e previsíveis.

Além disso, é fundamental destacar que a adoção de novas tecnologias não necessariamente implica na perda de empregos, mas sim na transformação desses empregos. A introdução de veículos autônomos, por exemplo, cria novas oportunidades de emprego relacionadas à manutenção, ao monitoramento e à operação dessas tecnologias. É um exemplo clássico de como a inovação impulsiona a criação de empregos em novos setores.

Por fim, a sustentabilidade ambiental é um aspecto que não pode ser ignorado. A redução do consumo de combustível devido a operações mais padronizadas e eficientes contribui para a diminuição das emissões de gases de efeito estufa, alinhando-se com os esforços globais para combater as mudanças climáticas.

A iniciativa da Suzano é pioneira e deve servir como inspiração para todo o setor portuário brasileiro. A inovação tecnológica não é apenas uma opção, mas uma necessidade para impulsionar a eficiência, a competitividade e a sustentabilidade das operações portuárias no país. À medida que o Brasil investe em novas tecnologias, a economia como um todo colherá os frutos, criando um ciclo virtuoso de desenvolvimento econômico e social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TRANSIÇÃO 1

O processo de transição no Ministério de Portos e Aeroportos começará nessa segunda-feira, com a participação direta do novo titular da pasta, o deputado federal Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE). O parlamentar e sua equipe devem se reunir tanto com o ministro Márcio França, como com o secretário-executivo Roberto Gusmão e o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Fabrizio Pierdomenico.

TRANSIÇÃO 2

Ex-presidente do Porto de Suape (PE) e ligado ao PSB pernambucano, Roberto Gusmão já chegou a se reunir com Costa Filho antes mesmo do convite oficial para que o deputado assumira a pasta, feito pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na última quarta-feira, dia 6. Gusmão e Costa Filho são velhos conhecidos, tendo apoiado a gestão do governador Eduardo Campos (falecido em 2014) no estado. Apesar da proximidade, a tendência é que o atual secretário-executivo não continue no cargo.

MEDIDA PROVISÓRIA

Lideranças do Republicanos e do PP acreditam que a nomeação dos deputados Sílvio Costa Filho (Republicanos-PE) e André Fufuca (PP-MA) para, respectivamente, os ministérios de Portos e Aeroportos e de Esportes, além da criação da pasta das Pequenas e Médias Empresas, a ser coordenada pelo hoje ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), deve ocorrer até a próxima quarta-feira, dia 13. Tais ações serão oficializadas por meio de uma medida provisória.

POSSE

Fontes ligadas a Sílvio Costa Filho consideram que sua posse ocorrerá na quarta-feira. Só aguardam definições do Palácio do Planalto para acertar se será pela manhã ou à tarde.

LICENÇA 1

Como já era esperado, Costa Filho anunciou nessa sexta-feira, dia 8, o licenciamento de suas funções nos diretórios do Republicanos, especialmente da presidência do diretório estadual. Em nota, destacou que tal medida foi necessária “para que eu possa me dedicar à gestão do ministério (de Portos e Aeroportos), que é fundamental para o desenvolvimento econômico e social do Brasil”.

LICENÇA 2

O atual secretário-geral do diretório do partido em Pernambuco, Samuel Andrade, vai assumir a presidência.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/09/2023

REGIÃO SUL - TCP ALCANÇA MARCA DE 16 MILHÕES DE CONTÊINERES EM 25 ANOS DE ATIVIDADES

Setor de carnes e congelados são destaques na exportação de cargas

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



De janeiro a julho de 2023, o destaque da exportação no terminal foi o setor de carnes e congelados, com 140.508 TEU, seguido pelas commodities, que somaram 81.391 TEU Foto: Divulgação/TCP

CONSIDERADO O MAIOR CORREDOR DE EXPORTAÇÃO DE CARNE CONGELADA DE FRANGO DO MUNDO, A TCP EXPORTOU MAIS 46 MIL CONTÊINERES DO PRODUTO SOMENTE NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2023

Na última semana do mês de agosto, a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) atingiu o histórico número de 16 milhões de TEU (medida usada para um contêiner de 20 pés de comprimento) movimentados. Segundo a TCP, o número engloba movimentações de embarque e desembarque de contêineres desde o ano de fundação do terminal, em 1998. O recorde aconteceu durante a movimentação de cargas no navio Cap San Maleas, do armador Maersk.

Em relação ao conteúdo transportado, a empresa registra as cargas por segmentos. Nos sete primeiros meses de 2023, o destaque da exportação foi o setor de carnes e congelados, com



140.508 TEU, seguido pelas commodities como madeira, papel, celulose e outros produtos do agronegócio, que juntos somaram 81.391 TEU.

Na importação, o primeiro lugar vai para os bens de consumo e eletrônicos, com 46.274 TEU movimentados no mesmo período, seguido do setor automotivo com 44.759 TEU.

“A conquista deste novo marco, vem para validar a excelência do trabalho desenvolvido por nossos colaboradores, bem como a importância dos últimos investimentos realizados. Destes 16 milhões de TEUs movimentados ao longo de nossa história, 1,16 milhão foram registrados apenas em 2022. Estes números representam um aumento de 619% na movimentação anual quando comparado ao ano de fundação. Estes resultados nos trazem confiança de que estamos na direção certa para obter mais resultados aos nossos clientes e para a economia do país”, analisou o superintendente de operações e segurança da TCP, Nicolas Wang.

Proteína animal

Considerado o maior corredor de exportação de carne congelada de frango do mundo, a TCP exportou mais 46 mil contêineres do produto somente no primeiro semestre de 2023. Neste mesmo período, a exportação de carne bovina pelo terminal teve um crescimento de 86% comparado aos seis primeiros meses do ano passado, chegando a 8.479 contêineres.

“Nós exportamos para os principais destinos, com destaque para a China, que possui um elevado consumo. O investimento na área reefer do terminal, que é a maior do Brasil, proporciona uma flexibilidade operacional de recebimento e armazenagem em linha, de acordo com a exigência do segmento”, comentou Wang.

Investimentos

De acordo com a empresa, um dos maiores investimentos recentes do terminal está na área reefer, dedicada ao armazenamento de contêineres com controle de temperatura.

“As obras de ampliação no número de tomadas de 3.572 para 5.126 mantém o terminal na liderança nacional em área reefer, sendo a carne congelada a principal commodity de exportação”, explicou Wang.

A ampliação do número de tomadas faz parte do mais recente pacote de investimentos em infraestrutura anunciado pela TCP em 2022. R\$ 370 milhões estão sendo aplicados em obras como a ampliação do gate (portões de entrada e saída de veículos), a instalação de uma subestação de energia, aquisição de equipamentos, entre outras melhorias.

Além dos investimentos em infraestrutura, a TCP também conta com um importante modal ferroviário, único no sul do país com acesso direto à zona alfandegada. Por ele, mais de 58.355 mil contêineres de carga com destino à exportação chegaram ao terminal nos primeiros sete meses do ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2023

REGIÃO SUL - PASSAGEM DE CICLONE NO SUL CAUSA PREJUÍZOS À INFRAESTRUTURA DOS PORTOS

Autoridade Portuária afirmou que mau tempo causou prejuízos nas condições de navegação

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

A Portos RS, Autoridade Portuária gestora dos portos públicos de Rio Grande, Porto Alegre e Pelotas, divulgou uma nota oficial à imprensa, assinada pelo diretor-presidente Cristiano Klinger, sobre os recentes eventos climáticos que afetam o Estado do Rio Grande do Sul desde o início da semana. A Autoridade Portuária afirmou que a recente passagem de um ciclone extratropical pela região causou prejuízos à infraestrutura dos complexos portuários, além das condições de navegação na área.



Na nota oficial, assinada pelo presidente Cristiano Klinger, a Portos RS informou que várias boias de sinalização ficaram fora de posição e que elas serão recuperadas e repostas
Crédito: Divulgação/Portos RS

“Durante os eventos climáticos, lamentavelmente, diversas boias de sinalização estão fora de posição, comprometendo a segurança e eficiência das operações de navegação em nossas hidrovias. No entanto, queremos assegurar que estamos tomando medidas imediatas para recuperar e repor esses equipamentos vitais para a segurança da navegação. Neste sentido, a Diretoria de Infraestrutura da Portos RS já está mobilizada e trabalhando incansavelmente para efetuar a reposição das boias fora de posição, visando restaurar as condições de segurança. Também cumpre ressaltar que a Portos RS está em contato e colaborando estreitamente com a Marinha do Brasil para coordenar esforços na restauração das condições de segurança marítima e de navegação em nossa região”, afirmou a Autoridade Portuária.

De acordo com o painel Situação dos Portos em Tempo Real, da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), os três portos públicos do Rio Grande apresentam situação normal em suas operações. As condições das vias de acesso aos complexos estão liberadas e operam sem interdições.

“Destacamos também nosso comprometimento com a ajuda humanitária neste momento triste e desafiador. Estamos recebendo doações e colaborando ativamente com as autoridades locais para oferecer apoio às comunidades afetadas pelos eventos climáticos”, disse Klinger, em comunicado.

A passagem de um ciclone extratropical causou destruição em diversos municípios do Estado. Até a noite de sexta-feira, a Defesa Civil do Rio Grande do Sul já contabiliza 41 mortes em decorrência do mau tempo, com o número de desaparecidos ultrapassando 40.

Segundo dados do Estado, pelo menos 85 municípios foram afetados com a passagem do ciclone. Até a última contagem, são mais de 3 mil pessoas desabrigadas, mais de 7,7 mil desalojadas e 135 mil que foram diretamente afetados pelas fortes chuvas.

O Rio Grande do Sul está em estado de calamidade pública desde quinta-feira, feriado de 7 de setembro. Para este final de semana, está prevista a visita do presidente em exercício Geraldo Alckmin (PSB). Vale ressaltar que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva cumpre agenda no exterior, onde participa da cúpula do G20, na Índia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2023

REGIÃO SUL - EXPORTAÇÃO DE BOVINOS REGISTRA CRESCIMENTO DE 800% NO RIO GRANDE DO SUL

Até julho, movimentação de gado chegou a 120 mil cabeças ante 10,7 mil no mesmo período de 2022

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

As movimentações de gado vivo no Rio Grande do Sul atingiram um total de 120 mil cabeças até o mês de julho deste ano. Segundo a Portos RS, o número é 800% maior do que no ano passado, quando foram embarcados 10.720 animais. De acordo com a Autoridade Portuária, o Porto de Rio Grande tem sido uma importante porta de saída para o embarque de carga viva no Estado.

Entre o final de agosto e o início do mês de setembro, o complexo portuário de Rio Grande realizou mais duas operações de embarque de carga viva.



Segundo a Portos RS, os carregamentos aconteceram por meio dos navios MV Gulf Livestock II e Anna Marra, que tiveram como destino a Turquia e totalizaram 26.379 cabeças
Fotos: Divulgação/Portos RS

Segundo a Portos RS, os carregamentos aconteceram por meio dos navios MV Gulf Livestock II e Anna Marra, os quais tiveram como destino a Turquia e totalizaram 26.379 cabeças.

O MV Gulf Livestock II embarcou 7.111 animais em dois dias de operação. Já o navio MV Anna Marra carregou outros 19.268 bovinos. As duas operações se somam às demais já realizadas em 2023 e que colocaram o Porto do Rio Grande em destaque nesse tipo de embarque.

O aumento de 800% registrado nos sete primeiros meses do ano está relacionado, segundo a Autoridade Portuária, com a qualidade da raça e ao atendimento dos parâmetros sanitários.

Outro fator que contribui para esse crescimento, ainda segundo a Portos RS, é o fato dos países importadores não possuírem internamente fontes de proteína suficientes para alimentação da população e a opção pelo gado vivo se dá em razão de suas baixas capacidades de refrigeração. Nesse caso, o gado mais novo é exportado e termina seu desenvolvimento no país que o recebe.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2023

REGIÃO SUDESTE - SUZANO TESTA VEÍCULO AUTÔNOMO NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTOCEL

Projeto visa que os veículos façam a movimentação interna de celulose no terminal

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Os veículos vão fazer a movimentação interna de carga de celulose, atendendo aos subprocessos de embarque de navio, descarga de barcaças e movimentações internas
Foto: Divulgação

DE ACORDO COM A EMPRESA, A INICIATIVA É INÉDITA NO SETOR PORTUÁRIO. ESSES VEÍCULOS, SEGUNDO A SUZANO, VÃO FAZER A MOVIMENTAÇÃO INTERNA DE CARGA DE CELULOSE

A Suzano iniciou testes com um veículo autônomo na movimentação de cargas no Portocel, terminal multicargas e multimodal localizado em Aracruz, no norte do Espírito Santo. De acordo com a empresa, a iniciativa é inédita no setor portuário. Esses veículos, segundo a Suzano, vão fazer a movimentação interna de carga de celulose.

A tecnologia utilizada nos veículos autônomos foi desenvolvida em parceria com a Lume Robotics, startup capixaba, e a VIX Logística.

“Com esse projeto, estamos reafirmando nosso propósito de ir além e fazer sempre o melhor, buscando nos posicionar como um hub de inovação no setor portuário”, afirmou o gerente executivo do Portocel, Alexandre Billot Mori.

O veículo autônomo é totalmente conduzido por sistema computacional. A Lume Robotics e a Vix adaptaram dois cavalos mecânicos de carretas que fazem o transporte interno de celulose para os testes com o sistema automatizado, que foi feito de forma assistida, ou seja, com um veículo tripulado.

Um sistema de inteligência artificial interligado a câmeras e sensores é utilizado nesse processo, integrando diversos subsistemas, tais como: visão computacional, mapeamento, localização, planejamento de rotas, tomadas de decisão, planejamento de movimento, controle e central de operações.

De acordo com a Suzano, estes veículos vão fazer a movimentação interna de carga de celulose, atendendo aos subprocessos de embarque de navio, descarga de barcas e movimentações internas em pátio, armazém e cais. Eles serão acompanhados e monitorados através da sala de controle, por operadores que vão designar as missões a serem realizadas.

Segundo a empresa, o resultado a se esperar a partir dessa solução inclui uma maior segurança nas operações, padrão de trabalho mais tecnológico, fortalecimento da cultura de fomento à inovação de processos, serviços, negócio e gestão. Espera-se ainda o reforço quanto à sustentabilidade ambiental, a partir de menor consumo de combustível por meio de uma operação padronizada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

POR QUE AS EXPECTATIVAS DOS ANALISTAS PARA A ECONOMIA BRASILEIRA ESTÃO TÃO DISTANTES DA REALIDADE?

Dificuldade de mensurar a força do agronegócio, choques gerados pela pandemia e algum viés nas projeções estão entre os fatores por trás dos sucessivos erros

Por Vítor da Costa — Rio



Setor agrícola impulsionou PIB no primeiro semestre de 2023 — Foto: Pablo Jacob/Agência O Globo

Nos últimos meses, os analistas de mercado precisaram de forma recorrente alterar suas previsões para importantes indicadores econômicos. O último exemplo do descompasso entre expectativa e realidade se deu na divulgação do Produto Interno Bruto (PIB) referente ao segundo trimestre de 2023.

O crescimento de 0,9% foi equivalente ao triplo da mediana das projeções, desencadeando elevações nas

expectativas para o fim do ano.

Se, no início do ano, as estimativas do Boletim Focus — relatório semanal divulgado pelo Banco Central (BC) com as previsões do mercado — mostravam uma projeção de avanço do PIB em 0,8%, na última divulgação ela já estava em 2,56%, devendo se aproximar dos 3% nas próximas semanas.

Força do agro

Mas o que explica o descasamento? Certa subestimação da força do agronegócio, choques ainda gerados pela pandemia e algum viés nas projeções estão entre os fatores por trás dos sucessivos erros.

— Podemos fazer a comparação antes e depois da pandemia. Antes, o mercado estava um pouco mais animado com o crescimento, e o resultado acabava ficando pior quando chegava no fim do ano.

No pós-pandemia, foi o inverso, o mercado mais preocupado e o resultado mais forte — destaca o economista-chefe da MB Associados, Sergio Vale.

O que o mercado espera?

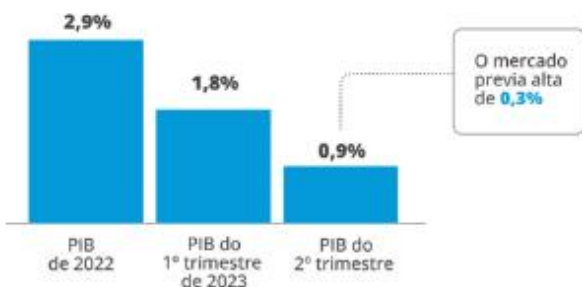
As estimativas dos analistas para os principais dados da economia



Dólar (cotação em R\$)



OS RESULTADOS DA ECONOMIA



Previsões têm se descolado da divulgação dos indicadores econômicos — Foto: Editoria de Arte

Covid-19.

— A pandemia gerou estímulo fiscal no mundo todo, e no Brasil não foi diferente. Parte dessas mudanças tem relação com a postura fiscal aqui dentro. De 2017 a 2019, ela era contracionista, mas passou a ser bastante expansionista de 2020 para cá. E não só no governo federal, mas nos regionais — destaca Borges.

O ex-diretor do Banco Central Tony Volpon ressalta que o ambiente econômico ainda é influenciado pela pandemia e pelas reações dos governos a seus efeitos, como os choques de juros agressivos e as políticas fiscais expansionistas:

Previsões têm se descolado da divulgação dos indicadores econômicos — Foto: Editoria de Arte

Para analistas, o mercado tem mais dificuldades em captar o avanço do setor agropecuário, importante segmento da economia, nas suas medições. E isso vale tanto para o crescimento direto do setor como no efeito difuso que ele exerce nos demais segmentos.

Além disso, o efeito de um cenário de juros elevados como o atual exerce menos pressão na agropecuária, mais exposta aos preços praticados no mercado internacional, do que no comércio e na indústria, por exemplo.

— Tem um país mais previsível, onde estamos vendo os impactos dos juros, principalmente na indústria e em serviços, e esse efeito do agro mais difuso, que talvez seja mais difícil de captar — complementa Vale.

Bráulio Borges, pesquisador do FVG-Ibre e economista da LCA Consultores, também credita os resultados acima do esperado aos setores de commodities. Pelos seus cálculos, a renda gerada por esses segmentos, como agricultura e extrativista mineral, era de R\$ 700 bilhões, descontada a inflação, entre 2018 e 2019. A partir de 2020, esse montante já superou o R\$ 1 trilhão:

— Essa renda gera transbordamentos para a economia. Ela não fica só no bolso do produtor, mas vira emprego, renda, investimento.

Expansão fiscal

Mas as projeções equivocadas não se restringem a 2023. Como destacam os analistas, a economia vem surpreendo positivamente desde a recuperação após os primeiros efeitos negativos da pandemia de



— Quando você muda tanto a estrutura da economia em função desses grandes choques, esse mapeamento entre fatores determinantes e os resultados muda, e leva tempo para mensurar.

As surpresas na atividade em meio a um cenário de aperto nos juros não são exclusividade do Brasil. Nos Estados Unidos, por exemplo, a economia segue demonstrando resiliência mesmo com a postura contracionista do Federal Reserve, o banco central americano.

— Algo que ainda estamos tentando entender é por que a política monetária tem tido menos efeito que o esperado. No Brasil, você está tendo um crescimento real das despesas e a receita está caindo. O fiscal está dando um impulso à atividade e, dada a dificuldade de você estimar em tempo real como isso vai impactar no crescimento, é muito fácil você ter uma subestimação — destaca Volpon.

Vale, da MB Associados, também credita os resultados melhores que o esperado ao conjunto de reformas aprovadas nos últimos anos, que, segundo ele, trouxeram segurança jurídica e maior estabilidade macroeconômica.

Para Borges, no entanto, as reformas em tese, melhorariam e eficiência da economia e dinamizariam o crescimento. No entanto, esse efeito só deve ser sentido em prazos maiores de tempo.

Pessimismo fiscal

As expectativas de inflação também passaram por constantes revisões desde o fim das eleições em 2022. Inicialmente, as projeções foram impactadas pela percepção negativa acerca do compromisso do novo governo com a questão fiscal, especialmente após a aprovação da PEC de Transição, que permitiu um gasto maior neste ano.

O movimento de alta foi ganhando força até que, em abril, a estimativa do Focus para o IPCA ao final de 2023 ultrapassou os 6%, diante dos receios dos investidores com uma possível mudança no regime de metas de inflação.

Após a decisão do Conselho Monetário Nacional de manter a meta em 3%, as estimativas recuaram, mas seguem acima do objetivo do BC, que é de 3,25% em 2023 e de 3% em 2024 e 2025. A apresentação da regra do arcabouço fiscal também ajudou a arrefecer os temores de cenários de descontrole da dívida pública.

Volpon ressalta que as previsões do Focus invariavelmente possuem certo viés, já que parte expressiva do mercado dá muito peso ao lado fiscal:

— Parcela expressiva do mercado tem críticas contundentes ao que está ocorrendo na questão fiscal e isso acaba enviesando de uma maneira mais pessimista as previsões deles sobre a economia. Isso tem sido um dos fatores que levam os resultados a serem melhores do que as previsões.

Daqui para frente

Para Borges, a tendência é que o crescimento venha a cair adiante devido ao efeito menor da renda gerada pelos setores de commodities, em linha com as quedas desses produtos no mercado internacional.

— Isso vale para a política fiscal. Vamos ter que substituir isso por outra fonte de dinamismo, que pode ser a política monetária, com o corte da Selic contrabalançando ventos contrários das commodities e da política fiscal. Não é a substituta perfeita, porque a política monetária opera com defasagem e vai depender do ritmo de cortes do Banco Central.

Volpon pondera que os erros de previsões nunca vão desaparecer, mas a tendência é que diminuam ao longo do tempo:

— A tendência é que erros provocados por choques econômicos diminuam. Mas tem várias outras fontes de erros. O viés político é uma delas e não tende a diminuir tanto. Os da pandemia tendem a diminuir com o tempo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/09/2023

MÉXICO DESBANCA CHINA COMO PRINCIPAL FORNECEDOR DE PRODUTOS PARA OS EUA

No primeiro semestre de 2023, americanos compraram 25% menos mercadorias dos chineses. Pandemia acelerou diversificação das cadeias de suprimento globais. Canadá aparece em segundo lugar

Por Bloomberg com agências internacionais — Washington



México tem atraído investimento de empresas em busca de proximidade e segurança no fornecimento — Foto: Mariceu Erthal/Bloomberg

México e Canadá substituíram a China como principais exportadores para os Estados Unidos, o que representa um impulso de nearshoring — estratégia de exportar produtos para países mais próximos geograficamente —, incentivando cadeias de abastecimento mais diversificadas. É a primeira vez desde 2003 que os mexicanos passam os chineses como principais fornecedores dos EUA.

Os americanos importaram cerca de US\$ 203 bilhões em mercadorias da China nos primeiros seis meses deste ano, 25% a menos do que o mesmo período de 2022, de acordo com os últimos dados do Departamento de Comércio do país. Os números não são ajustados pela inflação.

O país asiático é agora o terceiro maior fornecedor para os americanos ficando atrás do México e do Canadá. As importações de bens do México subiram 5,4% no primeiro semestre de 2023, em relação ao ano passado. Alemanha e Japão também estão entre os cinco maiores exportadores, ocupando o quarto e o quinto lugares.

A China era o principal fornecedor de produtos para os Estados Unidos por mais de uma década, com os laços comerciais entre os dois países atingindo um pico no ano passado. O comércio bilateral está sendo desafiado pelo crescente afastamento entre Washington e Pequim, por conta de questões que incluem direitos humanos, comércio justo e concorrência por tecnologias e mercados.

Montadoras se instalam no México

No entanto, à medida em que os consumidores dos EUA ficam mais exigentes, a demanda por produtos fabricados na China, incluindo telefones e roupas, vem ficando menor. Ao mesmo tempo, os problemas na cadeia de abastecimento desde a pandemia desencadearam uma busca pelos EUA por maior diversificação logística, que já está se traduzindo em mais importações de seus vizinhos.

A HP anunciou recentemente que vai mudar sua produção de laptops da China para Tailândia e México. A Apple, que fabrica boa parte de seus produtos em território chinês, também começa a buscar outros lugares para suas indústrias fora da China.

Na última década, montadoras americanas, como Ford e General Motors, também começaram a instalar fábricas no México, ampliando a fatia do país nas importações de produtos industrializados para os EUA.

Em uma base ajustada sazonalmente, as importações da China para os EUA caíram para US\$ 33,5 bilhões em junho, o menor número desde o início da pandemia, como mostrou o relatório do

Departamento de Comércio. O déficit comercial total de mercadorias dos EUA com a China diminuiu ao longo do mês.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/09/2023

FUTURO DA AMAZÔNIA PASSA POR DESENVOLVIMENTO DE NOVAS ECONOMIAS E PROTEÇÃO ÀS FLORESTAS

Conferência Internacional Amazônia e Novas Economias, realizada na última semana em Belém, trouxe ações concretas desenvolvidas pela Vale na região, como o apoio à bioeconomia

Por Vale



Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale, durante abertura da Conferência Internacional Amazônia e Novas Economias — Foto: G.Lab/João de Deus

É possível gerar desenvolvimento econômico alinhado a práticas de conservação da biodiversidade, proteção da floresta e valorização dos povos tradicionais, gerando emprego e renda para a população. Mais do que uma afirmação, esse deve ser um compromisso do setor privado na região amazônica, considerada um lugar estratégico no debate mundial sobre mudanças climáticas.

Essa é uma das pautas levantadas durante a Conferência Internacional Amazônia e Novas Economias, realizada de 30 de agosto a 1º de setembro, em Belém, organizada pelo Ibram — Instituto Brasileiro de Mineração. Durante três dias, especialistas, profissionais de setores vinculados às novas economias, gestores públicos, empresários, organizações da sociedade civil e comunidades de povos ancestrais e originários estiveram reunidos buscando discussões sobre um futuro sustentável para a Amazônia, por meio da conservação da região, do desmatamento líquido zero e promoção do bem-estar social para as suas populações.

A mesa inaugural, “O que Amazônia oferece e que o mundo precisa”, contou com a participação de Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale; Denis Minev, diretor-presidente da Bemol; Izete dos Santos Costa, diretora da Filha do Combu Chocolates e Doces Artesanais; Joanna Martins, CEO e diretora de Operações da Manioca; Neidinha Suruí, da Associação de Defesa Etnoambiental Kanindé; Puyr Tembé, secretária de Povos Tradicionais do Pará; e Oskar Metsavaht, da Osklen, do Instituto-E e embaixador da Boa Vontade da Unesco para Sustentabilidade.

Bartolomeo destacou que a Vale está há quase 40 anos na região e, no decorrer dessas décadas, vem direcionando cada vez mais o olhar para a manutenção da floresta em pé e garantia da qualidade de vida das populações locais. O presidente da Vale citou como exemplo o projeto desenvolvido no Mosaico de Carajás.

A Vale concentra cerca de 60% de toda a sua produção de minério de ferro na região, mas ocupa cerca de 2% com sua operação da área. Nos últimos dez anos, foram investidos mais de R\$ 1 bilhão em ações de conservação, pesquisa, desenvolvimento territorial e incentivo à cultura. A operação da Vale em Carajás começou em 1985 e, desde então, a empresa auxilia na manutenção da Floresta Nacional de Carajás.

“Temos uma oportunidade única no Pará e na Amazônia de desenvolver novos modelos econômicos, que com certeza vão proteger a floresta e as pessoas. Faz parte da estratégia da Vale integrar a natureza ao negócio. Mas só vamos conseguir fazer isso se for junto”, declarou Bartolomeo.

Durante sua fala, Bartolomeo reforçou a necessidade de empresas privadas atuarem no combate ao desmatamento, o que já é feito pela Vale na região por meio de várias parcerias com empresas e

sociedade civil, entre elas a PrevisIA, uma plataforma que utiliza inteligência artificial para identificar riscos de desmatamento e incêndios na floresta, desenvolvida com a Microsoft e o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia (Imazon).



Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale — Foto: Divulgação/Vale

“Temos uma oportunidade única no Pará e na Amazônia de desenvolver novos modelos econômicos, que com certeza vão proteger a floresta e as pessoas. Faz parte da estratégia da Vale integrar a natureza ao negócio. Mas só vamos conseguir fazer isso se for junto”
— Eduardo Bartolomeo, presidente da Vale

Novas economias

A vice-presidente executiva de Sustentabilidade da Vale, Maria Luiza Paiva, participou do painel “Uma nova relação com a natureza e com as pessoas”. Segundo ela, as novas economias têm como valor ético colocar as pessoas no centro dos debates. Maria Luiza explicou que as mudanças na cultura da empresa propiciaram, por exemplo, que o Instituto Tecnológico Vale (ITV) trouxesse soluções também para o desenvolvimento de comunidades locais. A executiva destacou a importância do trabalho em parceria: “Não fazemos nada sozinhos. A solução virá das parcerias, da atuação conjunta com as comunidades”.

Um bom exemplo do trabalho realizado pelo Instituto Tecnológico Vale é o mapeamento genético e genômico inédito de espécies de fauna e flora ameaçadas de extinção, exóticas ou que tenham potencial para gerar renda para agricultores envolvidos com projetos de bioeconomia, que ajuda na aceleração para reflorestamento. Nos últimos cinco anos, o ITV-DS produziu 12 mil marcadores genéticos da fauna e flora da Amazônia.

Também esteve presente na conferência o diretor de Clima, Natureza e Investimento Cultural da Vale, Hugo Barreto, que participou do painel “Áreas protegidas, novas economias, grandes empreendimentos”.

O executivo explicou que a Vale tem galgado transformações gigantescas em sua relação com a natureza ao longo dos anos. Ele citou exemplos de iniciativas concretas desenvolvidas pela empresa,

como o apoio ao Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) para a proteção e preservação do Mosaico de Carajás, com total de 800 mil hectares, área equivalente a sete vezes a cidade de Belém. Ao longo do cinturão verde, a Vale mantém equipes de proteção que monitoram a área 24 horas por dia, sete dias por semana. Além disso, a Vale mantém também o Bioparque Vale Amazônia, com 30 hectares de floresta nativa e potencial de desenvolvimento turístico. Também foram citados o fomento a iniciativas de restauração da Biomás e as metas de proteção e restauração de florestas para além das cercas institucionais.

— Foto: Arte/GLab



Incentivo a pequenos negócios fortalece comunidade local e ‘floresta em pé’

Feira de Bioeconomia apresentou projetos apoiados pelo Fundo Vale, que já beneficiou 18,5 mil produtores

Da Tribo e Peabiru Produtos da Floresta, exemplos de projetos apoiados pelo Fundo Vale que ajudam na proteção às florestas e às pessoas — Foto: G.Lab/João de Deus

O trabalho em parceria e o incentivo a novos negócios desenvolvidos por comunidades locais, que foram apontados como um dos caminhos para a proteção das florestas durante os painéis da Conferência Internacional Amazônia e Novas Economias, puderam ser vistos pelo público durante a Feira de Bioeconomia do evento.



É o caso de marcas como Da Tribo e Peabiru Produtos da Floresta, apoiadas pelo Fundo Vale, iniciativa de fomento e investimento filantrópico da empresa. A Da Tribo produz joias e biomateriais, como fios e tecidos a partir da borracha amazônica de seringais nativos da Ilha de Cotijuba, área de proteção ambiental na região insular de Belém do Pará. Segundo a artesã do projeto, Kátia Fagundes, a produção impacta 40 pessoas.

“O Fundo Vale vem apoiando pequenos negócios, como o nosso. Até um tempo atrás, a cadeia seringueira era predominantemente masculina. Com os biomateriais, quem tem hoje o protagonismo são as mulheres. E, quanto mais apoio e visibilidade tem o nosso negócio, mais fortalecemos as pessoas que trabalham com o conhecimento da floresta, fortalecemos também a floresta em pé e essa visão de futuro. Não existe floresta em pé sem as pessoas que moram nela”, ressaltou.

João Meireles, diretor do Instituto Peabiru, contou que, ao longo de 25 anos, já houve parceria e colaboração com a Vale em diferentes momentos. O Instituto tem por objetivo conectar a produção de comunidades tradicionais a consumidores de todo o Brasil. Um dos itens apresentados pelo Peabiru na Feira de Bioeconomia foi o mel de abelhas sem ferrão de Monte Alegre e Almeirim, que foi um projeto apoiado pelo Fundo Vale.

Mariana Faro, gerente de Comunicação do Peabiru, destacou a importância das parcerias para as comunidades: “O importante é a conexão por meio de investimento social privado com as necessidades dos territórios”.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/09/2023

‘INTERESSE DAS MARCAS NO CONSUMIDOR NEGRO ESTÁ AQUÉM DO DISCURSO’, DIZ CEO DO GRUPO DE MÍDIA INTERNACIONAL TRACE

Empresa fundada pelo francês Olivier Laouchez atinge 190 países, inclusive o Brasil
Por Rennan Setti



Olivier Laouchez, fundador e CEO da Trace — Foto: Divulgação

Na mais do que bem-vinda ascensão do discurso antirracista entre as marcas, poucos empreendedores têm lugar de fala mais abrangente que Olivier Laouchez. Há 20 anos, o francês nascido na Martinica (departamento no Caribe) criou o Trace, grupo de mídia focado em cultura afro-urbana que opera hoje 29 canais de TV e difunde conteúdo em 190 países. Presente no Brasil desde 2019 — a Trace tem um canal a cabo e um

programa em parceria com o Globoplay —, Laouchez lamenta, porém, que o discurso inclusivo dos anunciantes locais ainda não se traduza em investimento publicitário que dê atenção ao consumidor negro.

— Nos EUA, embora estejamos longe da perfeição, as marcas já entenderam que isso é uma obrigação, sobretudo depois do Black Lives Matter. Na França, o movimento está apenas começando. Já no Brasil, ainda é muito complicado. Sempre me encontro com as marcas quando venho aqui, e o discurso é: “Sim, é muito importante”. Mas, na realidade, isso não se cumpre. Está aquém do discurso — contou ele à coluna, diretamente de Salvador, onde está sediada a Trace no Brasil.

Laouchez veio ao país como parte do plano de ampliar a operação local, que, segundo ele, atinge 20 milhões de telespectadores por mês. No próximo mês, a companhia lança uma plataforma digital com conteúdo de entretenimento e de formação gratuita de profissionais da indústria cultural. (A empresa já tem uma academia offline). No ano que vem, o principal projeto é uma plataforma de distribuição de música para artistas da cultura afro-urbana, como funk e hip hop.

— O funk brasileiro ainda não está no mainstream, mas KondZilla tem milhões de visualizações no YouTube. Nosso desafio é fazer essa ponte, tirando essa cultura do underground, como já fizemos em outros países da Europa e da África. O Brasil é uma prioridade para o grupo — acrescentou.

Inspiração na Motown

Para o empresário, o comportamento das marcas acusa certa miopia que o Goldman Sachs não teve duas décadas atrás. Foi o bancão americano que financiou a compra de uma revista americana, a Trace, para que, a partir dela, Laouchez criasse um grupo focado no fenômeno do hip hop dos subúrbios parisienses.

— A gente tinha a percepção de que a cultura afro-urbana dominaria o mundo, como já se falava no comando da Motown — diz.

De certa forma, Laouchez estava certo: o rap reina sobre a música pop, e o breakdance estreará como modalidade nas Olimpíadas de Paris. Só falta combinar com as marcas, sugere ele:

— Temos que fazer um enorme trabalho de explicação. Tem gente que toma decisões nas agências e nas marcas que conhecem menos a realidade da população afrobrasileira do que eu, que sou de outro país. Mas, dado o tamanho dessa população, as marcas deveriam ter pelo menos 30% do orçamento destinados a atingir esse público.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/09/2023

LULA DIZ QUE BRASIL VAI ESTUDAR EXPLORAÇÃO DE PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS, REJEITADA PELO IBAMA

Órgão ambiental rejeitou o pedido de exploração apresentado pela Petrobras por entender que a solicitação não continha garantias em caso de acidentes, como derramamento de óleo

Por Eduardo Gonçalves — Brasília



Presidente da república, Luiz Inácio Lula da Silva, um dia após sessão de encerramento da cúpula do G20 em Nova Delhi — Foto: Sajjad HUSSAIN / AFP

Diante do impasse a respeito da exploração de petróleo na chamada "Margem Equatorial", o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta segunda-feira que o governo pretende autorizar estudos para avaliar o potencial da região, ignorando parecer do Ibama sobre o tema.

O que é a Margem Equatorial? Entenda como a decisão do Ibama pode afetar os planos da Petrobras

Em maio, o órgão ambiental rejeitou o pedido de exploração apresentado pela Petrobras por entender que a solicitação não continha garantias para atendimentos à fauna em possíveis acidentes com o derramamento de óleo. Outro ponto destacado seriam lacunas quanto à previsão de impactos da atividade em três terras indígenas em Oiapoque.

Em entrevista em Nova Délhi, na Índia, após participar de encontro do G20, Lula disse que os estudos serão feitos e, a depender do que for encontrado, decidirá se a exploração será autorizada.

— O Brasil não vai deixar de pesquisar a "Margem Equatorial". Se encontrar a riqueza que pressupõem-se que exista lá, aí é uma decisão de estado se vai explorar ou não. Mas, veja, é uma exploração a 575 km a margem do Amazonas. Não está à margem do (rio) Amazonas — disse Lula aos jornalistas.

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

Um dos argumentos do Ibama para rejeitar o pedido da Petrobras para fazer perfurações na área é a ausência da chamada Avaliação Ambiental de Área Sedimentar (AAAS). Apesar de regulamentada em 2012, a AAAS jamais foi feita na Margem Equatorial. A Petrobras alega que o Ibama já reconheceu que não há embasamento legal para cobrar AAAS como condição para licença.

Um parecer da Advocacia-Geral da União (AGU) finalizado no mês passado, contudo, afirma que AAAS não é indispensável nem pode atrapalhar o licenciamento ambiental de empreendimentos de exploração e produção de petróleo e gás natural no território brasileiro.

No governo, a questão opõe os ministros do Meio Ambiente, Marina Silva, e de Minas Energia, Alexandre Silveira. Em uma entrevista no início do ano, Marina chegou a afirmar que a exploração da Foz do Amazonas seria comparável para ela à autorização para a hidrelétrica de Belo Monte. Na época que a obra foi liberada, no segundo mandato de Lula, a ministra deixou o governo e fez duras críticas ao projeto pelo seu impacto ambiental.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/09/2023

Margem Equatorial

■ Bacias que compõem a Margem Equatorial ■ Países que já exploram a região

■ Poços exploratórios da Petrobrás

A Petrobras reservou US\$ 3 bilhões no seu plano estratégico de 2023-2027 para perfuração de 16 poços exploratórios na Margem Equatorial



O Ibama analisa a licença de outros 21 blocos de petróleo na Margem Equatorial e avalia que a área é muito sensível. Apenas a Bacia Potiguar, onde já se explora petróleo, teria menos dificuldades para aprovação

REFORMA ADMINISTRATIVA: ENTORNO DE LIRA SE DIVIDE SOBRE A PROPOSTA, E BASE AVALIA COMO FORMA DE PRESSÃO AO GOVERNO

Lira não tem mencionado a proposta de reforma administrativa nas reuniões de líderes
Por Victoria Abel



O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados/29-08-2023

O entorno de Arthur Lira (PP-AL) não é unânime em defender a reforma administrativa, nova bandeira empunhada com fervor pelo presidente da Câmara. Líderes próximos a Lira, mas também sensíveis aos apelos do governo, afirmam que o tema passou a ser instrumento para pressionar o Planalto. Outros dizem que o presidente quer “deixar uma marca”, acumulando reformas no currículo.

Um ponto confirmado pelos deputados é que Lira nem mesmo tem mencionado a proposta de reforma administrativa nas reuniões de líderes. Eles explicam que, se o assunto fosse mesmo prioridade, o presidente da Câmara passaria a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 32 na frente de tudo e convocaria a tropa de aliados para um esforço de pautar o tema o mais rápido possível.

A base governista tem defendido a ideia do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de tocar o projeto de lei que proíbe os supersalários. Ele se reuniu na última semana com a ministra Esther Dweck, de Gestão e Inovação, para discutir alternativas à reforma administrativa que possam ser eficientes no corte de gastos.

— Não apoiamos a PEC 32 de forma alguma — disse o líder do bloco na Câmara, André Figueiredo (PDT-CE).

— Somos contra discutir reforma administrativa agora. Mas somos a favor de acabar com os penduricalhos e os supersalários imorais e até ilegais — afirmou o líder do PT, Zeca Dirceu.

Uma versão do PL dos supersalários está no Senado e ainda não passou pelo Comissão de Constituição e Justiça (CCJ). Senadores afirmam que o presidente Rodrigo Pacheco estuda avançar com a tramitação da proposta em breve, mas quer atrelar a votação dos supersalários com a PEC que autoriza o pagamento de mais benefícios ao judiciário, os chamados quinquênios.

— Isso gera uma dificuldade (para aprovação do fim dos supersalários), porque outras categorias têm a mesma demanda — lembrou o senador Alessandro Vieira (MDB-SE), já prevendo entraves na tramitação.

Já o líder do PSD no Senado, Otto Alencar (BA), defende que o foco de mudanças precisa estar nas estatais, que, de acordo com ele, concentram os supersalários. O senador, governista, ainda defende uma parte da PEC 32, que está na Câmara, como o fim da estabilidade para os servidores.

— Os maiores problemas estão descentralizados da estatal, nos grandes salários. E acho que podemos rever a estabilidade do servidor, a partir da publicação da lei. Essa modificação viria pela reforma administrativa, então alguns pontos da PEC 32 sou a favor. Não é para prejudicar o servidor — disse Alencar.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: 'PROJEÇÃO DE PERDA DO SETOR DE SERVIÇOS É IRREAL', DIZ ECONOMISTA-CHEFE DA FIESP

Igor Rocha destaca que 90% do setor está no Simples Nacional e outros 5% são empresas que prestam serviços a outras empresas e vão passar a tomar crédito tributário, o que hoje não acontece
Por Francisco Carlos de Assis

ENTREVISTA COM

Igor Rocha - Economista-chefe da Fiesp

A Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), que entrou de corpo e alma no apoio à reforma tributária e considera o texto aprovado pela Câmara positivo, discorda de que o setor de serviços será o mais prejudicado com a reforma. Para o economista-chefe da entidade, Igor Rocha, a indústria da transformação já abarca uma gama grande de serviços e as reclamações do setor redundam em desinformação à sociedade.

“A gente sabe que estes dados são irrealistas e não vamos perder. Primeiro que 90% dos serviços estão no Simples Nacional, que não vai mudar nada”, diz ele, em entrevista ao Estadão/Broadcast. “Dos 10% restantes, metade presta serviços a outras empresas e vai passar a tomar créditos tributários, o que não acontece hoje. Sobram 5% e por causa disso eu vou lascrar um País todo. Não vou continuar neste sistema tributário paleolítico e desalinhado da experiência internacional”, prossegue.

E, embora a entidade seja entusiasta da reforma tributária, o economista lembra que a Fiesp pediu a retirada do texto final do artigo 19, que abre espaço para que Estados possam criar uma contribuição sobre produtos primários e semielaborados. “Pedimos isso e a alíquota máxima de 25% para o IVA (Imposto sobre Valor Agregado)”, diz. “Supondo que a indústria tenha 25% de alíquota, se os Estados criarem novas contribuições, a alíquota da indústria vai subir.”



Em relação ao crescimento econômico, a Fiesp está otimista com o desempenho da economia como um todo este ano, tanto que projeta 3,1% de PIB para 2023. “Eu acredito que o mercado vai continuar convergindo para a nossa projeção. Mas a indústria não está legal, não. A projeção para o ano é de queda de 0,5% para a produção industrial e de 0,4% para o PIB da indústria. Se isso se concretizar, será a sétima queda em dez anos”, afirma Rocha.

Economista-chefe da Fiesp, Igor Rocha Foto: Everton Amaro

Leia abaixo os principais trechos da entrevista.

Qual a sua visão sobre a reforma tributária, que ainda reúne muitas controvérsias ao seu redor?

Ela é boa, positiva e não é de um setor, mas de todo o Brasil. Foi aprovada na Câmara e contou com apoio de 98% dos economistas. A questão é que o País se acostumou a conviver com desigualdades regionais e setoriais nos seus 500 anos de descobrimento.

E esta reforma resolve essas desigualdades?

Sim, porque a maioria dos municípios ganha com a reforma sobre consumo, o que reduz a desigualdade regional. No campo setorial também porque elimina a dificuldade de setores mais tributados, como a indústria da transformação, por exemplo, que responde por 12,9% do PIB e que



sozinha arca com mais 30% da arrecadação total. É uma desproporção que acaba, obviamente, dificultando a performance.

A indústria apoia tanto a reforma porque vai pagar menos impostos?

A indústria da transformação nunca pediu tratamento diferenciado. O que a gente quer é uma reforma que simplifique a grande complexidade que tem hoje na apuração, recolhimento e análise de impostos. O que a indústria quer é um tratamento minimamente isonômico. Não tem sentido o setor que paga a conta - e que por isso é prejudicado na sua performance - continuar pagando-a e quem não paga - e que por isso tem uma performance melhor -, seguir pagando menos.

A indústria abarca uma gama grande de serviços, segmento que diz ser o maior perdedor com a reforma. Isso não preocupa?

Não, porque a gente sabe que esses dados são irreais e não vamos perder. Primeiro que 90% dos serviços estão no Simples Nacional (regime tributário especial para micro e pequenas empresas), que não vai mudar nada. As pessoas se esquecem disso.

O secretário da Fazenda para a reforma, Bernard Appy, bate sempre nesta questão...

Porque é verdade. Não entendo o porquê de as pessoas perpetuarem a desinformação. Onde querem chegar com isso? Não faz sentido continuarem dizendo uma coisa dessa, que é danosa à sociedade. Se você tira 90% que é Simples, sobram 10% dos quais a metade é pessoa jurídica para pessoa jurídica, são empresas que prestam serviços a outras empresas. E elas vão passar a tomar crédito tributário, o que hoje não acontece. Aí sobram 5% e, por causa disso, eu vou lascas todo um País. Não vou continuar neste sistema tributário paleolítico e desalinhado da experiência internacional.

Qual sua avaliação sobre o artigo 19 da reforma, que pode levar à taxaço de exportações?

Na verdade o artigo 19 pode dar competência para os Estados criarem a contribuição sobre produtos primários e semielaborados.

Mas no fim do dia essa contribuição não pode afetar as exportações?

Pode, mas aí você já está na terceira derivada, está muito além. Pode afetar, mas dá pra gente retomar um pouquinho para trás porque esta nem é a reflexão imediata. O grave é o que pode acontecer antes com estes impostos sobre os primários e semielaborados. Supondo que a indústria tenha 25% de alíquota, se os Estados criarem novas contribuições, a alíquota da indústria vai subir. Serão novos impostos fora do IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e da CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços). Aí é muito ruim.

Mas isso não preocupa vocês?

Preocupa e foi por isso que pedimos para tirar o artigo 19 do texto da reforma. Verbalizamos isso publicamente e em particular aos presidentes da Câmara (Arthur Lira) e do Senado (Rodrigo Pacheco). Pedimos isso e a alíquota máxima de 25% para o IVA (Imposto sobre Valor Agregado).

O prazo da transição é outro ponto que recebe muitas críticas. Acha que poderia ser mais curto?

Sem sombras de dúvidas de que seria melhor se fosse mais curta. Mas quando você procura entender o porquê do prazo mais longo, vai chegar aos tratamentos especiais que foram concedidos até 2032. Se reduzir esta transição, você vai se chocar com estes tratamentos especiais e gerar uma onda de judicialização, aumentando a insegurança jurídica.

Que avaliação você faz da reforma administrativa, bandeira que o presidente da Câmara, Arthur Lira, passou a empunhar recentemente?

A reforma administrativa tem um impacto muito do ponto de vista expectacional. Ela tem duas frentes: a da otimização dos gastos públicos e a da eficiência da máquina pública, onde a reforma administrativa tem um potencial enorme. Do ponto de vista dos gastos, só haverá impacto se de fato entrar em algumas bolas divididas que são bastante delicadas, sobre algumas castas do setor público que são muito privilegiadas.

O arcabouço fiscal vai conseguir zerar o déficit primário?

É um desafio, mas eu gostei bastante do arcabouço. Talvez isso seja o que me dissocia de alguns economistas que o colocam só como algo bom. Eu sou muito otimista com relação ao arcabouço.

Por quê?

Porque é um arcabouço que saiu da forma mais objetiva possível, da demanda da sociedade. As pessoas têm de entender às vezes que cabe aos economistas mostrar para a sociedade os ganhos e as perdas. Mas a escolha sobre qual caminho seguir é feita pela política, pelo reflexo da sociedade. E o arcabouço é complexo porque as demandas da sociedade são complexas.

Você esperava por um crescimento de 0,9% do PIB no segundo trimestre?

Não é por nada, não, mas a gente esperava por um crescimento de 0,8% e veio 0,9%. Para a PIM (Produção Industrial Mensal) estávamos com queda de 0,5% e veio 0,6%. Uma diferença de 0,1 ponto percentual está bom, né? Antes, só para falar do PIB, desde maio que eu estava com crescimento 2,6% enquanto o mercado estava com 1%. Eu não conseguia entender de onde eles estavam tirando isso porque o carregamento estatístico já apontava para um PIB de 3%. Agora que o mercado convergiu para 2,56% nós elevamos nossa projeção de PIB no ano para 3,1%. Eu acho que o mercado vai continuar convergindo para a nossa projeção.

Qual a sua previsão para a indústria no fim do ano?

A indústria não está legal, não. A projeção para o ano é de queda de 0,5% para a produção industrial e de 0,4% para o PIB da indústria. Se isso se concretizar, será a sétima queda em dez anos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/09/2023

CAMPOS NETO SERÁ OUIDO SOBRE JUROS NA CÂMARA UMA SEMANA APÓS REUNIÃO DO COPOM

Reunião sobre a Selic ocorre em 19 e 20 de setembro; expectativa é que o BC baixe a taxa de novo, em 0,50 ponto percentual, de 13,25% para 12,75% ao ano

Por Thaís Barcellos, Giordanna Neves e Iander Porcella

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, confirmou participação em uma audiência da Comissão de Finanças e Tributação (CFT) da Câmara no dia 27 de setembro para tratar da política de juros, apurou o Estadão/Broadcast. O convite foi aprovado pela comissão e a data foi acordada recentemente, em visita do presidente da CFT, deputado Paulo Guedes (PT-MG), à sede do BC, segundo fontes.

Como no Senado, em agosto, a audiência na Câmara será realizada após o fim do silêncio do Comitê de Política Monetária (Copom) deste mês. A reunião ocorre na próxima semana, nos dias 19 e 20, e a expectativa é de que o BC baixe a taxa Selic de novo em 0,50 ponto percentual, de 13,25% para 12,75% ao ano.



Esse cenário foi considerado pelo BC antes de bater o martelo sobre a ida de Campos Neto à Câmara. A avaliação era que seria importante aceitar o convite, até para fazer um aceno aos deputados depois da audiência no Senado, onde a prestação de contas do presidente do BC é obrigatória se houver convocação, conforme a lei de autonomia do órgão. Mas a questão era o timing.

Campos Neto fala com Rodrigo Pacheco, presidente do Senado; Casa é considerada menos hostil a ele do que a Câmara Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

No Senado, a audiência foi no dia 10 de agosto e foi avaliada como “tranquila” depois do primeiro corte de juros no dia 2 daquele mês. Na Câmara, o território é considerado mais “hostil” a Campos Neto, que vem sendo criticado pelo governo de Luiz Inácio Lula da Silva desde o início do ano, mas também se espera um “distensionamento”.

Isso porque, considerando a sinalização do Copom, a próxima decisão deve ser unânime em torno do corte de 0,50 ponto porcentual. Se confirmada, será a segunda vez que o presidente do BC vai votar com Gabriel Galípolo, diretor indicado pelo governo à autoridade monetária — o que diminui o espaço para críticas, na opinião de interlocutores ouvidos pela reportagem em condição de anonimato.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/09/2023

REFORMA TRIBUTÁRIA: ‘NÃO ACHAMOS RAZOÁVEL TRANSIÇÃO DE MEIO SÉCULO’, DIZ SECRETÁRIO DE FAZENDA DE SP

Apesar de São Paulo perder no curto prazo com a reforma tributária, Samuel Kinoshita diz que ela será boa para o Estado porque vai atrair as empresas

Por Adriana Fernandes

ENTREVISTA COM

Samuel Kinoshita - secretário de Fazenda e Planejamento de São Paulo

Secretário de Fazenda e Planejamento de São Paulo, Samuel Kinoshita, defende que o prazo de transição da reforma tributária, aprovada na Câmara e em tramitação no Senado, caia de 50 para 10 anos. Em entrevista ao Estadão, Kinoshita diz que São Paulo aceita discutir a redução com os Estados mais interessados, como os do Nordeste e o Rio de Janeiro.

“Nós não achamos razoável uma transição de meio século para nada no Brasil”, afirma. O prazo da transição federativa é o tempo que levará para a cobrança do imposto passar da origem (onde os bens são produzidos) para o destino (onde são consumidos).



‘Se não tiver guerra fiscal, onde as firmas vão se instalar? As firmas vão querer se localizar aqui’, diz Samuel Kinoshita, secretário da Fazenda de São Paulo. Foto: Felipe Rau/Estadão

O secretário diz rejeitar proposta do governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, de incluir o componente regional na governança do Conselho Federativo, órgão que vai gerir o novo imposto criado com a reforma - o IBS (imposto sobre Bens e Serviços), gerido dos Estados e municípios. Sobre o risco de mudança no Conselho na tramitação no

Senado, ele destaca que houve um acordo na votação da Câmara. “A palavra vale”, diz. “

Apesar de São Paulo perder no curto prazo com a reforma tributária, o secretário diz que ela será boa para o Estado porque vai atrair as empresas. “Não quero falar mal de ninguém, mas temos as melhores estradas, o melhor capital humano e acesso ao grande mercado consumidor. Se não tiver guerra fiscal, onde as firmas vão se instalar? As firmas vão querer se localizar aqui”, diz.

Kinoshita recebeu a reportagem no prédio histórico da secretaria, no centro de São Paulo. Na entrevista, o secretário detalha o novo programa de redução de litígios com as empresas, o Resolve Já, e os planos do que ele chama de resgate do protagonismo paulista na área tributária. A seguir, os principais trechos da entrevista.

Quais os planos do Estado de São Paulo para a reforma tributária?

O Brasil é um país que gera incentivos equivocados, inclusive na distribuição espacial das firmas. Existem firmas produzindo em um determinado local simplesmente porque foi concedido um benefício tributário, ao invés de estar onde era mais adequado para ela estar. É um dos sintomas dessa guerra fiscal que existe há muitos anos. A questão tributária é central no processo de modernização que queremos fazer aqui, mas é mais amplo que só a reforma. O nosso objetivo é criar o melhor ambiente de negócios do Brasil, disparado. Com ênfase no “disparado”. Por exemplo: vamos trazer para cá um modelo vitorioso no plano federal, que é a modernização da gestão da dívida ativa por meio do instrumento da transação tributária.

Como isso será feito?

Precisamos modernizar a administração tributária. Os dois principais pilares são o resgate do protagonismo paulista na questão tributária e a modernização. O Estado de São Paulo perdeu protagonismo? São Paulo foi acanhado nos últimos anos. Nas reuniões do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária), isso fica muito claro. Protagonismo é conseguir pautar o progresso e a modernização do sistema tributário com boas ideias. São Paulo tem de se comparar a um Fisco moderno internacional.

O que é essa modernização?

Temos de ter um Fisco cooperativo. Existe uma visão antiga de fiscal de ser estritamente punitivo. Existe excesso de contencioso. Isso é custoso. No nosso tribunal administrativo aqui, o TIT (Tribunal de Impostos e Taxas), o nosso análogo do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais), tem R\$ 118 bilhões em disputa e mais R\$ 390 bilhões inscritos em dívida ativa. Vamos dar incentivos econômicos para redução desses estoques. Mandamos o projeto para a Assembleia Legislativa, criando o programa Resolve Já para estimular a conformidade voluntária.

Qual será o posicionamento de São Paulo nas negociações da reforma tributária agora no Senado?

Ao contrário dos últimos governadores de São Paulo, que se manifestaram contra (a reforma) por entender que o Estado perderia numa mudança da tributação da origem para o destino, nós acreditamos que essa mudança vai possibilitar o fim da guerra fiscal deletéria e da perda de produtividade. Essa guerra tem um custo elevado para São Paulo. Também temos uma guerra fiscal nessas exportações dos créditos outorgados que são concedidos em outros Estados, e a gente acaba tendo de validar e pagar por eles. São Paulo, por ser um grande Estado produtor, instantaneamente, pode perder alguma coisa? É possível.

A secretaria de Fazenda já tem a conta?

Sim.

Não pode revelar?

Não, porque é estratégico do ponto de vista negocial. Não é muito. Tem uma conta do economista Sérgio Gobetti, do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada). Vamos usar o trabalho dele. E por que o governador de São Paulo está apoiando? Estamos dispostos a negociar porque achamos que dinamicamente, em pouquíssimo tempo, São Paulo pode se beneficiar da reforma. Vai ser muito bom para o Brasil e vai ser bom para São Paulo. Vão se beneficiar rapidamente, apesar de vários problemas que ela tem. Se você me perguntar se a reforma é a ideal, não é. Mas é uma reforma que melhora.



'O governador (Tarcísio) tem uma agenda reformista e está olhando para frente', diz Kinoshita. Foto: Felipe Rau/Estadão

Os críticos da reforma apostavam que o governador Tarcísio seria uma pedra no caminho...

Eles erraram. O governador tem uma agenda reformista e está olhando para frente. E eu tenho uma prova disso. A regra de transição de receitas (da cobrança dos impostos no destino, e não na origem dos produtos, como é hoje) é de meio século. Essa é a proposta deles. Sabe o que eu te digo? Eu



quero uma regra de dez anos. Estamos conversando com os Estados do Nordeste e com o Rio de Janeiro sobre isso.

Por que São Paulo quer um prazo menor? Não dá para esperar 50 anos?

O que você conhece no Brasil que durou meio século? Não tem um ano que não tem três, quatro problemas. O incentivo a se instalar em São Paulo será muito grande. Temos a melhor infraestrutura. Não quero falar mal de ninguém, mas temos as melhores estradas, o melhor capital humano e acesso ao grande mercado consumidor. Se não tiver guerra fiscal, onde as firmas vão se instalar? As firmas vão querer se localizar aqui. E não vai demorar. Essa é a nossa crença. Eu fiz uma apresentação da reforma para um grupo de grandes empresários. Um deles me falou que tem uma planta em um Estado vizinho, e que só foi para lá porque foi concedido um benefício tributário significativo há 15 anos. Após ouvir a apresentação, ele disse que está claro que tem de vir para cá.

Onde há mais convergência?

Nós acreditamos na tributação de base ampla. É difícil diferenciar o que é um bem e o que é serviço. Eu dou um exemplo: as pessoas vão deixar de comprar carros e vão alugar carro. É serviço ou é bem? Também acreditamos num modelo dual, porque ele é possível dentro de um IVA (Imposto sobre Valor Agregado) para resguardar pelo menos um pouco da autonomia federativa dos Entes, especialmente dos Estados.

Quais são as divergências?

Tínhamos uma preocupação muito grande em preservar a autonomia dentro de um IVA dual, com a CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços) da União e o IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) dos Estados e municípios. Será que todo o dinheiro da arrecadação precisa ir para essa agência centralizadora, para esse conselho federativo? Pensa nesse exemplo: uma firma paulista que vende para o consumidor paulista. Esse imposto deveria ir para o conselho ou poderia ficar no Fisco paulista? Propusemos uma câmara de compensação.

Mas essa não prosperou e o Tarcísio cedeu...

O governador negociou uma governança mais representativa no Conselho Federativo.

Acerto que querem mudar agora na votação no Senado. O governador do Rio Grande do Sul, Eduardo Leite, tem uma proposta alternativa para a governança do Conselho, que considera a região.

Não tem nem chance. A gente não quer isso.

Por que o sr. acredita que o modelo do governador Leite é ruim para São Paulo?

Por que é bom para o Rio Grande? Eu faço a pergunta. É bom porque ele terá um voto de cinco das regiões do Brasil. É por isso que eles querem. O Rio Grande do Sul vai comandar a região Sul e a região vai ter um voto das cinco. É tão simples quanto isso. Eles tentaram isso no preâmbulo da reforma.

O que São Paulo propõe? O relator da reforma no Senado, senador Eduardo Braga (MDB-AM), sinaliza que vai mudar a governança do Conselho Federativo.

Não sei, vamos ver.

O sr. não tem uma alternativa?

A alternativa é que os 44,4 milhões de brasileiros que vivem em São Paulo sejam representados. Essa foi a combinação que fizemos com o presidente Arthur Lira (da Câmara) e com o ministro Fernando Haddad (Fazenda). Se for outra, a gente volta a conversar. Não vai voltar para a Câmara?

Mas o acordo foi feito na Câmara, e não no Senado...

A palavra vale.

Continua após a publicidade



O sr. está querendo dizer que, quando a proposta modificada voltar para a Câmara, não será aprovada com a alteração?

Não sei. Eu não posso fazer essa afirmação. Se o Senado vai alterar, esse foi o acordo possível na Câmara.

Mas, no Senado, os outros Estados que foram contra o modelo de governança do Conselho aprovado na Câmara têm mais representatividade.

Vamos tentar explicar no Senado. Ainda não começou o segundo tempo da reforma tributária no Senado. Vai começar.

O que é central para São Paulo no modelo de governança do Conselho Federativo aprovado na Câmara, com apoio do governador Tarcísio?

É uma questão de representatividade. É ultra complexo e será regulamentado por lei complementar, mas o que está lá no texto é importante não só para São Paulo, mas também para outros Estados, porque há muitos brasileiros vivendo neles. Falam “os paulistas”, mas não são 44,4 milhões de brasileiros que vivem aqui? São 27 Estados representantes no Conselho e 27 dos municípios. Nos municípios, 14 escolhidos em votação direta e os outros 13 representantes são escolhidos por peso populacional. O que a gente propôs é que a representação deva ser feita de acordo com a densidade populacional da distribuição dos brasileiros, com três critérios para aprovação das decisões no conselho.

Como funcionam esses critérios?

Funciona meio como vetos cruzados. No primeiro critério, dos 27 representantes dos Estados, tem de ter maioria. Se não tiver maioria, não está aprovado. No terceiro critério, tem de ter maioria dos representantes dos municípios. A Federação está representada.

E o que é o segundo critério que foi colocado?

Era o nosso pleito. Para aprovar qualquer medida no Conselho Federativo, é preciso que os votos ali elencados representem pelo menos 60% da população brasileira. Não tem nada contra a Federação. Talvez os senadores não tenham se atentado e vamos explicar. É a junção dos brasileiros e da Federação. Mas isso não é o sistema bicameral que nós temos? A Câmara representando o povo e o Senado, os Estados.

Mas existe muita resistência.

Não está compreendido. Nós vamos explicar.

A proposta do governador Eduardo Leite, na prática, teria qual diferença?

Para fazer uma aprovação, precisa ter a maioria das regiões do Brasil. E dentro de cada região, tem de ter dois terços da representação. Por exemplo, a região Sul, que tem três Estados: o Rio Grande do Sul mais um Estado vai definir um voto de uma das regiões do Brasil. Precisa ter maioria das regiões para aprovar.

E qual a consequência desse modelo para São Paulo?

Imagina o Nordeste, que tem nove Estados, concatenar dois terços! A Região Sudeste vale um voto. Faz sentido? Faz sentido essa região que concentra mais de 40% da população brasileira ter um voto em cinco. Não faz sentido. Não é uma representação justa da população. Nós somos brasileiros, todos iguais.

Não está se transformando numa disputa entre ricos e pobres?

Nenhuma, zero. Tanto não é disputa que o Nordeste está disposto a negociar e não quer nem ouvir falar da proposta do Rio Grande do Sul.

Que força teria o governador Leite com essa proposta?

Creio que limitada, não percebo suporte.

E o Fundo Nacional de Desenvolvimento Regional, que será criado com a reforma para financiar o combate das desigualdades regionais? São Paulo quer uma parcela maior na divisão?

A proposta de São Paulo é chamada de bolsões de subdesenvolvimento. Todos os Estados têm esses bolsões. Olha o Pontal do Paranapanema, Vale do Ribeira, Litoral Sul de São Paulo, as franjas da cidade de São Paulo. Na última hora antes da votação da reforma (na Câmara), estava elencada uma distribuição de recursos na qual São Paulo receberia menos de 2% do fundo. Seria injusto. Quer mensurar o que precisa ser desenvolvido? Não vale a pena uma meta palpável, como a quantidade de beneficiários do Bolsa Família? O presidente Arthur disse que iria pautar, do contrário iria desagregar (para a votação), e ficou para definir a divisão na lei complementar.

Mas os Estados querem que a divisão dos recursos esteja prevista na Constituição.

Eu sei disso. Remetemos a lei complementar para poder conversar mais sobre isso, negociar. Acho que cada Estado vai ter um ponto de atenção.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/09/2023

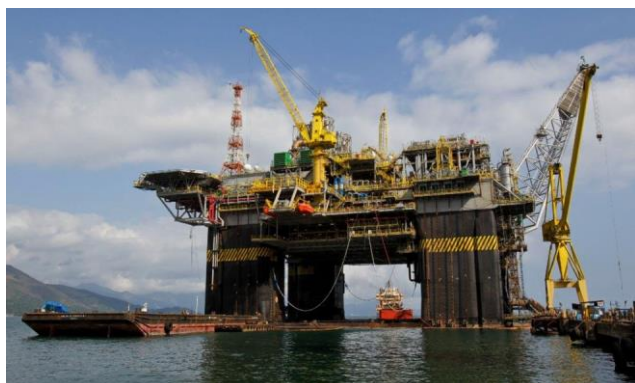


VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS ASSINA ACORDO COM PORTO DO AÇU PARA DESCOMISSIONAMENTO DE PLATAFORMAS

Contrato terá duração de três anos e prevê também prestação de serviços de apoio às unidades e disponibilização de energia elétrica

Por Kariny Leal, Valor — Rio



Plataforma da Petrobras — Foto: Agência Brasil

A Petrobras fechou um acordo com o Porto do Açu, no Rio de Janeiro, para apoio ao descomissionamento de plataformas até definição do destino da unidade, segundo a estatal. O contrato prevê a disponibilização de cais para acostamento temporário de unidades de produção em descomissionamento seguindo práticas de reciclagem e sustentabilidade. O objetivo é descomissionar 26 plataformas em cinco anos.

O contrato com o Porto do Açu vai ter duração de três anos e terá também prestação de serviços de apoio às unidades e disponibilização de energia elétrica.

Conforme a Petrobras, o descomissionamento consiste em um conjunto de atividades associadas à interrupção definitiva das operações de uma plataforma. É um processo natural dentro do ciclo produtivo da indústria de óleo e gás, diz a companhia. A Petrobras destinará US\$ 9,8 bilhões para atividades de descomissionamento, de acordo com o seu planejamento estratégico 2023-2027.

Dentro das atividades de descomissionamento estão previstas as atividades de tamponamento definitivo de poços, limpeza e destinação dos sistemas submarinos e plataformas. Em julho, a Petrobras vendeu a plataforma P-32 em leilão para a Gerdau e o estaleiro Ecovix para a reciclagem da embarcação. Esse foi o primeiro caso de destinação sustentável das estruturas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/09/2023

CHUVAS NO RIO GRANDE DO SUL DEIXAM AO MENOS 46 MORTOS, 46 DESAPARECIDOS E 927 FERIDOS

No total, 92 municípios foram atingidos, sendo que 25.284 pessoas ainda estão fora de casa, segundo a atualização mais recente da Defesa Civil do Estado

Por Francisco Lima Neto, Folhapress — São Paulo



— Foto: Mauricio Tonetto/GovRS

A chuva que atingiu o Rio Grande do Sul na última semana deixou ao menos 924 pessoas feridas, segundo a atualização mais recente da Defesa Civil do Estado.

O boletim divulgado na manhã desta segunda-feira (11) aponta ainda 46 mortos e outros 46 desaparecidos.

No total, 92 municípios foram atingidos, sendo que 25.284 pessoas ainda estão fora de casa.

O governo gaúcho estima em 340 mil o total de afetados pelos temporais. Uma força-tarefa com cerca de 900 servidores atua nas buscas, resgates, identificação de corpos e reparos na infraestrutura.

Os corpos das vítimas estão sendo reconhecidos pelo Instituto Geral de Perícias em Porto Alegre e em cidades do interior.

A liberação para os velórios depende de uma normalização mínima na rotina das cidades afetadas, que chegaram a ter mais de 80% de sua área urbana submersa.

No sábado (9), foi realizado um velório coletivo em Vespasiano Corrêa para nove dos mortos.

Doações

Na sexta-feira (8), o governo federal anunciou o repasse, via prefeituras, de R\$ 800 por cada desabrigado e o envio de 20 mil cestas básicas.

Na quinta-feira (7), a gestão Lula já havia reconhecido o estado de calamidade pública, conforme solicitado pelos municípios atingidos pelos temporais para simplificar os processos de compras e contratações, e acelerar a resposta à destruição. Segundo a Confederação Nacional dos Municípios (CNM), os prejuízos chegam a R\$ 1,3 bilhão.

Em reunião com prefeitos das cidades afetadas, o governador Eduardo Leite (PSDB) anunciou a liberação de R\$ 1 bilhão em financiamento por meio do banco estatal Banrisul. Desse total, cerca de R\$ 300 milhões serão destinados ao setor agrícola, que segundo o governador foi um dos mais prejudicados pelas enchentes. Outros R\$ 500 milhões serão destinados a empréstimos para prefeituras e R\$ 100 milhões serão voltados para o financiamento imobiliário.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/09/2023

VALE IMPULSIONA GANHOS DO IBOVESPA ANTES DE DADOS DE INFLAÇÃO

Melhora percepção do mercado em relação às perspectivas para a economia chinesa, o que se materializa na alta das commodities metálicas

Por Matheus Prado, Valor — São Paulo

As ações da Vale impulsionam o Ibovespa nesta segunda-feira, em linha com uma melhora na percepção do mercado em relação às perspectivas para a economia chinesa, o que se materializou

na alta das commodities metálicas hoje. Investidores aguardam, ao longo da semana, dados de inflação aqui e nos Estados Unidos para dar um direcionamento aos ativos locais.

Por volta das 13h, o Ibovespa subia 0,50%, aos 115.885 pontos. A mínima intradiária era de 115.316 pontos, enquanto a máxima alcançou os 116.351 pontos. O volume projetado de negócios para o índice no dia era de R\$ 12,55 bilhões. Em Nova York, S&P 500 subia 0,31%, aos 4.471 pontos, Dow Jones avançava 0,05%, para 34.593 pontos, e Nasdaq tinha alta de 0,55%, aos 13.837 pontos.



Vale impulsiona ganhos do Ibovespa antes de dados de inflação — Foto: Nicholas Cappello/Unsplash

Entre as altas mais relevantes do dia, Vale ON subia 1,62% após o minério de ferro avançar 2,41% em Dalian. Os bancos chineses emitiram um montante de novos empréstimos superior ao esperado em agosto, o que poderia indicar um processo de normalização da demanda por financiamento no setor de construção civil. A equipe da XP nota, adicionalmente, que Qingdao e Jinan, duas das maiores cidades da província de Shandong, suspenderam restrições à compra de casas.

“Acreditamos que os preços do minério de ferro permanecerão elevados por mais tempo devido à combinação de: medidas para impulsionar o setor imobiliário; baixos estoques de minério de ferro nos portos chineses; baixos estoques de aço; e produção de aço se mantendo elevada. Ademais, as ações da Vale continuam precificando os preços do minério de ferro abaixo dos níveis atuais (13% no momento)”, escrevem os analistas liderados por Lucas Laghi.

Também entre as maiores altas do dia, Itaú PN subia 1,46% e Bradesco PN avançava 0,90%, se recuperando parcialmente de perdas recentes; Cyrela ON e EZTec ON ganhavam 1,30% e 1,53%, respectivamente, após o Citi apontar que as mudanças aprovadas no plano diretor de São Paulo podem beneficiar o setor; e B3 ON subia 1,04%, após anunciar que estuda ampliar horário de funcionamento dos mercados locais.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/09/2023

VALE ASSINA CARTA DE INTENÇÕES PARA FORNECER AGLOMERADO DE MINÉRIO DE FERRO PARA ARÁBIA SAUDITA

Acordo prevê fornecimento de 4 milhões de toneladas por ano de aglomerados de minério de ferro

Por Valor — Rio



Vale — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Vale e o grupo siderúrgico indiano Essar assinaram uma carta de intenções estabelecendo uma parceria para fornecimento de aglomerados de minério de ferro para o projeto Green Steel Arabia (GSA), na Arábia Saudita. É o primeiro acordo preliminar de fornecimento assinado pela Vale com um cliente que estará instalada em um “mega hub”, complexo industrial voltado à fabricação de produtos siderúrgicos de baixo carbono.

Pelo acordo, a Vale fornecerá 4 milhões de toneladas por ano de aglomerados de minério de ferro (pelotas ou briquetes) para a rota de redução direta. Os briquetes serão produzidos pela Vale no próprio “mega hub” da Arábia Saudita. Já as pelotas poderão ser produzidas pela empresa em Omã ou no Brasil.

“Esse acordo representa um passo importante no desenvolvimento dos 'mega hubs', um modelo de negócio inovador que tem como objetivo apoiar a descarbonização do setor siderúrgico e contribuir

para a luta global contra a mudança climática”, explica o vice-presidente de soluções de minério de ferro, Marcello Spinelli. “Além da Arábia Saudita, também anunciamos 'mega hubs' nos Emirados Árabes Unidos e em Omã.”

“A Essar busca investir cerca de US\$ 4,5 bilhões na instalação de uma usina siderúrgica integrada em Ras Al Khair, na Arábia Saudita. Por meio dessa carta de intenções com a Vale e de uma carta anterior com outro fornecedor garantimos 100% do fornecimento de matéria-prima de minério de ferro para a usina siderúrgica. Nosso plano é iniciar a produção no ano de 2027”, disse o head do Essar Group na Arábia Saudita, Naushad Ansari.

A Vale anunciou no ano passado acordos para o desenvolvimento de 'mega hubs' na Arábia Saudita, nos Emirados Árabes Unidos e em Omã. Nesses complexos, espera-se que a Vale construa e opere as plantas de concentração e briquetagem de minério de ferro, assegurando a oferta de produtos aglomerados de alta qualidade; que os parceiros locais promovam a construção da infraestrutura logística necessária; e que os investidores e/ou clientes construam e operem as plantas de redução direta e sejam os compradores de HBI para os mercados de exportação e doméstico.

O projeto da Essar busca ser a primeira iniciativa de aço “verde” na região. Será integrada por uma planta de redução direta com capacidade de 5 milhões de toneladas por ano. Além disso, o projeto incluirá uma laminadora de tiras a quente com capacidade de produção de 4 milhões de toneladas/ano, uma laminadora a frio com 1 milhão de toneladas por ano de capacidade, além de outras linhas de produtos.

A Vale estabeleceu a meta de reduzir em 15% as suas emissões de escopo 3, relativas à cadeia de valor, até 2035, o equivalente às emissões de um país como a Nova Zelândia. A empresa já assinou mais de 50 acordos com clientes para oferecer soluções de descarbonização, que são responsáveis por 35% das emissões de escopo 3 da empresa. Entre as soluções propostas, está a construção de plantas de briquete localizadas nas instalações de alguns clientes, além dos “mega hubs”.

Na última semana, a Vale anunciou acordo para estudar o desenvolvimento de complexos industriais semelhantes no Brasil e na América do Norte.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE CABEDELLO CONCLUI DRAGAGEM E AUMENTA CALADO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/09/2023 - 18:32



Foi inaugurada nesta segunda-feira (11), a obra de dragagem do canal de acesso e bacia de evolução do Porto de Cabedelo, em João Pessoa. Agora, o terminal poderá receber navios de até 55 mil toneladas.

Com a obra, o calado passa de 9,14 metros para 11 metros de profundidade.

Entre os objetivos estabelecidos com a mudança, está o de tornar o porto mais competitivo. R\$ 120 milhões foram investidos, com recursos próprios do governo da Paraíba.

Durante a cerimônia realizada, também foram entregues dois armazéns, que passaram por reformas ao custo de R\$ 5 milhões. O porto lançou ainda o programa “Porto Cidade”, com o objetivo de

promover desenvolvimento social dos trabalhadores e toda a comunidade de Cabedelo nas áreas de educação, cultura, tecnologia, sustentabilidade e saúde.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/09/2023

TCP ASSINA A COMPRA DE 17 CAMINHÕES PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES NO PÁTIO DO TERMINAL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/09/2023 - 18:26



Os novos Terminal Tractors possuem maior autonomia e oferecem sistemas de segurança mais modernos

Em agosto, a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) assinou a compra de 17 Terminal Tractors (TTs). A chegada dos equipamentos, usados para transportar contêineres entre navio, pátio, armazém e ferrovia, está prevista para o mês de novembro e aumentará em 33% a frota do terminal.

O modelo KT2i 4x2, fabricado na Polônia pela Kalmar, é o mais moderno disponível no mercado. Os novos caminhões têm capacidade para transportar até 85 toneladas de carga e possuem uma autonomia de três dias de operações ininterruptas, o dobro do período de trabalho dos veículos em uso no terminal. “A atualização da frota de Terminal Tractors da TCP trará mais eficiência às operações do terminal, bem como deve garantir maior segurança aos nossos colaboradores”, explicou o superintendente de operações e segurança, Nicolas Wang.

Os veículos adquiridos pela TCP contam com sistemas de proteção (ROPS e FOPS) e reforços estruturais na cabine, que garantem maior segurança para os colaboradores. Além disso, os modelos oferecem maior conforto e ergonomia aos motoristas, graças às cabines com ampla visibilidade, assentos reguláveis e amortecimento pneumático. O levantamento elétrico da cabine também facilita os serviços de manutenção. Além da compra dos TTs, a TCP pretende adquirir mais 27 terminal trailers (semirreboques do caminhão) para complementar a frota.

Segundo Wang, “os investimentos realizados tanto em equipamentos e infraestrutura, quanto na contratação e capacitação de pessoal, refletem diretamente nestes resultados”. Em 2022, a TCP alcançou a marca de 1,16 milhão de TEUs movimentados, valor recorde para o período de um ano e 619% superior ao movimentado em 1998, ano de fundação da empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/09/2023

PORTO DO ITAQUI GARANTE MANUTENÇÃO DA CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL ISO 14001

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/09/2023 - 15:56



O Porto do Itaqui obteve a renovação da certificação internacional para o ISO 14001 (gestão ambiental), após auditoria externa independente. Segundo Antenor Soares, auditor líder da ABS Group, responsável pela avaliação, “não houve nenhuma não conformidade encontrada, o que mostra que o Porto do Itaqui tem um excelente sistema de gestão de meio ambiente e que as pessoas estão engajadas nesse sistema”.

Luane Lemos, gerente de Meio Ambiente do Porto, ressalta que “a auditoria é importante por nos dar uma visão externa do que estamos trabalhando. A certificação de uma autoridade nos mostra que estamos no caminho certo, sempre comprometidos com a sustentabilidade”.

Para o presidente do Porto do Itaqui, Gilberto Lins, “a manutenção da certificação indica que o Porto continua investindo nas boas práticas de seu Sistema de Gestão, promovendo a melhoria contínua de seus serviços, sempre pensando em oferecer o melhor para o Maranhão e orgulhando os maranhenses”.

ISO 14001

A implementação da ISO 14001 permite que as empresas identifiquem e controlem com eficiência seus impactos ambientais, estabeleçam objetivos e metas ambientais, desenvolvam programas de gestão ambiental, monitorem e controlem suas atividades, promovam a capacitação de seus colaboradores e realizem revisões e auditorias periódicas do sistema de gestão ambiental. A ISO 14001 é uma norma reconhecida internacionalmente, que ajuda na prevenção e controle de eventuais emergências ambientais e pode trazer benefícios para as empresas em termos de imagem, reputação e acesso a novos mercados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/09/2023

NOVO NAVIO DE CRUZEIRO DA MSC USA 43 TONELADAS A MENOS DE BIO-GNL DURANTE A PRIMEIRA VIAGEM

Da Redação NAVEGAÇÃO 11/09/2023 - 14:49



Durante a primeira viagem mundial de um navio de cruzeiro com emissão líquida zero de gases de efeito estufa (GEE), o "MSC Euribia", mais novo navio movido a GNL da MSC Cruzeiros, alcançou uma economia global de 43 toneladas de combustível bio-GNL durante a viagem, revelou a empresa.

Durante a viagem de quatro dias, o cruzeiro teve um desempenho 11% melhor do que o gêmeo digital do navio – um navio virtual que reproduz o fluxo e a utilização ideal de energia a bordo.

Perfis de velocidade ideais, rotas, configuração de motor e otimização do consumo de energia garantiram que o "MSC Euribia" não tivesse que usar mais de dois dos seus quatro motores disponíveis durante toda a viagem.

O calor necessário para as cozinhas, sistemas de aquecimento e água quente a bordo foi recuperado dos motores do navio — não houve necessidade de utilizar as caldeiras.

O navio navegou de Saint Nazaire, França, para Copenhagen, Dinamarca, entre 3 e 8 de junho. A MSC assinou recentemente uma carta de intenções com o fornecedor de combustível Gasum para acesso ao gás sintético liquefeito, ou e-LNG, um combustível renovável produzido a partir de hidrogênio, criado por hidrólise com energia renovável e carbono capturado.

“A parceria com a Gasum nos permitirá acessar combustíveis novos e mais limpos, necessários para dar um passo significativo em direção a emissões líquido zero. Precisamos de mais fornecedores como a Gasum para avançar e apoiar a nossa indústria. Estamos prontos e esperando para comprar mais desses novos combustíveis. Entretanto, continuaremos a aprender com os dados da viagem do "MSC Euribia" e a utilizar estas conclusões como referência para a entrega do nosso próximo navio de GNL”, afirmou Linden Coppell, vice-presidente de Sustentabilidade e ESG da MSC Cruzeiros.

O "MSC Euribia", segundo navio de cruzeiro movido a GNL da MSC Cruzeiros, foi batizado em junho deste ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/09/2023

ARTIGO - A PRODUÇÃO PREVENTIVA DE PROVAS PELOS AQUAVIÁRIOS COMO IMPORTANTE INSTRUMENTO DE DEFESA JURÍDICA

Por Alexandre Lima de Oliveira OPINIÃO 11/09/2023 - 14:19



A produção preventiva de provas consiste na construção de elementos probatórios, físicos ou digitais, em momento anterior à ocorrência do fato ou acidente da navegação. Tem como finalidade provar o fato ou a circunstância de fato apresentado em sua defesa junto à Capitania dos Portos, quando da defesa prévia ou do depoimento pessoal, ou perante o Tribunal Marítimo, na condição de testemunha ou representado.

A prática forense perante o Tribunal Marítimo revela a dificuldade dos representados, do órgão acusador e do órgão julgador de reconstituir o fato ou acidente da navegação a partir de dados coletados antes e durante o fato ou acidente da navegação.

Normalmente, o que se verifica é que a produção de provas somente tem início efetivo após a ocorrência do fato ou acidente da navegação, momento no qual são ouvidos os envolvidos (prova testemunhal), coletados vestígios no local dos fatos e na embarcação (prova pericial) e análise de documentos (prova documental).

Isso porque ainda não foi dada a devida relevância à produção preventiva de provas, em especial por meio da utilização de ferramentas, físicas e digitais, disponíveis ao Aquaviário como fontes de prova, capazes de servir direta ou indiretamente à comprovação da verdade que se procura no processo.

Em diversos casos apreciados pelo Tribunal Marítimo, a produção preventiva de provas pelo Aquaviário seria capaz de confrontar e afastar a narrativa apresentada pelo órgão acusador, na maioria das vezes obtida, quase que exclusivamente, por meio de provas testemunhais.

Portanto, o que se pretende com a produção preventiva de provas é deslocar o atual estágio de confronto de narrativas, obtidas por meio de depoimentos de testemunhas, para uma verdadeira reconstituição do fato ou acidente a partir do registro, da coleta e da extração de dados de navegação antes e durante o ocorrido.

Com isso, em vez de examinar versões pessoais sobre o fato, que dificilmente traduzirão com a acurácia necessária os fatos tais como ocorreram, passa-se a analisar dados sobre a real dinâmica do acontecimento. Essa prática tem sido adotada com sucesso no exterior, sobretudo para a investigação de acidentes marítimos. A título de exemplo, nos Estados Unidos, a National Transportation Safety Board (NTSB) coleta e analisa dados obtidos a partir de diferentes instrumentos (ECDIS/ARPA, IBNS,VDR, AIS, SMS, dentre outros) para subsidiar a elaboração de seu relatório final.

No Brasil, infelizmente, esse procedimento não é usual, sobretudo pelas dificuldades logísticas, financeiras e operacionais para a extração de tais dados da embarcação, seja pela Autoridade Marítima, seja por qualquer interessado. Alternativamente, propõe-se que sejam utilizadas as ferramentas à disposição do Aquaviário para a coleta antecipada de dados, que poderão, em caso de fato ou acidente da navegação, subsidiar sua defesa.

Por meio dos dados da embarcação (rumo, velocidade, deslocamento), do planejamento da derrota, das instruções transmitidas pelo Aquaviário e dos elementos externos à embarcação (condições de vento, de correnteza, de visibilidade, de tráfego), é possível reconstituir a dinâmica do ocorrido e a consciência situacional do Aquaviário com maior autenticidade.

Corroborando isso, a utilização de instrumentos eletrônicos e auxiliares na tomada de decisão como mecanismos de coleta de dados têm se revelado fundamental. Cita-se, como exemplo, o Portable

Pilot Unit (PPU), sistema eletrônico comumente utilizado pelos Práticos durante a navegação e manobras de atracação e desatracação.

Na grande maioria dos softwares utilizados como Portable Pilot Unit (PPU), há a opção de gravar a navegação e as manobras da embarcação, inclusive com os dados coletados desta, o que permite substituir a extração dos dados de ECDIS, cujo procedimento varia conforme a embarcação, e auxilia na elaboração de teses defensivas em caso de representação perante o Tribunal Marítimo.

Ainda, a coleta de dados de voz, realizada pelo Voice Digital Recorder (VDR) da embarcação, cujo procedimento de extração também pode se revelar dificultoso, pode ser suficientemente substituído por qualquer outro instrumento de gravação idôneo, até mesmo de smartphones. Os dados de voz são extremamente importantes para se analisar as instruções transmitidas na ponte de comando, o que, sob o ponto de vista jurídico, permite a demonstração do cumprimento de um standard de comportamento pautado pela boa-fé do Aquaviário no exercício de sua profissão.

Em outras palavras, os dados de voz permitem comprovar que o Aquaviário atuou dentro das regras estabelecidas pela Autoridade Marítima, dos usos e costumes da navegação do local, dos preceitos da boa marinharia, enfim, dentro de tudo que era razoável e esperado de se exigir do Prático naquela situação. Consequentemente, afasta-se com maior facilidade os pressupostos da culpa náutica (negligência, imprudência e imperícia), ensejadoras da responsabilização administrativa-sancionadora do Prático perante o Tribunal Marítimo.

Diante de todo o exposto, é altamente recomendado que os Aquaviários utilizem de toda a tecnologia que têm à disposição, em especial, no momento anterior à ocorrência do fato ou acidente da navegação, para que se demonstre, com maior facilidade e robustez, o fato ou a circunstância de fato apresentado em sua defesa junto à Capitania dos Portos, quando da defesa prévia ou do depoimento pessoal, ou perante o Tribunal Marítimo, na condição de testemunha ou representado.



Autor Alexandre Lima de Oliveira é advogado pela UnB, pós-graduando pela PUC Rio, LL.M em Direito Civil e Processual Civil pela FGV - sócio do escritório Lima de Oliveira Advogados

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/09/2023

SUPERSAFRA NACIONAL IMPULSIONA AUMENTO DE 34% NA MOVIMENTAÇÃO DO PORTO DE SÃO FRANCISCO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/09/2023 - 18:28



A safra recorde de grãos no país está repercutindo positivamente no Porto de São Francisco do Sul, transformando o mês de agosto no melhor da história do complexo portuário.

A movimentação de mercadorias no maior porto de Santa Catarina chegou a 1,8 milhão de toneladas, aumento de 34% com relação a julho, quando foram movimentadas 1,4 milhão de toneladas.

As exportações, impulsionadas pelo milho (578 mil toneladas) e soja (531 mil toneladas), chegaram a 1,1 milhão de toneladas.

Já a importação atingiu 727 mil toneladas, liderada pelos produtos siderúrgicos, como bobinas, barras e chapas de aço (400 mil toneladas), e fertilizantes (326 mil toneladas).

“Os bons números da safra e a preparação do porto para absorver este crescimento representam a equação ideal para melhorar o desempenho, que tem tudo para superar os números de 2022”, avalia o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

“Conseguimos embarcar com rapidez e segurança a extraordinária safra de grãos catarinenses e dos estados próximos”, afirma o presidente do Porto, Cleverton Vieira. “Isso demonstra que o nosso porto está preparado para atender todas as demandas necessárias, previstas e imprevistas, que ajudem no crescimento da economia do país e de Santa Catarina”.

No acumulado do ano, embarque e desembarque de produtos alcançaram 10,8 milhões de toneladas, um acréscimo de 25% com relação aos oito primeiros meses de 2022 (8,6 milhões de toneladas).

Destaque para as exportações, que somaram 6,5 milhões de toneladas, sendo 4,4 milhões de soja e 1,67 milhão de milho, além de óleo de soja (200 mil litros) e madeira (150 mil toneladas).

A importação de mercadorias, por sua vez, chegou a 4,3 milhões de toneladas. O aço foi o principal produto recebido do exterior (2,2 milhões), junto com os fertilizantes (1,7 milhão de toneladas).

Safra recorde

A safra 2022/2023 no Brasil está sendo a maior da história. Segundo levantamento divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a produção nacional de grãos está estimada em 322 milhões de toneladas. O volume representa um crescimento de 18% com relação à temporada anterior.

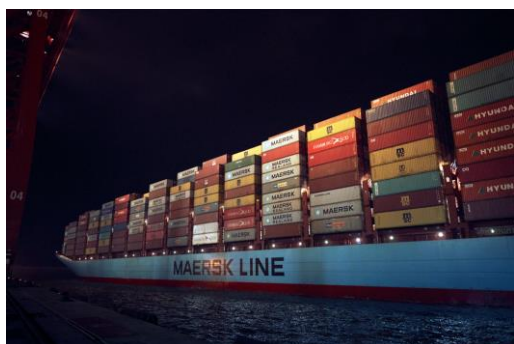
A produção de soja no país é estimada em 154 milhões de toneladas, crescimento de 23%. Para o milho também é esperada a maior colheita já registrada na série histórica: a produção deverá chegar a 131 milhões de toneladas, incremento de 17% se comparado ao ciclo anterior.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2023

EQUINOR E MAERSK FAZEM PARCERIA PARA GARANTIR O FORNECIMENTO CONTÍNUO DE METANOL VERDE

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/09/2023 - 18:08



A Maersk e a Equinor assinaram um acordo que garante o fornecimento de metanol verde para o novo navio feeder da armadora movido a metanol durante seus primeiros meses de operação, de setembro de 2023 até o primeiro semestre de 2024.

O acordo garante o fornecimento de metanol verde para o navio desde a sua entrada em operação num circuito do Norte da Europa até ao Mar Báltico, após a cerimônia de atribuição do nome no final deste mês, em Copenhague, Dinamarca. O metanol verde será armazenado em

Rotterdam, Holanda.

“A Equinor tem o prazer de fazer parceria com a Maersk no fornecimento de combustíveis mais ecológicos para a indústria naval. A Equinor é um player estabelecido no mercado europeu de metanol por meio de sua planta de produção em Tjeldbergodden [na Noruega] e temos ambições de ser um importante fornecedor de metanol verde no segmento de combustível marítimo, afirma Alex Grant, vice-presidente sênior do segmento de commodities líquidas da Equinor.

O biometanol é produzido a partir do biogás do estrume. O biogás é transformado em biometano e injetado na rede de gás existente e o metanol é produzido a partir do biometano na rede com base no balanço de massa.

“Estamos muito satisfeitos com a parceria com a Equinor, pois ela está entrando nesta área de negócios. É fundamental reunir as grandes empresas de energia e começar a fornecer futuros combustíveis em grande escala. Esta é a forma de envolvimento que precisamos para continuar a acelerar a jornada pioneira rumo a uma economia de combustível verde para o transporte marítimo global. Com mais de 100 navios de metanol encomendados em toda a indústria, a procura pela produção de combustível verde está aumentando e continuará a aumentar nos próximos anos”, afirma Rabab Boulos, diretor de Infraestrutura da Maersk.

A longo prazo, o navio feeder será abastecido com e-metanol proveniente de uma fábrica no sul da Dinamarca, operada pela European Energy, que deverá entrar em funcionamento no primeiro semestre de 2024.

A Maersk tem uma meta ambiciosa para 2040 de emissões líquidas zero de gases de efeito estufa e pretende transportar um mínimo de 25% da carga oceânica usando combustíveis verdes até 2030. O navio feeder pioneiro comporta 2.100 TEUS. O objetivo da Maersk a longo prazo é renovar gradualmente toda a frota para operar exclusivamente com combustíveis verdes. A Maersk tem 24 navios de metanol adicionais encomendados para entrega entre 2024 e 2027.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2023

ARTIGO - CAPACIDADE DE MOVIMENTAÇÃO PORTUÁRIA: O QUE É?

Por Dennis Caceta ESTUDO E PESQUISA 10/09/2023 - 17:57



Muito tem se falado, com base nas projeções do crescimento da movimentação de carga para os próximos anos, de uma falta eminente de capacidade ao atendimento daqueles terminais portuários que estão em Santos/SP, sobretudo os que operam contêineres.

A referência para tal é cerca de 70% do que se há instalado pois, além desta marca, existirá um crescimento exponencial em filas (na quantidade e no tempo de espera), bem como no número de movimentações improdutivas. Com estes, se reduz a eficiência e aumenta os custos inerentes a uma mesma quantidade movimentada.

Assim, buscam-se diversas soluções, tais como o arrendamento de áreas para a instalação de novos terminais e/ou crescimento dos existentes, verticalização na armazenagem, substituição de equipamentos e sistemas por outros mais modernos, ágeis e confiáveis, entre tantas outras medidas que visam mitigar os gargalos.

Porém, antes de tudo, é importante entender quais são as áreas internas e como se correlacionam na determinação desta capacidade de movimentação. Em todas elas, fatores como: problemas de sinal na troca/atualização de informações, falhas de sistemas informatizados, quebra de equipamentos, morosidade na troca de turno, falta de treinamento, queda de energia, além da ocorrência de acidentes, são determinantes na eficiência da operação diária.

Veremos a seguir, algumas considerações particulares à cada área e que valem ser observadas.

Gates

Os gates são as formas de acesso terrestre aos terminais e assim, podem se tornar gargalos para a admissão ou liberação de veículos, contribuindo conseqüentemente para o congestionamento interno e externo ao terminal.

Todos os veículos que entregam e/ou retiraram cargas, passam por eles, tanto na entrada quanto na saída. Para uma maior produtividade, é importante haver a leitura e reconhecimento das placas dos



veículos, labels e condições das cargas por imagem (OCR), a identificação biométrica do condutor e associação dele(a) à documentação e ao conjunto transportado por um sistema automatizado com contingências previstas para os casos de qualquer falta/falha. Além destes deve haver também um sistema para agendamento de atendimento, que compatibilize em espaços reservados de tempo (“janelas”), a quantidade prevista a ser movimentada naquele período com o número de recursos disponíveis. Somam-se a estes, a automação na liberação das cancelas e tomadas de peso em balanças aferidas e operacionais.

Desta forma, a quantidade de recursos disponíveis, as condições de iluminação, manutenção, nível de automação, processos externos associados (p.ex.: vistoria, liberação/recusa), entre outros, determinam a capacidade de atendimento dos gates.

Pátio

No pátio ficam armazenadas as cargas containerizadas que irão embarcar ou que já foram descarregadas. A somatória da quantidade, de posições no solo combinada à altura possível de empilhamento que é determinada pelos tipos de equipamentos em uso, estabelece a capacidade estática do terminal.

A capacidade dinâmica está associada a quantidade de vezes em que uma mesma posição de armazenagem pode ser utilizada no período (número de giros). Assim, as quadras do pátio destinadas às cargas de diferentes naturezas (importação, exportação, transbordo, cabotagem, contêineres vazios, cargas especiais, etc) representarão diferentes capacidades. Além destes, políticas comerciais (free time da exportação, tarifas de armazenagem, serviços prestados dentro do terminal, etc) também influenciam diretamente este indicador.

Um dado planejamento, visando alcançar determinado objetivo, pode ocasionar o housekeeping, que são os movimentos intermediários para arrumação de pátio e que, juntamente àquelas remoções necessárias as entregas das cargas mais abaixo das pilhas, criam atividades improdutivas (sem cobrança aos clientes), inerentes à operação e que contribuem para a baixa produtividade.

Há também a possibilidade de conflitos internos entre os equipamentos e missões com pouca ou nenhuma segregação, ocasionando congestionamentos com veículos próprios / externos e, conseqüente, morosidade. Por outro lado, a ociosidade e/ou intermitência de uso dos equipamentos de pátio devido a uma desbalanceada distribuição de Jobs prejudica a produtividade, utilização e ocupação dos recursos.

A infraestrutura (condições de piso, iluminação, sinalização, etc) contribui para a agilidade da operação e para a redução de manutenção (em qualquer nível) dos equipamentos.

Cais

Todo o guindaste de cais objetiva, na descarga, depositar a carga desembarcada acima de um veículo que o leve para fora daquela área. Desta forma, na ausência disto, a operação fica paralisada até que o veículo surja (aguardando transporte) como acontece quando se aguarda carga para embarcar.

Como o destino/origem mais provável das cargas é o pátio, um grande transit time entre estas áreas, ocasionado por congestionamentos/conflitos internos, baixa produtividade dos equipamentos na entrega/recebimento e até mesmo grandes distâncias percorridas resultam nestes tempos de aguardo.

Ainda que atuem em cargas containerizadas, a melhor operação dos STS (Ship-to-Shore) é suscetível ao clima extremo (p.ex.: ausência/existência de ventos fortes) e as condições favoráveis do navio e da carga (peação, desapeação, avarias internas, adernamento, etc).

A disponibilidade e tipo dos equipamentos, condições de manutenção, ausência de quebras, treinamento dos operadores e demais envolvidos no terno, para atuar em rotina ou mitigar intercorrências, estabilidade de sistema informatizado/sinal, iluminação, gerenciamento do trânsito

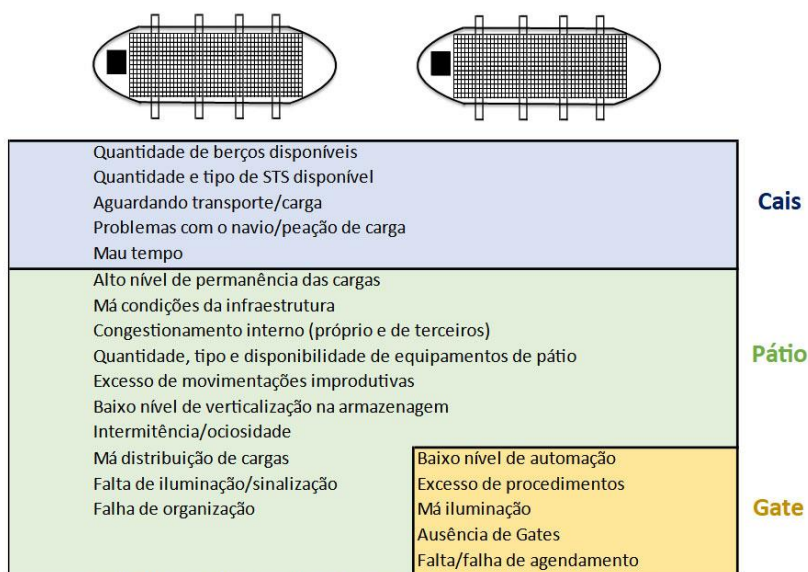
local e automação no que tange a liberação dos veículos, corroboram para uma operação mais eficiente.

Tão importante quanto ter a quantidade necessária de berços é, ocupá-la adequadamente. Ainda que não haja navio atracado, a ocupação do cais inicia-se no momento em que ele fica reservado àquela embarcação que já manobra em sua direção. Da atracação ao início da movimentação e, do seu fim à desatracação, todo navio toma certo tempo pertinente aos seus preparativos operacionais (iniciais e finais).

A Tabela I abaixo, preparada pela Dennis Caceta Consultoria em Gestão Empresarial, com dados obtidos no website da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários referentes ao período de janeiro a junho de 2023, demonstra, independentemente do tipo de operação de carga, os níveis de tempo tomado, inclusive nas operações improdutivas e, em quais delas, o impacto é maior.

Como visto, as principais áreas de um mesmo terminal se relacionam e ainda que suas capacidades possam ser teoricamente calculadas em separado, qualquer uma delas torna-se restrição à outra caso estejam desproporcionalmente estruturadas. Por conta disto, a capacidade de um terminal geralmente é considerada como sendo a menor das capacidades individuais das áreas que o compõe.

O Quadro I, resume as principais interferências aqui tratadas.



Quadro I. Resumo das principais interferências nas produtividades das áreas

Distribuição dos tempos demandados à operação de navios, do fundeio ao término da operação

Tipo Operação da Carga	%Espera à atracação	%Espera ao início da operação	%Tempo de operação	%Espera à desatracação
Abastecimento	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%
Apoio	3,03%	1,28%	1,24%	1,00%
Baldeação de Carga Estrangeira de Passagem	1,53%	2,99%	6,21%	9,51%
Baldeação de Carga Nacional	1,34%	2,65%	2,87%	3,86%
Cabotagem	0,89%	1,70%	1,55%	2,27%
Interior	11,36%	15,72%	18,62%	18,58%
Longo Curso Exportação	19,00%	51,49%	18,25%	31,38%
Longo Curso Exportação com Baldeação de Carga Estrangeira	44,64%	18,56%	34,02%	23,25%
Longo Curso Importação	0,54%	1,15%	1,19%	1,43%
Longo Curso Importação com Baldeação de Carga Estrangeira	16,04%	12,98%	23,25%	15,34%
Movimentação de Carga	0,69%	1,65%	1,71%	2,21%
Operação Intermediária	3,29%	0,87%	0,42%	1,40%
Remoção a bordo	0,12%	0,10%	0,07%	0,12%
Safamento	0,28%	0,47%	0,59%	0,63%
Transferência interna	1,09%	2,55%	2,76%	3,62%
Total	0,30%	0,33%	0,27%	0,29%
Total	100,00%	100,00%	100,00%	100,00%

Tabela I. Tempo (%) tomado em operações de carga

Dennis Caceta é Head da Dennis Caceta Consultoria em Gestão Empresarial e líder da GBM TECH & CONTROL

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
 Data: 10/09/2023



SANTOS OCUPA A 40ª POSIÇÃO DENTRE OS PORTOS QUE MOVIMENTAM CONTÊINERES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/09/2023 - 17:29

O Porto de Santos ocupou o 40º lugar entre os portos que movimentam contêineres no mundo, segundo estudo elaborado anualmente pela Lloyd's List. Em 2021, o porto santista ocupara o 41º.

Santos continua como o principal porto do hemisfério sul. Na América Latina, ocupa a segunda posição, atrás do Porto de Colón, na margem atlântica do Canal do Panamá.

O Porto de Xangai ocupou a primeira posição, ao movimentar 47,3 milhões de TEUs em 2022.

O ranking é elaborado a partir dos dados de movimentação física dos portos. Em relação a 2021, Santos trocou de lugar com o Porto de Al Jedah, na Arabia Saudita, que passou a ocupar o 41º lugar. De acordo com o estudo, a vantagem santista se deveu ao crescimento de 3,2% no ano, maior que o do porto saudita (1,6%).

Ranking de portos conteineiros no mundo em 2022

Posição	País	Porto	Movimentação (em milhões de TEUs)
1º	China	Xangai	47,30
2º	Cingapura	Cingapura	37,29
3º	China	Ningbo-Zhoushan	33,35
4º	China	Shenzen	30,04
5º	China	Qingdao	25,67
6º	China	Guangzhou	24,86
7º	Coréia do Sul	Busan	22,08
8º	China	Tianjin	21,02
9º	China	Hong Kong	16,69
10º	Países Baixos (Holanda)	Roterdã	14,46
40º	Brasil	Santos	4,99

Santos movimentou 4,98 milhões de TEUs em 2022, enquanto o porto do Oriente Médio somou 4,96 milhões de TEUs. Em 2021 o porto árabe somou 4,88 milhões de TEUs contra 4,83 milhões no complexo santista.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2023

TERMINAIS DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCEM 33% EM AGOSTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/09/2023 - 17:22



Tecon Rio Grande

Os terminais conteineiros administrados pela Wilson Sons registraram crescimento de 33% em agosto, em relação ao mesmo mês do ano passado, impulsionados pelo excelente desempenho do Tecon Rio Grande (RS) e o Tecon Salvador. Ambos apresentaram aumento nos volumes de exportações, importações e cabotagem.

O Tecon Rio Grande cresceu 32% no mês passado, totalizando 66 mil TEUs. Já no Tecon Salvador, que conecta as regiões Norte e Nordeste ao comércio global, os volumes cresceram 34%, totalizando 37 mil TEUs.

No mês passado, o Tecon Rio Grande recebeu um total de 42 navios, contra 32 em igual período de 2022. No terminal gaúcho, as exportações aumentaram 22%, com mais escalas e embarques de madeira, tabaco e barras de aço. Já as importações cresceram 5%, impulsionadas por volumes maiores de resinas, vidro e produtos siderúrgicos.

O Tecon Rio Grande registrou ainda aumento de 55% na cabotagem, com volumes maiores de arroz, enquanto a navegação interior avançou 37%, puxada por resinas e madeira. O terminal apresentou também um aumento no transbordo de cargas de/para os mercados da Costa Leste dos EUA e de cabotagem.

“Passamos por um cenário global de desafios e, agora, registramos a retomada resiliente do crescimento em nossos terminais. Continuamos otimistas quanto aos fundamentos dos nossos negócios ligados ao fluxo de comércio e evidenciamos a melhoria contínua da excelência operacional e de nossas práticas de ESG. Reafirmamos nossa vocação de atender os nossos clientes, sempre em busca do desenvolvimento sustentável de longo prazo, orientado à criação de valor para todos os stakeholders de nossos negócios”, disse o CEO da Wilson Sons, Fernando Salek.

O Tecon Salvador também recebeu mais navios em agosto: 42, contra 34 em igual período do ano passado. Houve forte crescimento das exportações (32%) com volumes maiores de celulose e papel, minérios e plásticos; importações (53%) impulsionadas por produtos eletroeletrônicos, químicos e painéis solares; e cabotagem (18,5%) com mais volumes de arroz, plásticos e bebidas. No caso de transbordo e remoção, foi registrado um avanço ainda maior, de 61%, principalmente devido ao aumento de cargas provenientes da Turquia, Índia e do Porto de Vitória, assim como dos volumes destinados à China, Argentina e ao porto de Vitória.

Em junho passado, a Wilson Sons ampliou a frota para operação, no Tecon Salvador, com 12 novos tratores de pátio totalmente elétricos. Sua incorporação à atual frota representa até 341 toneladas de emissões evitadas de CO2 por ano. No início deste ano, o terminal baiano atingiu o recorde de 110 contêineres movimentados por hora durante operação no novo cais, Santa Dulce dos Pobres, homologado pela Marinha do Brasil no final de 2022. Trata-se do melhor desempenho já registrado entre os portos do Nordeste.

O Tecon Rio Grande, por sua vez, em maio passado assinou contrato para que o terminal tenha sua energia fornecida 100% de fontes renováveis. Para isso, foi realizada a aquisição da certificação IREC (International Renewable Energy Certificates) para o triênio 2024/25/26, que pode ser utilizada para o reporte das emissões indiretas pelo consumo de energia no Programa GHG Protocol, metodologia internacional mais utilizada para quantificar as emissões de gases de efeito estufa. Até 2024, toda a energia gerada para o terminal virá de fontes renováveis, que podem ser eólica, solar ou de pequenas centrais hídricas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/09/2023

MINISTÉRIO VETA TERCEIRIZAÇÃO DE ATIVIDADES DA GUARDA PORTUÁRIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 08/09/2023 - 19:31



Arquivo/Divulgação

Ministro Márcio França, que deixará pasta em breve, determinou que, até final de 2024, autoridades portuárias garantam que agentes de segurança e vigilância sejam guardas portuários do quadro próprio

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou uma portaria que rege as atividades de vigilância e segurança dos portos organizados e a organização da guarda portuária. O texto, publicado no Diário oficial da União desta sexta-feira (8), veta a terceirização de



atividades de segurança e vigilância em portos públicos federais e determina que, até 31 de dezembro de 2024, as autoridades portuárias garantam que todos os agentes que atuem nas atividades de segurança e vigilância sejam guardas portuários do quadro próprio das companhias. A portaria 408/2023 entra em vigor a partir do próximo dia 1º de outubro e revoga a portaria 84/2021, editada pelo Ministério da Infraestrutura, na gestão passada.

A nova portaria garante a participação da guarda portuária na coordenação da operação de sistemas de gerenciamento e informação de tráfego de embarcações (VTMIS) e nas parcerias com a União em programas, projetos ou ações de segurança pública, firmadas no Sistema Único de Segurança Pública (Susp). O ministério também concedeu prazo de 180 dias para que a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) edite uma norma que estabeleça o padrão nacional da carteira funcional e o brasão oficial da guarda portuária.

O texto estabelece ainda que a administração do porto adote as medidas necessárias para promover a segurança e vigilância no porto organizado, em conformidade com a Lei 7.102/1983, com o estudo de avaliação de riscos (EAR), com o plano de segurança portuária (PSP) e às determinações da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos). Também compete à administração do porto avaliar a necessidade de emprego de profissionais munidos de arma de fogo ou apenas com armas não letais, respeitadas as determinações da Conportos, do EAR e do PSP.

De acordo com a norma, a administração do porto deverá realizar a vigilância patrimonial e a segurança de pessoas físicas nas áreas sob a sua gestão direta, além de definir procedimentos a serem adotados em casos de incidente de proteção, sinistro, crime, contravenção penal, ou ocorrência anormal. Aos arrendatários de instalações portuárias caberá prover a segurança e a vigilância nos limites da área arrendada, sem prejuízo do cumprimento das orientações decorrentes da supervisão da unidade administrativa.

A administração do porto deverá contar com uma unidade administrativa responsável por exercer ou supervisionar a execução das atividades de segurança e vigilância. Caberá à administração do porto definir a denominação e a estruturação da unidade administrativa encarregada da segurança portuária, que deverá planejar, gerenciar e executar os serviços de segurança no porto organizado, cumprindo a legislação, zelando pela ordem, disciplina e incolumidade das pessoas, imóveis, equipamentos, veículos, mercadorias e outros bens sob responsabilidade do porto. Nos portos organizados que possuem guarda portuária, a denominação da unidade administrativa será NGPORT (Núcleo da Guarda Portuária).

A administração do porto terá que promover ações e cursos de capacitação aos seus empregados responsáveis por exercer atividades de segurança e vigilância, sendo obrigatório o estabelecimento do plano de capacitação. A administração do porto definirá o número de vagas para cursos de formação de supervisor de segurança portuária, de acordo com o estabelecido pela Conportos.

Promessa

A portaria é um dos últimos atos do ministro Márcio França, que deixará a pasta em breve para assumir o ministério a ser criado para o segmento de micro e pequenas empresas. O normativo atende a uma reivindicação dos guardas portuários, que temiam serem dispensados e substituídos por empresas terceirizadas de segurança. “Trata-se de uma equipe especializada, de grande valor, que presta um serviço único e de alta qualidade no Porto de Santos e nos demais portos organizados do Brasil”, afirmou o ministro, após assistir ao desfile de 7 de Setembro, em Brasília.

Na inauguração da Ponte de Inspeção Naval (PIN), na Ponta da Praia, em Santos (SP), no final de agosto, França havia prometido aos guardas portuários ali presentes, que assinaria a portaria, garantindo a preservação da categoria e colocando fim à ameaça de terceirização dos importantes serviços prestados.

Em nota, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, destacou o trabalho da guarda portuária local, que tem o maior contingente do país, e a portaria editada pelo



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPING

Edição: 151/2023
Página 71 de 71
Data: 11/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MPor. Segundo Pomini, a categoria merece ser preservada e ter seus direitos garantidos. “Os portos do Brasil precisam deste cuidado especializado”, salientou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/09/2023



MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPING.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: 11/09/2023