INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 153/2023
Data: 12/09/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
GOVERNO FEDERAL DECIDE PRORROGAR BENEFÍCIOS DO REPORTO POR MEIO DE PROJETO DE LEI 4
POWERSHORING É OPÇÃO SUSTENTÁVEL DE DESENVOLVIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS 5
ATÉ ONDE CHEGA O IMPACTO ECONÔMICO DOS CRUZEIROS? 7
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA ***8***
TAP VAI TER MAIS TRÊS VOOS, POR SEMANA, DO RECIFE PARA LISBOA A PARTIR DE 2024 8
COM R$ 7 BI PARA OFERTAR EM CRÉDITO ATÉ DEZEMBRO, BNB QUER ESTIMULAR MAIS INOVAÇÃO 9
AMBIENTE DE INOVAÇÃO 10
NOVO PAC EM PE: JOÃO CAMPOS E RAQUEL LYRA DEIXARAM DISPUTA POLÍTICA PARA PLATEIA 11
LULA VOLTARÁ A PERNAMBUCO NA RETOMADA DA REFINARIA ABREU E LIMA DIA 25 DE SETEMBRO 12
BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO ***15***
NOVAS PLANTAS DE BIOGÁS FAZEM PRODUÇÃO AUMENTAR EM 15% NO BRASIL 15
COMPLEXO DO PECÉM RECEBE APROVAÇÃO PARA INICIAR PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE COM APORTE DE R$ 90 MILHÕES 18
O PRÉ-SAL JÁ RESPONDE POR 78% DA PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PETRÓLEO DEPOIS DE 15 ANOS DE SER DESCOBERTO 19
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***21***
ANTAQ APROVA ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES 21
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF ***22***
BALANÇO - MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CELEBRA NOVE MESES DE CRIAÇÃO COM RECORDES NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROVIÁRIO E HIDROVIÁRIO 22
AEROPORTOS - SEIS AEROPORTOS DEVEM SER BENEFICIADOS COM OBRAS DE MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO 24
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***24***
RODOVIAS - APROVADA PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, CONCESSÃO DA BR-040/MG SEGUE AO TCU 24
INFRAESTRUTURA - NOVO PAC PERMITIRÁ RETOMADA DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA E DE RODOVIAS IMPORTANTES EM PERNAMBUCO 25
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***26***
EDITORIAL – DIÁLOGO E DIPLOMACIA NO MERCOSUL 26
NACIONAL - HUB – CURTAS 27
Transição 1 ..... *27*
Transição 2 ..... *27*
Fica, por enquanto *27*
Novo ministério *28*
NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO TOMA POSSE NA QUARTA-FEIRA COMO MINISTRO 28
NACIONAL - RENAN FILHO LANÇA NOVO PAC 29
REGIÃO NORDESTE - DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELO É ENTREGUE 29
MERCOSUL - CONCESSÃO DE TRÊS HIDROVIAS É PRIORIDADE DA ANTAQ, AFIRMA DIRETOR-GERAL 30
MERCOSUL - CEO DO BRASIL EXPORT ALERTA SOBRE PEDÁGIO COBRADO PELA ARGENTINA EM HIDROVIA 31
MERCOSUL - PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DO URUGUAI APOSTA NO DIÁLOGO PARA RESOLVER CRISE NO MERCOSUL 32
MERCOSUL -ESTUDO DE CARGAS DO NOVO TERMINAL HIDROVIÁRIO É ENTREGUE A AUTORIDADES 33
MERCOSUL - MERCOSUL EXPORT É NOVO MARCO NA RELAÇÃO ENTRE BRASIL E URUGUAI 34
INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI 35
MERCOSUL - MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM PRECISAM EVOLUIR NO BRASIL 36
JORNAL O GLOBO – RJ ***38***
APOSTAS ESPORTIVAS: RELATÓRIO MANTÉM TAXA PARA BETS EM 18%, TEXTO INCLUI OUTROS JOGOS ON-LINE 38
GALEÃO: LUFTHANSA ANUNCIA QUE PRETENDE DOBRAR OFERTA DE VOOS NO AEROPORTO EM 2024 38
ANTECIPAÇÃO DE PERDAS DO ICMS DEVE FICAR EM TORNO DE R$10 BI EM 2023, DIZ PADILHA 40
PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS: 'PETROBRAS TEM CONDIÇÕES DE ENTREGAR ESTUDOS MAIS SÓLIDOS', DIZ PRESIDENTE DO IBAMA 41
INFLAÇÃO SOBE 0,23% EM AGOSTO, PUXADA PELA ALTA DA ENERGIA ELÉTRICA, DIZ IBGE 42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***46***
A IGNORÂNCIA DE LULA, A ORDEM DE PRISÃO CONTRA PUTIN E O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL 46
LULA VAI ANTECIPAR R$ 10 BI EM COMPENSAÇÃO DE PERDA DO ICMS PARA SOCORRER PREFEITURAS 46

É LEGÍTIMO O CONGRESSO TER PROTAGONISMO NA CONFECÇÃO DO ORÇAMENTO, DIZ SECRETÁRIO DO PLANEJAMENTO 48
'RISCO DE A SELIC PARAR NUM PATAMAR ACIMA DE 9% ESTÁ CRESCENDO', DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO CITI BRASIL 50

VALOR ECONÔMICO (SP) 53

PARA SECRETÁRIO DE PAES, SUBSTITUIÇÃO DE MÁRCIO FRANÇA PODE BENEFICIAR RECUPERAÇÃO DO GALEÃO 53
COSAN INVESTIMENTOS JÁ ALOCOU R$ 21 BI EM OUTROS NEGÓCIOS, COM MAIOR PARTE NA VALE 54
COMPASS TERÁ NOVO SEGMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE GNL E VÊ POTENCIAL DE CRESCIMENTO PARA COMMIT 55
DIVISÃO LEGISLATIVA SE MANTÉM E RECEITA CAIRÁ APÓS ELEIÇÃO NO EQUADOR 56
VIBRA ENERGIA BUSCA EXPANSÃO EM LOGÍSTICA 58
SEW PLANEJA INVESTIR QUASE R$ 1 BI EM 5 ANOS E BUSCA NOVOS CLIENTES 59

PORTAL PORTOS E NAVIOS 61

OCEAN WINDS E PRUMO LOGÍSTICA UNEM FORÇAS PARA AVANÇAR NA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO BRASIL 61
ARTIGO - LIÇÕES SOBRE A CRISE DO CANAL DO PANAMÁ 62
BRADO REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE 10 MIL CONTÊINERES NO MÊS 63
RESTRIÇÕES DO REPETRO-SPED NÃO DEVEM SE ESTENDER A AFRETAMENTOS A TEMPO, DIZ ADVOGADO 64
FPSO SEPETIBA CHEGA AO BRASIL 65
OS PRINCIPAIS PORTOS GLOBAIS PODEM FICAR INUTILIZÁVEIS ATÉ 2050 65
CANAL DO PANAMÁ ATINGIDO PELA SECA PODE REDUZIR AINDA MAIS OS TRÂNSITOS DIÁRIOS 66
CONCESSÕES DAS HIDROVIAS BRASIL-URUGUAI, PARAGUAI E MADEIRA NA LINHA DE FRENTE 67
BALANÇO REGISTRA CONCLUSÃO DE 21 OBRAS COM RECURSOS DO FMM EM 2023 68
LEILÃO DO ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO PORTO DE ITAJAÍ SERÁ NA QUARTA-FEIRA 69
TRANSPETRO ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE GASEIROS E PETROLEIROS 70

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 72

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 72

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GOVERNO FEDERAL DECIDE PRORROGAR BENEFÍCIOS DO REPORTO POR MEIO DE PROJETO DE LEI

Regime fiscal para o setor portuário seria alvo de medida provisória, mas estratégia foi alterada
Por: Bárbara Farias

O benefício fiscal para importação de equipamentos e investimentos em infraestrutura nos portos brasileiros chega ao fim em 31 de dezembro Foto: Alexsander Ferraz/AT

A pouco mais de 90 dias para o fim da vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), o Governo Federal optou por converter a medida provisória (MP) que garantiria a prorrogação do texto em um projeto de lei (PL). O benefício fiscal para importação de equipamentos e investimentos em infraestrutura nos portos brasileiros chega ao fim em 31 de dezembro.

Em agosto, o Ministério de Portos e Aeroportos, então sob gestão de Márcio França, sinalizou que a MP seria elaborada até outubro e que a pasta mantinha diálogos com o Ministério da Fazenda para ajustar o conteúdo. Agora, com a chegada de Silvio Costa Filho à pasta, haverá a conversão do instrumento de garantia do Reporto.

Em nota, o Ministério de Portos e Aeroportos informou que, “em conversa com a Casa Civil, surgiu o entendimento de que a medida provisória fosse convertida em projeto de lei. Feito isso, foi submetido à Casa Civil, que após análise solicitou as contribuições do Ministério da Fazenda e do Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário (SNTF), cujo setor é fortemente beneficiado com o Reporto, assim como o setor portuário”, informou o Ministério de Portos.

“Atualmente, encontra-se em diálogo com a SNTF e Ministério dos Transportes e, posteriormente, será submetido ao Ministério da Fazenda, que também está a par do assunto”, complementou a pasta. O ministério explicou também que “a então MP tramitará como PL normalmente, tendo em vista que o futuro ministro de Portos e Aeroportos já sinalizou como política pública a importância de dar prosseguimento a esse tema”.

Em paralelo, na Câmara dos Deputados, o Projeto de Lei 4.885/2016, que trata sobre o Reporto, passou a ter um novo relator na Comissão de Finanças e Tributação da casa: Paulo Alexandre (PSDB). Ele afirmou que dará celeridade à tramitação da matéria. “É importante que seja por meio do projeto de lei, que é o instrumento legal mais avançado, hoje, no Congresso Nacional. O PL está com a relatoria da CFT. Nós vamos fazer esse relatório de uma forma célere, como o tema exige”, disse Barbosa.

“Nós precisamos resolver essa questão com a maior celeridade e garantir presivibilidade a um segmento da economia, porque fica difícil estabelecer um plano de investimento que vai gerar emprego e renda sem ter um mínimo de presivibilidade. Estamos falando de 90 dias, sem saber o que vai acontecer nesse prazo que vai expirar. Isso é muito ruim para o País e para a economia”, ressaltou o parlamentar.

Reforma tributária

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

Para A Tribuna, em agosto, o presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva, comentou que discutiria com o relator da reforma no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), uma garantia ao tema. “As mudanças ocorrerão gradativamente, então, esperamos uma medida que garanta o Reporto pelo menos até 2027, até que a reforma seja concluída”.

À época, o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), Angelino Caputo, afirmou que a entidade tem participado das articulações para preservar o Reporto. Segundo ele, o regime é fundamental para que os setores portuário e ferroviário reduzam o Custo Brasil e a infraestrutura não seja um peso no custo da logística. "Se a gente tiver que repassar o custo da aquisição do maquinário ao custo do serviço prestado, isso vai incidir no produto brasileiro que é exportado”.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/09/2023

POWERSHORING É OPÇÃO SUSTENTÁVEL DE DESENVOLVIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS

Crescimento de complexos portuários passa por atração de plantas industriais alimentadas por energia limpa
Por: Ted Sartori

Empresas norte-americanas, europeias, japonesas e chinesas, em especial, têm interesse em instalar indústrias com energia limpa Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A América Latina, o Brasil e, em especial, o Porto de Santos estão na rota do powershoring. É o termo que se refere à atração de plantas industriais alimentadas por energia limpa. Ou seja, proveniente de fontes renováveis - como hídrica, eólica, solar e biomassa - em países onde elas são abundantes.

“O powershoring representa uma grande janela de oportunidade para o Brasil e é uma estratégia que pode ser decisiva para empresas que são grandes consumidoras de energia, como as indústrias de aço, vidro, fertilizantes, cimento, papel e celulose e cerâmica”, afirma o gerente-executivo de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Davi Bomtempo.

Segundo ele, “esses e outros setores, que têm sido pressionados pelos custos da energia e pela urgência de descarbonizar a produção, podem encontrar no Brasil um destino seguro para a instalação de suas fábricas”.

Empresas norte-americanas, europeias, japonesas e chinesas, em especial, têm interesse nisso. Antes, a prioridade era a de ter fábricas em regiões com custos mais vantajosos de mão de obra. Agora, a necessidade de descarbonizar a economia para combater o aquecimento do planeta faz com que um dos principais atrativos para a indústria seja a oferta abundante e segura de energia renovável.

Fatores diversos facilitam a vida do Brasil nesse segmento, como a localização privilegiada, distante de regiões com questões geopolíticas complexas e de eventos climáticos extremos, grande variedade de produtos minerais e agrícolas para uso industrial e, claro, a já expressiva presença de multinacionais dos mais variados setores.

“Essa é uma estratégia de localização da produção para exportação. Estamos falando de zonas de produção que estão próximas a portos. Esse é o ideal: zonas de portos, com retroáreas de produção

em que chegam energia verde", afirma o vice-presidente do setor privado no Banco de Desenvolvimento da América Latina e do Caribe (CAF), Jorge Arbache.

"E isso é o que acontece, por exemplo, no Porto de Santos. Boa parte da energia do complexo santista, se não toda, é de rede. E o Porto de Santos pode entrar nessa rota global de investimento direto no Brasil, recebendo grandes investimentos como já tem acontecido. A gente tem documentado isso na região e também no Brasil. E é muito provável que isso vai se acelerar nos próximos anos", completa o vice-presidente do banco de desenvolvimento.

O CAF anunciou recentemente estar em processo de negociação de um repasse de até US$ 600 milhões – como financiamento de linhas de crédito para investimentos em plantas industriais de energia verde – ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e ao Banco do Nordeste (BNB). De acordo com Arbache, US$ 500 milhões deverão ser repassados ao BNDES e entre US$ 50 milhões e US$ 100 milhões ao BNB. Foi o CAF, aliás, que cunhou o termo powershoring.

Além do Porto de Santos, Arbache destacou que os complexos de Pecém (CE), Aratu (BA), Suape (PE) e Rio Grande (RS) também combinam a condição de porto multimodal para manufatura com zonas industriais e que chegam com energia verde.

Números e tática
Para se ter uma ideia de como o Brasil é importante nisso, em 2020, segundo a Agência Internacional de Energia (AIE), 82% da matriz energética e 71,4% da matriz elétrica do mundo eram derivadas de fontes não renováveis. Por exemplo: nos Estados Unidos, estes indicadores representam respectivamente 92% e 61%; na China, 90% e 67%; no Reino Unido, 86% e 58%.; e no Brasil, 50,3% e 15,4%.

Dados do Balanço Energético Nacional mostram que as fontes renováveis tiveram uma participação de 47,4% na matriz brasileira, porcentual muito superior à média de 14,1% do mundo. O País, que é o segundo maior produtor de biocombustíveis, atrás apenas dos Estados Unidos, também vem desenvolvendo tecnologias e modelos de negócios inovadores nesta área.

Exemplo disso são os carros híbridos, movidos a etanol ou a eletricidade. Outra iniciativa são as células de combustível que convertem etanol em hidrogênio no posto de gasolina ou no próprio veículo para gerar eletricidade. Está em estudo, ainda, a produção de diesel, querosene de aviação e hidrogênio verde a partir dos óleos de soja, macaúba e dendê.

Para desfrutar desses benefícios, o Porto de Santos e as cidades que o cercam devem se preparar, observa Arbache. "Existe um interesse cada vez maior não é em amor à região, mas em amor à competitividade das próprias empresas que precisam buscar alternativas. Santos tem que se preparar colocando em prática não só uma logística avançada e uma simplificação de procedimentos, mas também temas de capital humano, de infraestrutura, de regulamentação e associados à cadeia de valor". T

udo, reforça o representante do CAF, é questão de compreensão do que tem de ser feito. "Quem entender melhor e se preparar vai, provavelmente, estar em uma situação cada vez mais favorável para atrair esses investimentos. Existe, claro, competição entre os países da América Latina, assim como dentro do Brasil. E cada vez mais", emenda.

É preciso, lembra Arbache, que o complexo portuário santista tenha um olhar estratégico e uma estratégia para recepção desses investimentos.

"Não pode ser uma coisa tipo varejo, isolada. Tem que ter um plano de voo para oferecer para esses investidores cada vez mais em busca de alternativas. Eles estão indo na América Latina para conversar, ouvir e saber o que há de facilidades para que eles aterrissem suas plantas industriais. E o Porto tem que entrar nessa agenda, com uma visão estruturada, de conjunto, integrada. Isso parece simples, mas, na verdade, é bastante complexo. E é por aí que tem que ir".

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/09/2023

ATÉ ONDE CHEGA O IMPACTO ECONÔMICO DOS CRUZEIROS?

Mais leitos, mais cruzeiristas e maior eficiência dos navios levaram o Brasil a alcançar números recordes
Por: Marco Ferraz

Cada R$ 1,00 investido no setor de cruzeiros movimentou R$ 4,05 na economia nacional Foto: Silvio Luiz/AT

Você sabia que os impactos econômicos da indústria de cruzeiros vão muito além das atividades diretamente ligadas aos navios? Com certeza você conhece alguém que faz parte da ampla cadeia ligada aos cruzeiros marítimos, principalmente em Santos, que representa 60% dos embarques das temporadas nacionais. Aliás, você mesmo pode ter sido impactado pelos números do nosso setor.

Segundo o recente estudo feito pela Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil) e pela Fundação Getulio Vargas (FGV), cada R$ 1,00 investido pelo setor de cruzeiros movimentou R$ 4,05 na economia nacional. Vou explicar: a temporada 2022/2023 injetou R$ 5,1 bilhões na economia brasileira. Esse número engloba tanto gastos diretos, indiretos e induzidos das companhias marítimas quanto os de cruzeiristas e tripulantes. O impacto gerado pelas armadoras foi de aproximadamente R$ 3 bilhões. Já o impacto gerado pelos gastos dos cruzeiristas e tripulantes foi de R$ 2,1 bilhões.

Esses gastos dos cruzeiristas e tripulantes beneficiam muitos setores da economia. Por exemplo, os impactos no segmento de alimentos e bebidas chegaram a R$ 631,4 milhões. Comércio varejista - despesa com compras e presentes – foi impactado em R$ 618,4 milhões, seguido por transporte durante a viagem, com R$ 508,9 milhões e transporte antes e/ou após a viagem, com R$ 325,3 milhões. Passeios turísticos somam R$ 260 milhões e, por fim, hospedagem antes ou após a viagem de cruzeiro teve R$ 93,8 milhões injetados pela indústria de cruzeiros.

O estudo também trouxe um dado muito interessante: quanto cada cruzeirista deixa nas cidades de escala. Esse índice foi de R$ 639,37, mas quando falamos em Santos, que é uma cidade de embarque e desembarque, o impacto foi ainda maior e chegou a R$ 813,56. Esse valor chega ao restaurante, ao vendedor de água de coco na praia, à loja de lembrancinhas, à manicure da região, ao supermercado, ao taxista, à empresa de passeios, ao hotel, à companhia especializada em limpeza, aos agentes de viagens e operadores de turismo, ao vendedor de lanche na orla, entre muitos outros que fazem parte do dia a dia das pessoas.

Só na última temporada, foram 803 mil cruzeiristas percorrendo por 17 destinos, a bordo de nove navios. Se considerarmos que Santos representa 60% dos embarques, mais da metade desse número recorde de pessoas movimentou a economia santista e arredores. Também durante a temporada 2022/2023 foram gerados quase 80 mil postos de trabalho: 1.652 entre tripulantes e 77.915 entre empregos diversos, de forma direta, indireta e induzida, motivados pelos gastos das armadoras e dos cruzeiristas e tripulantes nas cidades portuárias.

Mais leitos ofertados, mais cruzeiristas e maior eficiência dos navios levaram a indústria de cruzeiros no Brasil a alcançar números recordes na última temporada e mostrar sua força e alta capacidade de retomada.

Entretanto, a temporada passada e a próxima são as de maiores custos operacionais de todos os tempos. Por isso, precisamos buscar melhorias em infraestrutura, segurança, regulação e desenvolvimento de novos destinos, além de estarmos preparados para receber os novos navios,

maiores, mais tecnológicos e sustentáveis. O presente é positivo e o futuro pode ser ainda mais promissor se conseguirmos melhorar a competitividade do setor no Brasil e na América do Sul, sempre com responsabilidade e muito trabalho focado nas pessoas, no meio ambiente, no compliance e nas comunidades visitadas pelos navios.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 12/09/2023

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

TAP VAI TER MAIS TRÊS VOOS, POR SEMANA, DO RECIFE PARA LISBOA A PARTIR DE 2024

Atualmente, a TAP faz diariamente um voo de Recife a Lisboa. Com a mudança, serão 10 frequências por semana saindo da capital pernambucana
Da Redação ME

Diretor da Pontestur, José Guilherme Pontes, está otimista com o aumento das frequências dos voos da TAP saindo do Recife a partir de março de 2024. Foto: Thiago Paixão/Divulgação

A companhia aérea portuguesa TAP vai fazer mais três frequências semanais saindo do Recife para Lisboa a partir de 31 de março de 2024. Atualmente, a capital pernambucana tem um voo diário ligando os dois destinos. Com a mudança, vai sair de 7 para 10 frequências. A empresa também decidiu aumentar a frequência em outras capitais, que vão totalizar 11 frequências a mais no Brasil. Com isso, a corporação supera o número de voos da prepandemia.

Também para 2024, o Rio de Janeiro sai de dez frequências para doze. Já as cidades de São Paulo, Belém, Brasília, Natal, Maceió, Porto Alegre e Salvador também terão mais um voo semanal de e para Portugal. No pico do verão europeu, serão 91 voos semanais, ligando diretamente 11 das principais capitais do Brasil às cidades de Lisboa e ao Porto.

A companhia também vai aumentar a sua operação em vários países como Moçambique, Canadá e Estados Unidos, além de mais voos para países da Europa, como a Itália. Atualmente, a TAP possui voos diretos de São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Natal, Maceió, Porto Alegre, Recife e Salvador, para Lisboa, além de conectar o Porto a São Paulo e ao Rio de Janeiro.

Loja física da Pontestur/TAP

Nesta terça-feira (12), a agência Pontestur inaugura um novo espaço em parceria com a TAP que vai funcionar no lobby do Mar Hotel, em Boa Viagem, Zona Sul do Recife. “Geralmente, em cada capital, a TAP escolhe um parceiro. Em Recife, foi a nossa agência. A intenção é oferecer um serviço integrado com foco, principalmente nos clientes das viagens de lazer, resolvendo todo tipo de solicitação”, resume o diretor da Pontestur Soluções em Viagens, José Guilherme Pontes.

Ele cita que os serviços vão desde um problema com a mala do passageiro até remarcar ou refazer um roteiro de viagem. Há 37 anos no mercado, a Pontestur atua muito na área corporativa. “Sempre fizemos a gestão da mobilidade para os clientes corporativos. Agora, estamos trazendo isso para o

cliente de lazer", comenta Pontes, acrescentando que o serviço mais amplo oferece também outros serviços, como um bilhete ferroviário, o aluguel de carro, entre outros.

Num tempo em que se resolve quase tudo pela internet, José Guilherme argumenta que uma loja física traz mais confiança aos clientes, passando mais "credibilidade". A loja da agência, que já existia, ampliou em três vezes o seu tamanho para dar mais comodidade aos clientes e funcionar como TAP Partner (parceira da TAP).

Ele argumenta que a agência pode conseguir preços mais atrativos. "O grande segredo para comprar uma tarifa mais econômica é se organizar com antecedência. A companhia aérea vende o bilhete com um ano de antecedência. Para uma viagem internacional, o ideal é comprar seis meses antes", aconselha.

José Guilherme está muito otimista com o incremento das frequências da TAP que vão ocorrer em 2024. "Com o aumento do número de voos, em três dias da semana vamos ter dois voos diários para Portugal", comenta. Atualmente, a TAP tem um voo diário para Portugal saindo do Recife.

O otimismo também ocorre porque há sinais de que o turismo está se recuperando da crise provocada pela pandemia. "Acabando a crise sanitária, aumentou a procura pelos serviços das agências de turismo", conta José Guilherme. Ocorreu um crescimento de 200% no faturamento da Pontestur entre os anos de 2019 e 2023. A receita da agência é predominantemente corporativa. A expectativa da companhia é ter um crescimento de 30% dos atendimentos aos consumidores de viagem de lazer.

A agência tem 140 colaboradores e um faturamento de cerca de R$ 400 milhões por ano. Atualmente, a Pontestur acompanha o deslocamento diário de aproximadamente 800 viajantes e faz um atendimento ativo a 750 empresas em todo o Brasil.
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 12/09/2023

COM R$ 7 BI PARA OFERTAR EM CRÉDITO ATÉ DEZEMBRO, BNB QUER ESTIMULAR MAIS INOVAÇÃO

O BNB se tornou um forte indutor da inovação no Nordeste, principalmente em Pernambuco.
Por Patricia Raposo

Pedro Ermírio, superintendente do BNB em Pernambuco: surpresa com FNE Inovação/Foto: divulgação BNB

Após anunciar, nesta segunda-feira (11), o crescimento de 1.127% na concessão de crédito para inovação a empresários pernambucanos no primeiro semestre deste ano, o Banco do Nordeste (BNB) informou ao Movimento Econômico que ainda dispõe de R$ 7 bilhões para bater sua meta em 2023.

O banco não estabelece limite sobre esse montante para o FNE Inovação. Pelo contrário, o que o BNB deseja é que os tomadores de crédito observem como podem inovar e busquem essa linha de crédito. "Se acontecer de um grade projeto não encontrar mais disponibilidade de recursos este ano, ele tende a ser relocado para o primeiro semestre do 2024", explica superintende do BNB em Pernambuco, Pedro Ermírio de Almeida Freitas Filho.

Essa evolução na concessão da linha de crédito do FNE Inovação demonstra que o BNB se tornou um forte indutor da inovação no Nordeste, principalmente em Pernambuco, e que o tema entrou de fato na agenda local, mesmo num cenário de alta nas taxas de juros. O empresário está entendendo que inovar traz ganhos competitivos e que não pode perder tempo.

Indústria na frente no BNB

Quem puxou a alta foi o setor industrial (R$ 816,7 milhões), bem acima dos R$ 371,8 milhões destinados à Infraestrutura, e os R$ 288 milhões para a Agropecuária. E é preciso considerar que infraestrutura inclui no seu rol os investimentos em geração e distribuição de energia, um segmento em franca expansão e que tem demandado muitos investimentos. O superintende do BNB revelou, porém, que apesar de a indústria ter puxado o crescimento do FNE inovação, a demanda por crédito subiu em todos os setores.

Para se ter uma ideia do que o crescimento de 1.127% representa, basta dizer que em toda área de atuação do Banco, a evolução foi de 160%. O valor total de crédito concedido no período foi de R$ 1,63 bilhão. Desse montante, Pernambuco recebeu sozinho R$ 548 milhões. O valor supera de longe os R$ 126 milhões contratados no estado em todo o ano de 2022.

“Fomos realmente surpreendidos pela tomada de crédito pelo setor industrial. Entendemos que isso decorre das exigências para a indústria se tornar mais competitiva, seja em relação a processos ou ao produto fabricado”, disse superintende do BNB.

AMBIENTE DE INOVAÇÃO

Hubine, Hub de Inovação, tem unidades em Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA)/Foto: divulgação BNB

Mas há outros fatores. Um deles é o próprio ambiente inovador pernambucano. Recife é sede do Porto Digital, um dos maiores ecossistemas de TI e Inovação do Brasil. Além disso, a própria Federação da Indústria, a Fiepe, também tem dado forte contribuição com iniciativas como o Instituto Senai Inovação (ISI).

E o próprio BNB faz sua parte. O banco não apenas concede crédito, mas mostra ao empresário o que é inovar, com ajuda do seu Hub de Inovação, o Hubine, que tem unidades em Fortaleza (CE), Recife (PE) e Salvador (BA). Um exemplo ocorreu no Sertão do Araripe, onde um médico buscou o banco para financiar uma nova máquina de ressonância magnética. O BNB entendeu que o novo equipamento passaria a oferecer um tipo de exame que não havia na região. Bastou isso para que o crédito pudesse ser feito através do FNF Inovação.

Condições facilitadas

O BNB entende que inovação requer investimentos mais altos e é preciso dar condições diferenciadas. No FNE Inovação, o prazo de pagamento fica mais longo – saem dos 12 anos do financiamento tradicional, para 15 anos. Já as taxas de juros chegam a cair até 30% para o cliente que pegar até R$ 1 milhão. O prazo de carência também cresce de 4 para 5 anos. “Temos estimulado os empresários a buscarem recursos com uma finalidade mais ampla”, diz o superintendente.

“É realmente surpreendente”, diz o presidente do Porto Digital, Pierre Lucena, ao saber dos números. “É bom ver que há verba garantida para inovação”, ressalta. Lucena acredita que muito do que está se vendo no ambiente empresarial pernambucano é fruto da influência do Porto Digital. “Temos feito esforços para levar inovação à indústria e um dos exemplos é o Programa Desenvolve Aí”, ressalta.

O programa propõe-se a levantar, junto ao setor industrial, desafios e oportunidades que serão solucionados por meio da inovação. Na prática, é realizada uma imersão nas corporações, analisando sua cadeia produtiva e identificando gargalos. O programa também se propõe a promover pontes com as empresas de tecnologia, grupos de pesquisa e startups para que estas proponham soluções.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 12/09/2023

NOVO PAC EM PE: JOÃO CAMPOS E RAQUEL LYRA DEIXARAM DISPUTA POLÍTICA PARA PLATEIA

Diálogo com o Governo Federal foi destacado pelos gestores
Por Jairo Lima

O clima de rivalidade quase sempre esperado entre a governadora Raquel Lyra (PSDB) e o prefeito João Campos (PSB) não se refletiu, desta vez, nos discursos dos gestores durante a apresentação do Novo PAC, nesta segunda-feira (11/9), no Recife. Ambos foram aplaudidos durante a plateia pelos seus respectivos apoiadores.

Prefeito do Recife, João Campos (PSB), criticou o antigo Governo Bolsonaro. Foto: Rodolfo Loepert/PCR

João Campos destacou a importância do programa e reclamou do antigo Governo Bolsonaro. “Tive a oportunidade de ser deputado federal por dois anos e acompanhei de perto um momento difícil que o Brasil atravessou no último governo. Você entrava no Ministério da Educação, por exemplo, e via que tudo estava completamente destruído, sem corpo técnico, sem projeto estruturador. Todos sabem que fazer um trabalho dessa dimensão leva tempo, então, eu imagino o desafio que foi para buscar as informações necessárias para priorizar e construir a estrutura necessária para realizar o PAC. Conseguimos ver a densidade com que isso foi feito e o esforço público colocado no processo para fazer algo que olhasse pro Brasil como inteiro, que entendesse que o desenvolvimento público é fundamental, que o investimento público é indutor desse desenvolvimento e deve vir também atrelado com a iniciativa privada. O olhar para geração de emprego, para as matrizes mais importantes que vão dar proteção ao meio ambiente, ao desenvolvimento de novas fontes energéticas, pela infraestrutura urbana, de áreas rurais, tudo isso traz a competência de um time e mostra que no discurso tudo cabe, mas na prática importa quem faz – e o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva é um governo que veio para fazer e construir pelo Brasil”, disse o Prefeito do Recife.

Raquel Lyra falou sobre o bom relacionamento junto ao Governo Federal para buscar parcerias em diversas áreas. ““A gente conseguiu construir um relacionamento com o Governo Federal que permite que a gente tenha reuniões semanais de ponto de controle, para que as obras, que hoje estão anunciadas, possam, de fato, ser a realidade do nosso Estado”, disse.

Governadora Raquel Lyra (PSDB) ressaltou o relacionamento com o Governo Federal. Foto: Miva Filho/Governo de Pernambuco.

“Com os investimentos que chegam pelo Novo PAC, anunciamos um novo rumo para o nosso estado e um novo momento para Pernambuco. Por isso, quero agradecer a capacidade de diálogo do presidente Lula e de seu governo, que veio representado pelo ministro Rui Costa. Só combatemos as desigualdades com investimentos, então essa parceria com o governo federal é fundamental. Temos obras estruturadoras que vão fazer o Estado voltar a crescer, gerar empregos e renda. O Estado está trabalhando com o governo federal para que a gente possa agilizar, através de cooperação técnica e financeira, para permitir que cada região possa ter avanços”, completou Raquel Lyra.
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 12/09/2023

LULA VOLTARÁ A PERNAMBUCO NA RETOMADA DA REFINARIA ABREU E LIMA DIA 25 DE SETEMBRO

No novo PAC, está prevista as conclusões dos trens 1 e 2 da Rnest e da Unidade de Abatimento de Emissões (Snox).
Por Jairo Lima

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) virá ao estado de Pernambuco, no próximo dia (25/8), para evento que deve marcar a retomada das atividades da Refinaria Abreu e Lima, localizada no município de Ipojuca. O aviso foi dado pelo ministro Rui Costa (Casa Civil) durante o evento de apresentação das obras do Novo PAC para Pernambuco. Na ocasião, Rui Costa apenas destacou que Lula viria no final do mês, mas ao final do lançamento a informação foi assegurada pela senadora Teresa Leitão (PT). “A Petrobras vai acompanhar o presidente na visita para fazer o anúncio da retomada da refinaria”, disse o ministro.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, do PT, fez a apresentação das obras do Novo PAC para o estado de Pernambuco. Foto: Joédson Alves/Agência Gov

No novo PAC, está prevista as conclusões dos trens 1 e 2 da Rnest e da Unidade de Abatimento de Emissões (Snox). Anunciada em 2005, no primeiro Governo Lula, a Refinaria Abreu e Lima custaria, inicialmente, US$ 2,4 bilhões. A obra contava com a construção de duas unidades de refino, cada uma com capacidade de processar 115 mil barris de petróleo por dia.

As obras da refinaria foram paralisadas em 2015, quando iniciaram as investigações da Operação Lava Jato. Até então, a refinaria tinha custado US$ 18,9 bilhões à Petrobras, o que equivalia, na época, a R$ 66,5 bilhões.

Durante a próxima visita de Lula também serão assinados novos empréstimos junto à Caixa Econômica Federal, além de outros anúncios relacionados ao Novo PAC.

Rui Costa ainda destacou o caráter apartidário do programa em âmbito nacional. “O Brasil tem esse fenômeno de ano sim, ano não, ter eleição, e a gente termina focando demais nisso. Mal saímos de uma eleição nacional e estadual e a imprensa já fala da eleição do ano seguinte. Se a gente não tiver foco e atenção a gente não constrói esse país, então quero já pedir a união de todos, independente de quem vai ser candidato ano que vem. É hora de todo mundo juntar energia e esforços para que, juntos, possamos trabalhar por Pernambuco e pelo Brasil. Isso é fundamental para as coisas acontecerem. O PAC dialoga com todos os estados e governos, estaduais e municipais. E como o Presidente Lula diz, uma mãe ou um pai devem olhar para todos os filhos, mas acudir primeiro os filhos que precisam mais”, afirmou o ministro.

INVESTIMENTOS

Os investimentos previstos no Novo PAC para Pernambuco vão modernizar a infraestrutura de mobilidade do estado e implementar novos projetos em diferentes áreas como saúde e educação. O Novo PAC conta com investimento previsto de R$ 1,7 trilhão divido entre recursos públicos e privados e tem expectativa de gerar 4 milhões de empregos.

Em Pernambuco, somente no eixo de transporte estão previstos 17 projetos distribuídos entre rodovias e ferrovias. A construção de novo trecho da Ferrovia Transnordestina, que vai de Salgueiro até o porto de Suape é um dos destaques. Haverá adequações nas BR 423 e 104 e estudos para viabilizar as concessões dos aeroportos de Petrolina e Recife.

As adutoras do Pajeú e do Agreste Pernambucano também serão finalizadas. Será ampliado o Hospital Universitário da UFPE e concluídas a fábrica de hemoderivados da Hemobrás e a refinaria Abreu e Lima.

Pelo Programa Minha Casa Minha Vida, quase 10 mil moradias no estado serão retomadas ou iniciadas. Na Educação, 366 obras em 135 municípios, entre escolas, quadras e creches, devem ser retomadas. Na área da Saúde, 24 unidades básicas de saúde em 17 municípios terão suas obras concluídas.

Está prevista também a recuperação do Cais 1 do Porto de Suape. Leilões de transmissão de energia devem beneficiar, além de Pernambuco, outros estados como Alagoas, Paraíba e Rio Grande do Norte.

Também estavam presentes no ato: o ministro Renan Filho (Transportes); a ministra Luciana Santos (Ciência, Tecnologia e Inovação); o futuro ministro Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos), que deve tomar posse quando Lula voltar da viagem do G-20; os senadores Teresa Leitão (PT) e Humberto Costa (PT); os deputados federais Eriberto Medeiros (PSB), Túlio Gadêlha (Rede), Pedro Campos (PSB), Fernando Monteiro (PP) e Carlos Veras (PT); a prefeita de Serra Talhada e presidente da Amupe, Márcia Conrado (PT); o Diretor-Presidente da Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco, Ricardo Essinger; e o Vice-presidente de Finanças e Controladoria da Caixa Econômica Federal , Marcos Brasiliano; além de secretários de estado, deputados estaduais, prefeitos e prefeitas de Pernambuco.

OBRAS EM DESTAQUE EM PE

- Ferrovia Transnordestina;
- Adequação da BR-423 – São Caetano – Lajedo;
- Adequação da BR-104 – Caruaru – Divisa PB;
- Adutora do Pajeú – 2ª Fase / 2ª Etapa (Obra – 72% – Inclui 1ª e 2ª fases da 2ª Etapa);
- Adutora do Agreste Pernambucano – 1ª Etapa;
- Recuperação patrimônio histórico de Recife e Olinda Fernando de Noronha;
- Ampliação do Hospital Universitário da UFPE;
- Infovia estadual e internet em 5.937 escolas;
- Hemobrás – conclusão da fábrica de hemoderivados;
- Conclusão da Refinaria Abreu e Lima;
- Moradias do Programa Minha Casa Minha Vida.
- Momento histórico, diz Humberto sobre o lançamento do Novo PAC em Pernambuco

Segundo Humberto, o Novo PAC é resultado de muito diálogo e de uma construção a muitas mãos. Foto: Kelvin Maciel

Vice-presidente nacional do PT, o senador Humberto Costa participou, nesta segunda-feira (11), no Recife, do lançamento do Novo PAC em Pernambuco e celebrou os novos investimentos para o estado. São cerca de R$ 92 bilhões distribuídos em mais de 600 obras e investimentos estruturantes. É o caso da Ferrovia Transnordestina, da BR-423 (São Caetano – Lajedo), da BR-104, das Adutoras do Pajeú e Agreste, além de empreendimentos do Minha Casa, Minha Vida.

“Estamos vivendo aqui um momento extremamente importante para o nosso estado. Hoje, Pernambuco recebe um dos maiores pacotes de investimentos da sua história, que certamente vai fazer o estado voltar à rota do desenvolvimento”, afirmou o senador.

Segundo Humberto, o Novo PAC é resultado de muito diálogo e de uma construção a muitas mãos. “Não foram poucas as vezes que estive com os ministros Rui Costa e Renan Filho para defender projetos para o estado. Mas o programa não é resultado de uma ação de A, B, ou C. Foi exatamente por causa da soma de esforços e, acima de tudo, da garra, da determinação e da vontade política do presidente Lula que hoje celebramos estes tão importantes investimentos”, avaliou.

Humberto disse ainda que, com as novas ações, Pernambuco vai voltar a crescer e recuperar o lugar que lhe é de direito. “Vamos garantir de volta tudo aquilo que nos foi tomado nos últimos anos. Pernambuco sofreu com um governo federal que virou as costas para o nosso estado e para o Nordeste. E mais que isso: incitou o ódio, o preconceito e a intolerância. Mas como o presidente Lula gosta de dizer: o momento é de união e reconstrução. E é exatamente isso que estamos fazendo aqui: reconstruindo pontes e buscando soluções para os problemas de Pernambuco e do país”, disse.

Em todo o país, são mais de R$ 1,7 trilhão em investimentos e cerca de 4 milhões de empregos diretos e indiretos gerados. “Mais do que um pacote de ações, o Novo PAC traz de volta para os pernambucanos e para os brasileiros a capacidade de sonhar e de ver os seus sonhos se realizarem. E traz a certeza de que o país voltou aos trilhos e que vai seguir no rumo certo”, resumiu o senador.

Yves Ribeiro articula verba do PAC para Paulista

Segundo o prefeito Yves Ribeiro (MDB), A cidade do Paulista será contemplada com recursos para saneamento integrado e urbanização do Tururu e São Pedro, no Janga. Foto: Prefeitura do Paulista

O prefeito do Paulista, Yves Ribeiro, participou, nesta segunda-feira (11/9), do lançamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O evento ocorreu no auditório da Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco (FCAP-UPE). O Governo Federal deve investir quase R$ 92 bilhões em Pernambuco.

A cidade do Paulista será contemplada com recursos para saneamento integrado e urbanização do Tururu e São Pedro, no Janga; contenção de encostas, entre outras obras estruturadoras.

Márcia Conrado reforça importância do NOVO PAC para Serra Talhada

A prefeita de Serra Talhada, Márcia Conrado (PT), que representou os prefeitos pernambucanos como presidente da AMUPE, participou do evento e teve a confirmação de grandes obras previstas para o município sertanejo.

Durante o evento, muitos projetos importantes para o município de Serra Talhada foram confirmados no esbouço do Novo PAC, como a projeto de duplicação da BR-232 até Serra Talhada e investimento no aeroporto da cidade, conforme já havia disso anunciado pela prefeita Márcia Conrado.

“Essa é uma grande conquista para os serra-talhadenses, pois nossa cidade se desenvolve a passos largos e essas obras terão impacto direto em nosso desenvolvimento, gerando emprego, renda e bem estar para toda a população”, destacou Márcia.

Para o Aeroporto de Serra Talhada, segundo a secretária-executiva da Casa Civil, Mirian Belchior, serão realizadas diversas intervenções, como um novo terminal de passageiros, revitalização de pista, pátio e taxiway. Além disso, também faz parte do PAC diversos programas de moradia e o Residencial Vanete Almeida será contemplado, beneficiando mais de 900 famílias.

“Pernambuco é um lugar de riqueza cultural, talento inigualável e um espírito empreendedor que é verdadeiramente inspirador. Em nossas cidades e municípios, testemunhamos o potencial ilimitado de nossos cidadãos. E agora, com o lançamento deste programa, estamos investindo nesse potencial e na garantia da qualidade de vida de todos os pernambucanos. Juntos, vamos construir um futuro mais brilhante e próspero para Pernambuco”, frisou Márcia.

Prefeito de Santa Cruz do Capibaribe, Fábio Aragão destaca adequação da Br-104 como benefício para Polo de Confecções

O prefeito Fábio Aragão (PP) entende que adequação da BR-104 é fundamental para o Polo de Confecções. Foto: Divulgação

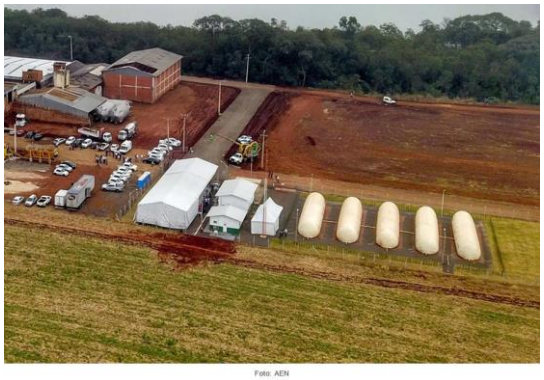
O prefeito de Santa Cruz do Capibaribe, Fábio Aragão, participou na manhã desta segunda-feira (11), do lançamento do Novo Programa de Aceleração de Crescimento (PAC), do Governo Federal, no qual Pernambuco receberá R$ 91,9 bilhões.

O Polo de Confecções do Agreste será beneficiado pela adequação da BR-104. De acordo com Fábio, “a conclusão da duplicação entre Toritama e Pão de Açúcar é uma obra fundamental para a mobilidade, para o acesso dos clientes ao nosso Polo de Confecção. Também foi anunciada a conclusão das adutoras que vai levar água para a nossa cidade, para que o nosso povo tenha água na torneiras de fato, e também para que possamos incentivar a chegada de novas empresas. São obras importantes que nós estamos lutando há muitos anos para que elas sejam concluídas”.
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 12/09/2023

BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO

NOVAS PLANTAS DE BIOGÁS FAZEM PRODUÇÃO AUMENTAR EM 15% NO BRASIL

informações: Sou Agro



Em 2022, o Brasil demonstrou um crescimento na geração de biogás e biometano. Confirmando a importância da fonte para o desenvolvimento da bioeconomia, em 2022, 114 novas plantas de biogás começaram a operar, o que representou um crescimento de 15%, em relação a 2021. Hoje o Brasil possui 936 plantas instaladas, sendo que 885 unidades estão em operação produzindo aproximadamente 2,8 bilhões Nm³/ano de biogás com aproveitamento energético.

Entre as aplicações energéticas do biogás o biometano se destacou com um crescimento de 82% no número de plantas no país, registrando um total de 20 plantas em operação em 2022. Estas plantas convertem 22% do biogás produzido no Brasil em cerca de 359,8 Nm³/ano de biometano, o equivalente a rodar 3.598 milhões km/ano com veículos leves e 900 milhões km/ ano com veículos pesados.

A geração de energia elétrica apresentou aproximadamente 86% das plantas em operação no Brasil, o que representa a geração de 2,08 bilhões de Nm³/ano, ou seja, 72% do volume de produção de biogás em 2022.

Rafael González, diretor-presidente do CIBiogás, relata que o crescimento reflete o comportamento dos agentes do setor, que vem investindo em alternativas renováveis que fazem evoluir o cenário da matriz energética brasileira.

“O biogás e o biometano estão se destacando dentre outras energias. Na agropecuária, vimos que o crescimento foi significativo, sendo responsável por 63% do total das plantas que entraram em operação em 2022. Isso é muito importante, pois traduz como as fontes renováveis são essenciais para todo o tipo de setor e como podem impactar positivamente várias cadeias produtivas” afirma o diretor.

O impacto do Saneamento

Apesar do destaque do crescimento do número de plantas de biogás a partir de resíduos da agropecuária, o maior volume de biogás produzido em plantas que entraram em operação no ano de 2022 foi protagonizado pelo setor de saneamento, que aproveitou energeticamente cerca de 2,1 bilhões de Nm³/ano de biogás, o equivalente a 74% do biogás produzido no país.

Felipe Marques, Diretor de Desenvolvimento Tecnológico do CIBiogás, destaca que o volume expressivo reflete importantes projetos implementados em aterros sanitários no país e sinaliza boas expectativas para o aproveitamento energético em 2023, pois a cada dia ficam mais evidentes as oportunidades associadas ao saneamento ambiental com biogás.

“No Brasil todo o biogás vem ganhando espaço. O grande trunfo do biogás está relacionado à diversificação de fontes, aplicações e distribuição geográfica no território e estamos vendo isso acontecer no Brasil. Os impactos à matriz energética são diversos e de toda ordem.” ressalta Marques.

O diretor complementa enfatizando a importância desses dados na democratização das alternativas renováveis com apoio dos setores políticos.

“A intenção do CIBiogás com o Panorama do Biogás 2022 é trazer clareza sobre como o mercado de biogás no Brasil vem se desenvolvendo, permitindo que oportunidades de mercado e necessidades de avanços em políticas públicas sejam percebidas.

A publicação é multipropósito e pode atender a diversos públicos. O Biogás é um energético estratégico para a economia de baixo carbono e a transição energética. O Brasil tem grande potencial e devemos aproveitar os dados compartilhados pelo Panorama para voltar olhares esperançosos para este setor que só tem a crescer cada ano mais em todos os estados brasileiros” complementa o diretor.

Biogás em todo o Brasil

O Panorama do Biogás no Brasil 2022 ressalta mais uma vez a permanência de Minas Gerais como o estado com mais plantas em operação, totalizando 274, tendo em segundo lugar, o Paraná, com 198 plantas.

Quando analisamos os estados que registraram um crescimento expressivo em relação ao ano anterior, São Paulo é protagonista, com aumento de 21% de plantas e de 27% na produção de biogás.

Tamar Roitman, gerente executiva da Associação Brasileira do Biogás (ABiogás), comenta que para 2024 as expectativas são muito positivas para o setor, principalmente para o biometano e energia elétrica. Com o aumento da cadeia de fornecimento, houve um aumento do número de plantas, que poderia ser muito maior, mas que depende do amparo de políticas públicas direcionadas, além de linhas de financiamento aplicáveis para diversas formas de produzir o biogás em diversas escalas.

“Estamos vendo a demanda por biometano crescendo de forma bastante importante e os projetos se direcionando em um bom sentido, porém ainda faltam incentivos que ajudam a orientar os investimentos, aumentando a viabilidade e tornando os projetos em biometano mais atrativos para efetivamente termos um aumento da produção” ressalta Roitman.

Projetos que alavancam o setor

Nesta edição as empresas Aggreko, 3DI Engenharia e UBE Industries, associadas mantenedores do CIBiogás, compartilharam cases que também estiveram em operação em 2022 para demonstrar a eficácia do biogás nas iniciativas realizadas por empresas que investem e veem potencial na fonte como parte expressiva da matriz energética do Brasil. A oportunidade é uma exclusividade dos membros presentes no ecossistema do CIBiogás.

No Panorama, a Aggreko dará destaque para um case em aterro sanitário com 25MW de capacidade de geração de energia elétrica a partir do biogás. Sidnei Guimarães, gerente de operações da Aggreko, contou como foi a experiência de compartilhar sobre o projeto para mais de 1 mil pessoas que esperam a publicação no setor.

“A cada ano, aguardamos com grande entusiasmo a atualização do panorama do biogás, um indicador crucial para atestar o avanço do setor nos últimos meses. Em 2023, essa expectativa se mantém. É com orgulho que a Aggreko tem a oportunidade de ressaltar sua valiosa contribuição para o universo do biogás, destacando as suas soluções no referido panorama.”

Guimarães destacou que a inserção reafirma o compromisso e estratégia de crescimento da Aggreko que estão vinculados ao modelo “energy as a service” (energia como serviço) que solidifica a presença da empresa neste cenário elevando o compromisso com a causa a partir da conexão com o CIBiogás.

Luciana Balter, Business Development Specialist South America da UBE Industries, comenta que o Panorama do Biogás é um marco importante do setor, visto que o documento destaca os avanços que o setor está alcançando e que a inserção de cases práticos se mostra eficaz para fornecer insights sobre a implementação do biogás e biometano em diversos cenários.

“Acredito que compartilhar essas situações não apenas destacam as conquistas do setor, mas também fornece um guia prático para outros interessados em adotar e trabalhar com essa tecnologia limpa, sustentável e principalmente renovável.”

Lúcio Ricken, Sócio-diretor da 3DI Engenharia, conta que um dos objetivos da empresa é a consolidação da relevância e referência em purificação e upgrade de biogás principalmente na américa latina até 2025, e ressalta a importância da conexão ao CIBiogás na criação de network com outras empresas, como foi o que aconteceu com 3DI e UBE.

“O fortalecimento do mercado do biogás será mais promissor se feito por todos os atores do setor. Demonstrar mais um case operacional da 3DI para o Panorama do Biogás evidencia a percepção de dever cumprido e de caminhada pela rota certa em prol do desenvolvimento econômico e socioambiental na cadeia do biogás.”

Sobre o CIBiogás

O CIBiogás – Centro Internacional de Energias Renováveis e Biogás é uma instituição de Ciência e Tecnologia com Inovação, dedicada ao desenvolvimento do biogás como recurso energético limpo e competitivo, com o objetivo de promover o mercado de energias renováveis.

Iniciado há mais de 10 anos com a intenção de solucionar as questões ambientais envoltas na região Oeste do Paraná, o CIBiogás surgiu a partir de uma iniciativa da Itaipu Binacional para executar ações que desenvolveram o tema biogás e toda a cadeia de produção e fornecimento. Até hoje, as instituições juntamente com o Parque Tecnológico Itaipu (PTI) são parceiras em diversos projetos

relacionados aos gases em todo o Brasil e também de outros combustíveis avançados e hidrogênio a partir de biogás.

Na competência de centro de referência, o CIBiogás desenvolve a cadeia de biogás, visando aumentar a oferta e participação do biogás na matriz energética brasileira, atuando em todas as etapas da cadeia. O CIBiogás possui o 1º Laboratório de Biogás no Brasil acreditado pela Coordenação Geral de Acreditação do Inmetro – CGCRE na norma ISO 17025:2017, para o ensaio de Potencial Bioquímico de Metano.

O CIBiogás é uma instituição com atuação especial na questão de decisão tecnológica e de negócios. Desta forma, a cada ano temos participado mais ativamente da implantação de novos empreendimentos e atualização tecnológica de plantas de biogás em operação, sendo que todo o suporte está vinculado à modelagem robusta de negócios.
Fonte: BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO
Data: 12/09/2023

COMPLEXO DO PECÉM RECEBE APROVAÇÃO PARA INICIAR PROJETO DE HIDROGÊNIO VERDE COM APORTE DE R$ 90 MILHÕES

Informações: Click Petróleo e Gás

Ceará recebe investimento US$ 90 milhões em hidrogênio verde no Complexo do Pecém. Investimento inclui instalação de infraestrutura básica e outras obras essenciais.

Atividades portuárias no Terminal Portuário do Pecém; Terminal de Múltiplo Uso – TMUT; Containers; Cargas; Atividades do Complexo Industrial Porto do Pecém; Economia; Porto; Navio; Infraestrutura; Foto © Tatiana Fortes / Gov. do Ceará

A Comissão de Financiamentos Externos (Cofiex), órgão ligado ao Ministério do Planejamento e Orçamento, aprovou na quarta-feira (6) o financiamento de US$ 90 milhões para obras de infraestrutura no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Cipp). As melhorias que serão realizadas com os investimentos são essenciais para a chegada do hub de hidrogênio verde.

Ceará comemora investimento em hidrogênio verde no Complexo do Pecém

Além do valor do financiamento, o Cipp entrará com uma contrapartida no valor de US$ 10 milhões. As obras no Complexo do Pecém incluem a instalação de uma infraestrutura básica para corredores de utilidades e acesso ao setor produtivo de H2V no Complexo do Pecém, tais como: a expansão do Terminal de múltiplas Utilidades (TMUT) do Porto do Pecém, que recebe um novo berço de atração e a expansão do Píer 2 do terminal portuário para H2V e seus derivados.

Nas redes sociais, o governador Elmano de Freitas comemorou a aprovação do financiamento e afirmou que está dialogando com empresas interessadas em investir na cadeia do hidrogênio verde no estado.

O governador do Ceará afirma que, até o momento, foram assinados 32 memorandos de entendimento para fechar o compromisso para a instalação de empreendimentos no setor no estado. Este recurso permitirá mudanças estruturais no complexo industrial, possibilitando a transição de projetos piloto para a escala industrial de H2V.

O presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueiredo, ressalta a importância desse investimento. O executivo destaca que os projetos de hidrogênio verde no Complexo do Pecém devem reduzir possíveis riscos percebidos pelos desenvolvedores e financiadores privados e assim impulsionar a

transição de projetos-piloto para a escala industrial, realizando investimentos nas capacidades e infraestrutura compartilhadas para facilitar a efetivação da implantação da cadeia de gerenciamento verde no Estado.

Ceará se destaca em outros projetos
Em junho deste ano, o Conselho Administrativo dos Fundos de Investimento Climático (CIF) já havia aprovado um plano de US$ 70 milhões para apoiar a flexibilidade da rede para a integração de energia renovável no Brasil, sendo US$ 35 milhões para projetos de hidrogênio verde no Complexo do Pecém. Esse recurso ainda será analisado pela Cofiex.

O investimento é para implantação de infraestruturas compartilhadas e para um hub de capacitação e inovação para a cadeia do H2V na região do Pecém, consolidando a educação e incentivando a inovação na região.

Entre os estados brasileiros, o Ceará é o que mais possui projetos previstos. Como citado anteriormente, já foram assinados 32 memorandos de entendimento com empresas nacionais e estrangeiras, com uma sinalização de investimentos acima de US$ 30 bilhões (R$ 145,7 bilhões). Desse total, há três pré-contratos já fechados, nos quais a estimativa de investimento é de US$ 8 bilhões (R$ 38,8 bilhões).

Entenda melhor a corrida pelo hidrogênio – O combustível do futuro
O hidrogênio é o elemento mais abundante do universo e possui potencial para reduzir a pegada ambiental de setores intensivos em carbono e impulsionar o processo de transição energética, o hidrogênio é visto por vários como o combustível do futuro.

Entretanto, não é qualquer hidrogênio que o mercado busca. Todo o entusiasmo é por sua versão sustentável, chamada de hidrogênio verde, cuja produção o Brasil tem condições de liderar globalmente.

O hidrogênio verde é derivado da água, em um processo de extração que utiliza energia elétrica renovável para quebrar a molécula e separar o hidrogênio gasoso do oxigênio.

Para o Brasil, o setor pode ser uma ótima oportunidade, visto que o país apresenta condições climáticas favoráveis à geração de energia eólica e solar, desta forma o Brasil pode se tornar um dos principais produtores e exportadores de hidrogênio verde.
Fonte: BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO
Data: 12/09/2023

O PRÉ-SAL JÁ RESPONDE POR 78% DA PRODUÇÃO BRASILEIRA DE PETRÓLEO DEPOIS DE 15 ANOS DE SER DESCOBERTO

Informações: PetroNotícias

Depois de 15 anos desde que começou a operar, o pré-sal responde hoje por 78% da produção da Petrobrás – e por mais de 1/3 da produção da América Latina – com 2,06 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed) produzidos no segundo trimestre deste ano. Do primeiro óleo extraído no pré-sal do campo de Jubarte, na porção capixaba da Bacia de Campos, até hoje, a produção naquela camada deu uma guinada, a ponto de ultrapassar o volume produzido por países com tradição no setor de O&G, como México, Nigéria e Noruega. Se fosse um país, o pré-sal ocuparia o 11º lugar no ranking mundial dos produtores de petróleo. Das 57 plataformas operadas pela Petrobrás, 31 estão no pré-sal, sendo 23 de forma dedicada, produzindo atualmente um dos petróleos mais descarbonizados do mundo. O pré-sal se tornou uma das fronteiras petrolíferas mais competitivas da indústria global. Em 2023, alcançou uma produção acumulada de 5,5 bilhões de

barris de petróleo – capitaneada pelos três maiores campos em operação dessa camada: Tupi, Búzios (o maior do mundo em águas ultraprofundas) e Mero. Para efeito de comparação, a produção da Petrobrás no pós-sal, em águas profundas e ultraprofundas, levou 26 anos para atingir o patamar de 5,5 bilhões de barris.

O presidente da empresa, Jean Paul Prates, diz que os 15 anos de produção no pré-sal, no ano em que a Petrobras completa 70 anos de história, são motivo de orgulho e alegria. Os resultados impressionantes que alcançamos nessa camada são a prova da criatividade, da inteligência e da capacidade de superação brasileira. Enquanto os céticos duvidavam e colocavam em xeque a viabilidade técnica do pré-sal, nossos petroleiros e petroleiras foram lá e fizeram. Eles ousaram, desenvolveram tecnologia que não existia no mercado, junto com nossos parceiros e fornecedores, e transformaram uma fronteira até então desconhecida nesse gigante de produção em águas profundas. É uma jornada de sucesso sem precedentes no setor, com impacto positivo não só para a Petrobras, mas para a indústria global e a sociedade nas mais diversas frentes, com um legado valioso de conhecimento científico, tecnológico e intelectual."

A magnitude da produção do pré-sal se reflete em um volume expressivo de contribuições para sociedade brasileira: de 2008 até junho de 2023, a Petrobrás pagou cerca de US$ 63 bilhões em participações governamentais – entre royalties e participações especiais – associadas diretamente à produção do pré-sal. Além desse montante, outros US$ 63 bilhões foram pagos ao Estado brasileiro pela aquisição de blocos e direitos em ativos do pré-sal. Esses valores, somados (US$ 126 bilhões), evidenciam a dimensão do retorno do pré-sal para a sociedade civil. A magnitude da produção do pré-sal se reflete em um volume expressivo de contribuições para sociedade brasileira: de 2008 até junho de 2023, a Petrobrás pagou cerca de US$ 63 bilhões em participações governamentais – entre royalties e participações especiais – associadas diretamente à produção do pré-sal. Além desse montante, outros US$ 63 bilhões foram pagos ao Estado brasileiro pela aquisição de blocos e direitos em ativos do pré-sal. Esses valores, somados (US$ 126 bilhões), evidenciam a dimensão do retorno do pré-sal para a sociedade civil.

O primeiro óleo do pré-sal foi produzido em 2 de setembro de 2008, no campo de Jubarte, na porção capixaba da Bacia de Campos. "De lá para cá, a Petrobrás experimentou um verdadeiro salto de produção naquela camada, estendendo sua atuação para o pré-sal da Bacia de Santos. Oito anos depois do primeiro óleo, a produção operada (Petrobras + parceiros) acumulada no pré-sal alcançou a marca de 1 bilhão de barris. Em 2019, após 11 anos, ultrapassou o volume de 2,5 bilhões de barris, e em 2021, superou o patamar de 4 bilhões de barris – até chegar a 5,5 bilhões em julho de 2023," diz a empresa. Esse resultado foi alcançado graças ao desenvolvimento de tecnologias de última geração que mudaram os rumos do setor em águas profundas – e viabilizaram a produção num cenário até então inexplorado, com poços perfurados de mais de 7 mil metros de profundidade total – sendo 5 mil de profundidade terrestre e 2 mil de profundidade d´água – espessa camada de sal, além de alta temperatura, pressão e distância de 300 km da costa.

Fonte: BRAIN MARKET – INTELIGÊNCIA DE MERCADO
Data: 12/09/2023

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APROVA ABERTURA DE AUDIÊNCIA PÚBLICA DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

A Avaliação de Resultado Regulatório acontecerá na Resolução que define os direitos e deveres dos usuários de apoio marítimo, apoio portuário, cabotagem e longo curso

Consulta pública inicia no dia 18/09 e seguirão até às 23h59 do dia 01/11

Brasília 11/09/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a realização da Consulta Pública 06/2023, referente à proposta de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Resolução-ANTAQ 62/2021. O período de contribuições iniciará na próxima segunda-feira (18).

A deliberação aprovada na última Reunião Ordinária de Diretoria foi assinada pelo diretor-geral, Eduardo Nery, e publicada no Diário Oficial da União (DOU) da última sexta-feira (8).

A regulação também tem como objetivo reduzir a assimetria de informação no tocante à sobre-estadia de contêineres. Especialmente nos artigos 19 a 21 que estabeleceram algumas regras a fim de entregar maior eficiência ao mercado, a exemplo do dever de transparência e publicidade, marco temporal do início e do fim da contagem de free time e situações em que a contagem desse prazo é suspensa.

A modalidade de ARR da ANTAQ foi estabelecida pela Resolução Normativa ANTAQ 55/2021 e faz parte da Agenda de Trabalho de ARR aprovado pelo Acórdão 454-2022-ANTAQ.

No documento em questão serão analisados os conceitos de sobre-estadia; Apresentação do histórico e o "porquê" de estar se realizando esta avaliação, com o enfoque na temática; Avaliação da racionalidade da norma, objetivando-se avaliar, a partir do problema regulatório previamente identificado os possíveis impactos das opções de ação que foram adotados para se mensurar o alcance dos objetivos pretendidos.

Também serão apresentados alguns achados a partir do estudo elaborado pela área técnica da ANTAQ, o que reafirma o compromisso da autarquia em aprimorar sua regulação, em linha com o conceito de boas práticas e regulação assertiva.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até as 23h59 do dia 01/11/2023, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível neste link, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 12/09/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

BALANÇO - MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS CELEBRA NOVE MESES DE CRIAÇÃO COM RECORDES NOS SETORES PORTUÁRIO, AEROVIÁRIO E HIDROVIÁRIO

MPOR realizou investimentos robustos, firmou importantes acordos, entregou inúmeras obras e elaborou programas inovadores, como o Voa Brasil

Criado há pouco mais de nove meses, o Ministério de Portos e Aeroportos avança e se mostra fundamental na tarefa de alavancar a infraestrutura do país, o aquecimento do setor hidroviário e o acesso democrático ao transporte aéreo.

A importância do MPOR, como indutor de crescimento, desenvolvimento e integração, é comprovada por números e ações. No primeiro semestre de 2023, os setores portuário, aeroviário e hidroviário bateram recorde atrás de recorde.

Pelas hidrovias brasileiras, por exemplo, 66,46 milhões de toneladas de cargas foram escoadas nos primeiros seis meses deste ano. Comparado a 2022, o aumento foi de 13,3%. Um recorde histórico!

Quando o assunto é aviação, também há motivo para comemorar: em julho, mês de férias, 8,4 milhões de passageiros passaram pelos aeroportos do país. A marca é 10,2% maior em comparação com o mesmo período do ano passado. O setor registrou o melhor primeiro semestre dos últimos oito anos: mais de 43,8 milhões de pessoas passaram pelos terminais, uma alta de 15% em relação ao mesmo período de 2022. Dados que vão ao encontro de uma das principais bandeiras do Governo Federal e do MPOR: democratizar o transporte aéreo.

É aguardado ainda para os próximos dias o lançamento de um dos programas mais importantes desenvolvidos pelo Ministério de Portos e Aeroportos: o Voa Brasil. O projeto vai oferecer passagens aéreas a até R$ 200, para um público inicial formado por aposentados e pensionistas do INSS. Não haverá nenhum tipo de subsídio por parte do governo, já que o programa utilizará somente assentos ociosos nos voos domésticos.

O segundo semestre de 2023 também começou bem para o setor portuário, que arrecadou R$ 208,1 milhões com o leilão de quatro áreas portuárias. Os contratos de administração dos terminais, localizados em Alagoas e no Ceará, são de 25 anos.

Além dos grandes números, muitas obras foram entregues, acordos foram assinados e projetos foram turbinados no início do segundo semestre, pelo Ministério de Portos e Aeroportos. Entre as últimas ações, destacam-se:

- Assinatura da portaria que impede a terceirização da Guarda Portuária. O ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, assegura, assim, que as atividades de segurança e vigilância nos portos organizados no Brasil não sejam privatizadas

- Resolução que limita a movimentação aérea no Aeroporto Santos Dumont (RJ), observando a distância máxima de 400 quilômetros de seu destino ou origem, em aeroportos de voos domésticos

- Redução tarifária de até 66% no Porto de Itaguaí (RJ). Anteriormente, o MPOR já havia anunciado queda nas taxas também nos Portos de Santos (SP), da PortosRio (RJ), do Rio Grande (RS) e de Ilhéus (BA)

- Publicação do edital transitório para operação do Porto de Itajaí (SC), a pedido do MPOR. O objetivo é que as atividades no porto sejam retomadas, gerando renda e emprego para a cidade

- Assinatura do acordo para binacionalização do Aeroporto de Rivera, no Uruguai; Iniciativa busca aumentar a integração da América do Sul, diminuir a burocracia e baratear as passagens aéreas, já que companhias brasileiras poderão operar voos domésticos no terminal uruguaio

- Retirada de mais de 50 barcos e cascos de embarcações abandonados há décadas na Baía de Guanabara (RJ). Com isso, a segurança da navegação está preservada e a recuperação ambiental da área poderá ser realizada

- Retomada da rota aérea São Paulo-Joanesburgo (África do Sul). Ministro Márcio França participou do evento, que vai ao encontro de pedido do presidente Lula, de estreitar os laços Brasil-África

- Inauguração da Instalação Portuária no Rio Mamoré (RO). A nova IP4 recebeu R$ 8,6 milhões de investimento do Governo Federal, com o intuito de acelerar o ciclo de expansão das hidrovias brasileiras

- Liberação de R$ 12,9 milhões, por meio da Secretaria Nacional de Aviação Civil, para a implementação do novo sistema de Controle de Carga e Trânsito na Importação, modal aéreo. Além de modernizar o antigo processo, que funcionava havia 30 anos, o CCT Importação irá diminuir o tempo de processamento de cargas aéreas internacionais de 5,8 dias para 1,5 dias e gerar uma economia de até R$ 10 bilhões anuais às importações aéreas

- Detonação subaquática de rochas na Hidrovia Tietê-Paraná. A operação faz parte das obras de ampliação do canal de navegação de Nova Avanhandava, em Buritama (SP). Ao todo, serão investidos R$ 300 milhões na melhoria da hidrovia

- Inauguração de megaterminal de celulose no Porto de Santos (SP). Investimento de R$ 500 milhões irá possibilitar que o volume de celulose exportado triplique, embarcando a celulose também em contêineres

- Transporte aéreo mais acessível. A companhia aérea de baixo custo Arajet passa a operar no Brasil em setembro. A empresa vai conectar Santo Domingo, na República Dominicana, a Guarulhos (SP). Com três voos semanais, também haverá conexões para Punta Cana, Toronto, San Salvador e outros destinos

- MPOR promove a 4º edição do "Portos + Brasil", que premia as melhores práticas de gestão dos portos e estimula a eficiência e competitividade entre os empreendimentos portuários brasileiros

- Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante, administrado pelo MPOR, disponibiliza cerca de R$ 898 milhões para a ampliação e modernização de terminais portuários arrendados

- Liberação de R$ 21,3 milhões para início das obras do Aeroporto de Guarujá (SP). Reivindicação antiga da população da Baixada Santista, o projeto do terminal passou anos engavetado e só agora, com o novo Governo Federal, sairá do papel

- Entrega da recuperação da ponte de Inspeção Naval, em Santos (SP). Estrutura traz novas utilidades e receberá o VTMIS, ferramenta que facilita a atracagem das embarcações e o trabalho dos navegadores

Novo PAC

Os setores de portos, aeroportos e hidrovias também serão beneficiados pelo Novo PAC, com previsão de R$ 69,1 bilhões em investimentos. O MPOR será responsável pelo acompanhamento de 363 ações e empreendimentos do programa do Governo Federal.

Um dos principais destaques do Novo PAC é a construção do túnel submerso para conectar Santos e Guarujá (SP). Aguardada há quase um século pelos moradores da Baixada Santista, a obra deve receber mais de R$5 bilhões em investimentos por meio de PPP (parceria público-privada).

Com o objetivo de turbinar a aviação regional, o Novo PAC prevê um aporte de R$1 bilhão em 46 ações que envolvem a retomada de obras paralisadas, além de estudos e projetos de reforma e construção de terminais em todo o país.

Já a carteira de projetos e ações do setor hidroviário reúne 131 empreendimentos na terceira edição do PAC, com investimento total previsto de R$4,1 bilhões. Entre as principais ações estão os derrocamentos de trechos dos rios Tocantins (PA) e Tietê (SP), com previsão de R$1,4 bilhão em recursos. O programa traz ainda a aplicação de R$900 milhões na construção e recuperação de 20 instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4).
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 12/09/2023

AEROPORTOS - SEIS AEROPORTOS DEVEM SER BENEFICIADOS COM OBRAS DE MODERNIZAÇÃO E AMPLIAÇÃO

Portaria que aprova o projeto proposto pela concessionária que administra os terminais foi publicada ontem no DOU

Foi publicada nesta segunda-feira (11), no Diário Oficial da União (DOU), a Portaria nº 405, que aprova o projeto de investimento em infraestrutura aeroportuária para seis aeroportos brasileiros.

O documento, assinado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, atende à proposta da Concessionária do Bloco Central S.A., responsável pela administração dos terminais, de emitir debêntures incentivadas para captar recursos, a fim de financiar as melhorias nos aeroportos concedidos.

Serão beneficiados, com obras de ampliação e modernização, os seguintes aeroportos: Goiânia - “Santa Genoveva” (GO), Internacional de São Luís - “Marechal Cunha Machado” (MA), Teresina - “Senador Petrônio Portella” (PI), Palmas - “Brigadeiro Lysias Rodrigues” (TO), Petrolina - “Senador Nilo Coelho” (PE) e Imperatriz - “Prefeito Renato Moreira” (MA).

A Portaria entra em vigor na data da sua publicação.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 12/09/2023

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RODOVIAS - APROVADA PELO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES, CONCESSÃO DA BR-040/MG SEGUE AO TCU

Portaria publicada na edição de sexta-feira (8) do Diário Oficial da União traz aprovação do plano de outorga da rodovia federal. Expectativa é que concessão impulsione em torno de R$ 9 bilhões em investimentos e custos operacionais

O Ministério dos Transportes aprovou o plano de outorga para a concessão de 232,1 km da BR-040, entre Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG). Com a medida, que consta em portaria publicada na

edição desta sexta-feira (8) do Diário Oficial da União, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) protocolou a atualização da documentação referente à transferência do ativo à iniciativa privada no Tribunal de Contas da União (TCU).

A expectativa do Governo Federal é lançar o edital de concessão e realizar o leilão ainda neste ano. A previsão é que a nova concessão assegure R$ 9 bilhões na estrada federal, entre novos investimentos e custos operacionais. O segmento a ser concedido fica entre os Kms 544 e 776,1, desde o entroncamento da BR-040/MG com a BR-356/MG, em Belo Horizonte, e até o entroncamento com a ANT União e Indústria, em Juiz de Fora.

Ajustes
Após novos estudos, o Ministério dos Transportes decidiu separar o projeto original em dois trechos: de Belo Horizonte a Juiz de Fora e de Juiz de Fora ao Rio de Janeiro. A nova configuração visa atender ao interesse público, no sentido de antecipação de execução de obras em ambos os trechos e ampliar a participação na licitação.

A concessão de trecho da BR-495/RJ/MG, entre Juiz de Fora e Rio de Janeiro, originalmente prevista para ir a leilão juntamente com o segmento da BR-040 entre Belo Horizonte e Juiz de Fora, segue em análise e a previsão é que o edital seja publicada também neste ano.

Rota dos Cristais
A aprovação do segmento de Belo Horizonte a Juiz de Fora ocorre duas semanas após o Ministério dos Transportes aprovar o plano de outorgas da chamada Rota dos Cristais (BR-040/GO/MG), cuja projeção é de assegurar em torno de R$ 11 bilhões – também somados investimentos e custos operacionais.

Serão concedidos 594,80 quilômetros de pistas, de Belo Horizonte a Cristalina (GO): os segmentos incluem a BR-040/GO, entre o entroncamento com a BR-050 até a divisa de Minas Gerais e Goiás, e a BR-040/MG, do Km 0 ao 533,2, da divisa até o entroncamento com a BR-135, no Anel Rodoviário de Belo Horizonte.

O trecho faz parte da concessão da Via 040 (BR-040/DF/GO/MG), que foi desmembrada em três novos trechos: BH – JF, a da “Rota dos Cristais” e a da “Rota do Pequi”, entre Cristalina (GO) e o Distrito Federal, a qual será concedida com o trecho da BR-153/060, entre Goiânia (GO) e DF.

Com informações da ANTT
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 12/09/2023

INFRAESTRUTURA - NOVO PAC PERMITIRÁ RETOMADA DAS OBRAS DA TRANSNORDESTINA E DE RODOVIAS IMPORTANTES EM PERNAMBUCO

“Vamos começar o trecho de Pernambuco com recursos públicos pelo PAC enquanto encontramos sustentabilidade para fazer a concessão desse trecho”, disse o ministro Renan Filho

Ministro dos Transportes participou do evento organizado pela Casa Civil no Recife - Foto: Marcio Ferreira/MT

O Governo Federal apresentou, nesta segunda-feira (11), os principais empreendimentos do Novo PAC para Pernambuco. No que se refere ao eixo Transporte Eficiente e Sustentável, 17 projetos de rodovias e ferrovias foram elencados como prioridade do programa no estado. Entre os destaques estão a construção de novo trecho da ferrovia Transnordestina, de Salgueiro até o Porto de Suape; a retomada das obras de

adequação da BR-104/PE, de Caruaru a Toritama e de Toritama até Pão de Açúcar, na divisa do estado com a Paraíba; e a duplicação da BR-423/PE, de São Caetano a Lajedo.

“Sabemos da importância da Transnordestina, que é a maior obra de infraestrutura do Nordeste brasileiro”, afirmou o ministro dos Transportes, Renan Filho, em solenidade promovida pela Casa Civil da Presidência da República, no Recife (PE). “Vamos começar o trecho de Pernambuco com recursos públicos pelo PAC enquanto encontramos sustentabilidade para fazer a concessão desse trecho", completou.

O ministro também destacou a importância da retomada das obras paradas, principalmente no setor rodoviário. Participaram da cerimônia no Recife o ministro da Casa Civil, Rui Costa, a ministra de Ciência, Tecnologia e Inovação, Luciana Santos, a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra, o prefeito do Recife, João Campos, além de parlamentares e outras autoridades regionais.

Confira todos os projetos de transporte do Novo PAC para Pernambuco:

Rodovias
• Estudos para concessão da BR-101/230/PE/PB
• Estudos para concessão da BR-116/PE/PB/CE
• Estudos para concessão da BR-232/PE
• Adequação da BR-104/PE
• Adequação da Travessia Urbana de Petrolina – BR-407/428/PE
• Projeto de duplicação BR-423/PE – Lajeado – Garanhuns
• Projeto de construção da BR-110/316/PE
• Projeto de construção da BR-363/PE – Fernando de Noronha
• Projeto de construção da BR-424/PE
• Projeto de construção da variante do Contorno do Recife BR-101/408/PE
• Projeto de duplicação da BR-232/PE
• Projeto de duplicação da BR-408/PE
• Projeto de duplicação da BR-407/PE
• Duplicação da BR-423/PE – São Caetano – Lajedo

Ferrovias
• Construção da Transnordestina – Salgueiro – Suape
• Estudos de novas concessões da EF–232 – Transnordestina Salgueiro-Suape
• Investimentos das concessões existentes e nova da Transnordestina

Investimentos
Para 2023, estão previstos R$ 637 milhões em investimentos para a infraestrutura rodoviária e ferroviária de Pernambuco, valor três vezes maior ao que foi pago em 2022, pela gestão anterior. De acordo com o ministro Renan Filho, até o momento, R$ 238 milhões já foram aplicados no estado.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 12/09/2023

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DIÁLOGO E DIPLOMACIA NO MERCOSUL
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A recente imposição de um pedágio pela Argentina na hidrovia Paraguai-Paraná, uma importante rota fluvial compartilhada por cinco nações da América do Sul, despertou justificadas preocupações e acirrou tensões na região. A decisão unilateral da Argentina de impor essa taxa levanta questões significativas sobre a cooperação e o respeito aos acordos regionais, que são essenciais para a estabilidade e o desenvolvimento econômico do Mercosul.

A hidrovia Paraguai-Paraná é uma artéria vital para o comércio de grãos e mercadorias de Brasil, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina. Sua extensa extensão de mais de 3.400 quilômetros a torna um recurso crucial para o transporte eficiente de produtos essenciais. No entanto, é importante lembrar que esta hidrovia transcende fronteiras nacionais e pertence a todos os países que dela fazem uso.

A imposição do pedágio e a subsequente retenção de um comboio de barcaças do Paraguai pela Argentina foram medidas precipitadas e prejudiciais. Essa ação não apenas prejudica a economia do Paraguai, mas também afeta o livre fluxo de bens na região e lança uma sombra de incerteza sobre o funcionamento harmonioso do Mercosul, bloco comercial sul-americano do qual esses países fazem parte.

A postura do Uruguai, expressa pela presidente em exercício Beatriz Argimon, é um exemplo a ser seguido. O diálogo é a chave para a resolução dessa crise. Em vez de impor medidas unilaterais, os países envolvidos devem se reunir para discutir uma solução que atenda aos interesses de todas as partes. Essa é a essência da cooperação regional e da diplomacia eficaz.

Além disso, é crucial que o Mercosul e seus membros busquem mecanismos de arbitragem e resolução de disputas para resolver essas questões de maneira justa e de acordo com os princípios do bloco. A força diplomática deve prevalecer sobre ações unilaterais que apenas prejudicam a unidade regional.

Este incidente na hidrovia Paraguai-Paraná serve como um lembrete importante da necessidade de uma cooperação contínua e respeitosa entre os países sul-americanos. O desenvolvimento econômico e a estabilidade da região dependem disso. É hora de restaurar a calma, abrir canais de diálogo e trabalhar juntos para encontrar uma solução que beneficie a todos. O futuro do Mercosul e da América do Sul passa por uma solução para essa questão.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TRANSIÇÃO 1

As equipes do atual ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), e do próximo titular da pasta, o deputado federal Silvio Costa Filho (Republicanos-PE), começam a se reunir nesta terça-feira, dia 12, trabalhando na transição da gestão. Ontem, assessores de França terminaram os relatórios sobre as principais ações desenvolvidas nesses oito meses e meio, material que será apresentado hoje. Os dois lados esperam um processo tranquilo, principalmente devido à boa relação entre o pessedista e o republicano.

TRANSIÇÃO 2

Aliás, essa boa relação foi “herdada” pelo futuro ministro. Márcio França já era amigo do pai de Costa Filho, o ex-deputado federal Silvio Costa (Avante-PE). Eles foram colegas na Câmara em 2007 e entre 2009 e 2015. E Costa é um aliado do PSB em Pernambuco.

FICA, POR ENQUANTO

O secretário-executivo do Ministério de Portos e Aeroportos, Roberto Gusmão, deve permanecer no cargo. Mas não ficará muito tempo. Em reunião com o futuro ministro Silvio Costa Filho, ele explicou que já planejava deixar a função no início do próximo ano. Em 2024, trabalhará na campanha para a reeleição do prefeito de Recife (PE), João Campos (PSB), filho do ex-governador Eduardo Campos, falecido em um acidente aéreo em 2014. A disputa de um novo mandato municipal pelo prefeito foi defendida recentemente pelo vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin.

NOVO MINISTÉRIO

O atual ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, terá uma reunião com o ministro da Casa Civil, Rui Costa, nesta tarde. Na pauta, os preparativos para a criação de sua nova pasta, a das Micro e Pequenas Empresas. Um dos pedidos de França será alterar o nome do ministério para do Empreendedorismo, Economia Criava e Cooperativismo. A expectava é que ele seja criado com a publicação de uma medida provisória amanhã. Dessa forma, o ministro deixa sua pasta atual nessa quarta e já poderá assumir a nova função.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO TOMA POSSE NA QUARTA-FEIRA COMO MINISTRO

Antes disso está prevista uma reunião com o titular da pasta, Márcio França
Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br

Silvio Costa Filho já está em Brasília e, segundo interlocutores, já trabalha na mudança da estrutura do Ministério de Portos e Aeroportos, buscando nomes de sua confiança Crédito: Divulgação

O novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, vai tomar posse na próxima quarta-feira, 13. A informação foi divulgada ontem pelo deputado em suas redes sociais e confirmada pelo Palácio do Planalto

Uma reunião entre o ministro Márcio França e Silvio Costa Filho está marcada para esta terça-feira, 12. O futuro ministro chegou nesta segunda-feira, 11, em Brasília depois da confirmação de sua nomeação na pasta.

Silvio já está trabalhando pelas mudanças na estrutura do Ministério. Segundo interlocutores do deputado, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva autorizou novas nomeações na Infraero e nas Companhias Docas.

Além disso, Silvio está buscando nomes de sua confiança para as secretarias. O único que deve ficar é Roberto Duarte Gusmão, secretário executivo do Ministério. Amigo de longa data do novo ministro, ele também já foi presidente do Porto de Suape, no Pernambuco.

A entrada de Silvio Costa Filho na Esplanada foi para abrigar a sigla Republicanos no governo em busca de apoio no Congresso Nacional. O diretório da sigla, porém, já informou que o deputado vai precisar se licenciar do partido, pois o Republicanos não tem interesse em fazer parte do Governo.

O presidente do PSB, Carlos Siqueira, tem dito a aliados que a sigla apenas perdeu nas mudanças. Segundo ele, não faz sentido tirar Márcio França para colocar um partido que não oferecerá votos no parlamento.

De forma reservada, representantes do setor reforçam que a troca de ministro com 8 meses de governo gera instabilidade no setor.

Pautas importantes podem perder prazo, como a definição para o futuro da extensão do Reporto. O benefício vai até o dia 31 de dezembro e há o interesse para que o benefício vá até dezembro.

Na quarta-feira, o deputado Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), relator do Reporto na Comissão de Tributação e Finanças, vai se reunir com representantes do setor portuário para definir as prioridades do texto.

A alguns aliados, Paulo Alexandre Barbosa já sinaliza que qualquer avanço no Congresso através do Projeto de Lei do Reporto vai depender do futuro ministro Silvio Costa Filho.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

NACIONAL - RENAN FILHO LANÇA NOVO PAC

Entre as obras permitidas está a retomada das obras da ferrovia Transnordestina
Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, considera a obra da ferrovia Transnordestina a principal dentre todas as contempladas com recursos do PAC para a região Nordeste Crédito: Divulgação/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, lançou na segunda-feira, 11, os principais projetos do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para Pernambuco. Entre as obras permitidas está a retomada das obras da ferrovia Transnordestina.

“Vamos começar o trecho de Pernambuco com recursos públicos pelo PAC enquanto encontramos sustentabilidade para fazer a concessão desse trecho”, afirmou Renan Filho. O ministro considerou a obra como a principal do Nordeste.

A Transnordestina liga a cidade de Salgueiro ao Porto de Suape. Além dela, outros empreendimentos também estão previstos mais 16 ações.

Entre elas estão a retomada das obras de adequação da BR-104/PE, de Caruaru a Toritama e de Toritama até Pão de Açúcar, na divisa do estado com a Paraíba, e a duplicação da BR-423/PE, de São Caetano a Lajedo.

Para este ano, estão previstos R$ 637 milhões em investimentos para a infraestrutura rodoviária e ferroviária de Pernambuco. De acordo com o ministro Renan Filho R$ 238 milhões já foram investidos no estado nordestino.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

REGIÃO NORDESTE - DRAGAGEM DO PORTO DE CABEDELO É ENTREGUE

Agora, navios com até 55 mil toneladas poderão operar no complexo
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

O governador João Azevêdo também entregou a reforma e modernização dos armazéns 1 e 7, cujos serviços representaram investimentos de R$ 5 milhões de recursos estaduais Crédito: Divulgação/José Marques

A dragagem e aprofundamento do canal de acesso e da bacia de evolução do Porto do Cabedelo (PB) foi entregue nesta segunda-feira (11), com a presença do governador do Estado, João Azevêdo. Agora, navios carregados com até 55 mil toneladas poderão operar no

complexo 24 horas por dia. Antes, o porto só recebia embarcações com até 35 mil toneladas e dependia da alta da maré.

O investimento foi de R$ 115 milhões, oriundo de recursos do Estado. A obra foi iniciada no ano passado com o objetivo de aumentar a profundidade do canal de 9,14 metros para 11 metros. Já a bacia de evolução (área de manobra dos navios) ficou com 300 metros de largura. O novo calado permitirá um crescimento de até 57% na capacidade de movimentação de cargas do complexo portuário.

Em seu discurso, o governador da Paraíba ressaltou que a obra torna o porto mais competitivo, gerando emprego e fomentando a economia.

Na ocasião, o chefe do Executivo estadual também entregou a reforma e modernização dos armazéns 1 e 7, cujos serviços representaram investimentos de R$ 5 milhões de recursos estaduais.

Ele ainda acompanhou o início da implantação do programa Porto Cidade, que reúne uma série de ações voltadas ao desenvolvimento social dos trabalhadores portuários e da comunidade do entorno do porto, nas áreas de educação, cultura, tecnologia, sustentabilidade e saúde, fundamentado nas práticas ESG (Governança Ambiental, Social e Corporativa, na sigla em inglês). Dentro do Porto Cidade serão executados os projetos Porto que Toca, Porto que Educa e Porto que Cuida.

“Hoje entregamos não só os galpões, a dragagem, mas um projeto que vai mudar a relação do Porto com a cidade – o Porto Cidade, com assistência na saúde, na educação e na cultura, atestando a presença do governo em Cabedelo. Nós vamos continuar fazendo os investimentos, com a entrega da reforma dos demais armazéns até o final do ano e isso representa mais emprego e renda”, frisou Azevêdo.

O presidente da Companhia Docas da Paraíba, Ricardo Barbosa, destacou a importância do programa e disse que as aulas começaram e já contam com 350 alunos por dia fazendo os cursos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - CONCESSÃO DE TRÊS HIDROVIAS É PRIORIDADE DA ANTAQ, AFIRMA DIRETOR-GERAL

Na abertura do Mercosul Export, Eduardo Nery disse que a primeira delas deverá ser a da Lagoa Mirim
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

De acordo com o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, a primeira concessão do Brasil, a da Lagoa Mirim, que vai ligar o país ao Uruguai, vai impulsionar as demais hidrovias Crédito: Crédito/Brasil Export

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, afirmou que a agência reguladora trabalha com a concessão das hidrovias de Lagoa Mirim, do Rio Paraguai e do Rio Madeira são tratadas como prioridades. Durante a solenidade de abertura do primeiro Mercosul Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em Montevidéu, no Uruguai, ele disse que a da Lagoa Mirim se encontra em um processo mais avançado do que as demais.

“Temos estudos iniciados nas hidrovias do rio Madeira e do rio Paraguai. Todas elas têm caminhos críticos que precisam ser vencidos. Se seguir uma sequência natural, a da Lagoa-Mirim deve ser a

primeira, mas estou otimista e confiante que elas possam sair próximas umas das outras", disse Nery, afirmando que será necessária uma série de

intervenções e obras. E quando elas forem concluídas, será possível dar início ao processo de concessão.

Nery afirmou que o assunto voltado ao desenvolvimento das hidrovias deixa de ser algo considerado como intenção e suposições. Segundo ele, a primeira concessão do Brasil, a da Lagoa Mirim, que vai ligar o país ao Uruguai, vai impulsionar as demais hidrovias.

"Hoje em dia estamos apresentando projetos, algo concreto, onde se tem etapas, prazos e compromissos a serem cumpridos. Isso nos dá motivação para seguirmos com mais força ainda. Nós temos metas bem factíveis e, sabendo que essa concessão, é um marco simbólico para o desenvolvimento de outras hidrovias importantíssimas", analisou.

O desenvolvimento das três hidrovias, segundo o diretor-geral da Antaq, é considerado prioridade da agência.

"Nosso Mercosul precisa de uma infraestrutura integrada, interligada e amplamente desenvolvida. Nada traduz melhor do que a implantação da hidrovia do rio Paraguai, que vai ter aproveitamento direto na Argentina, Brasil, Uruguai, Paraguai e Bolívia. Vemos no nosso levantamento dessas três prioridades, que são vetores importantes para que possamos finalmente superar a última fronteira do desenvolvimento da nossa infraestrutura que são as nossas hidrovias", comentou.

Também presente na solenidade, o presidente da Infra SA, Jorge Bastos, afirmou que o desejo do Governo Federal é de que a concessão da hidrovia ocorra da forma mais célere possível.

Bastos também destacou a atuação em conjunto com a Antaq para o projeto de desenvolvimento das hidrovias, e revelou um diálogo com o novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

"A Infra SA é responsável para elaborar o projeto da primeira concessão hidroviária do país, que vai ligar o Brasil ao Uruguai. Nós temos trabalhado incansavelmente para que isso ocorra o mais rápido possível. Tive uma conversa com o novo ministro de Portos e Aeroportos, que também está muito empenhado nesse projeto", afirmou.

O Mercosul Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - CEO DO BRASIL EXPORT ALERTA SOBRE PEDÁGIO COBRADO PELA ARGENTINA EM HIDROVIA

Fabrício Julião destacou que a tarifa coloca em risco o abastecimento do Paraguai, que não tem acesso direto ao mar
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

Os discursos das autoridades presentes na solenidade de abertura do Mercosul Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizada em Montevidéu, no Uruguai, mostraram que as hidrovias serão, talvez, o principal tema a ser debatido. E um importante ligado a essas vias foi levantado pelo CEO do Brasil Export, Fabrício Julião. Ele criticou a decisão do governo da Argentina de cobrar uma tarifa de pedágio no trecho da hidrovia Paraguai-Paraná, que conecta cinco países da América do Sul.

Fabrício Julião disse que a agenda do Mercosul Export será algo permanente entre Brasil e Uruguai e aproveitou para agradecer o embaixador uruguaio Guillermo Eduardo Valles Crédito: Divulgação/Brasil Export

Brasil, Uruguai, Paraguai e Bolívia já se posicionaram contra essa decisão. “A cobrança de taxas limita a circulação e põe em risco, principalmente, o abastecimento ao Paraguai, que não dispõe de acesso ao mar”, enfatizou Julião. Ele, no entanto, acredita que tais medidas serão revistas.

Para Fabrício Julião, o Mercosul Export será pautado, principalmente, pela questão que envolve as hidrovias e o desenvolvimento desse importante modal para a infraestrutura da América do Sul.

“Damos um início a um fato histórico para nós do Grupo Brasil Export. Somos 700 homens e mulheres que lutam diariamente em favor da logística e da infraestrutura. Montevidéu nos recebe para somarmos na luta pela integração e progresso dos nossos povos”, comentou.

Sobre o evento, Fabrício Julião afirmou que a agenda do Mercosul Export será algo permanente entre Brasil e Uruguai. Em seu discurso, ele fez um agradecimento especial ao embaixador uruguaio no Brasil, Guillermo Eduardo Valles.

“Se o Mercosul Export é realidade, devemos ao embaixador. Desde o início, ele foi um grande defensor dessa ideia, tem participado ativamente de uma ampla discussão. Fizemos vários encontros no Brasil, viemos até o Uruguai, numa agenda preparatória e, hoje na visita que tivemos, mais uma vez demonstrou todo seu empenho com o tema”, disse.

O Mercosul Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - PRESIDENTE EM EXERCÍCIO DO URUGUAI APOSTA NO DIÁLOGO PARA RESOLVER CRISE NO MERCOSUL

Beatriz Argimon e outros integrantes do governo participaram da abertura do Mercosul Export na noite de ontem, em Montevidéu
LEOPOLDO FIGUEIREDO Enviado especial a Montevidéu leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

A presidente em exercício do Uruguai, Beatriz Argimon, destacou as recentes parcerias entre seu país e o Brasil, em discurso aos participantes do Mercosul Export, na noite de ontem (foto Rodrigo Borthagaray)

No primeiro dia de sua programação, nessa segunda-feira, o Mercosul Export reuniu lideranças empresariais e autoridades brasileiras e uruguaias. Além de Beatriz, participaram o vice-ministro de Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Juan José Olaizola, e o ministro interino de Relações Exteriores do país, Nicolas Albertoni.

O presidente Luis Alberto Lacalle Pou, que está em viagem internacional, gravou um vídeo saudando os participantes do fórum e destacando a importância de seus debates para a integração entre as nações do bloco econômico.

Durante o jantar de abertura do fórum, a presidente em exercício discursou, destacando as parcerias desenvolvidas entre o atual governo brasileiro e o de seu país. “Temos tido uma das melhores relações (com o Brasil) desde a visita do presidente Lula (ocorrida em janeiro deste ano), logo após a sua eleição. Em uma conversa franca com nosso presidente, eles começaram a observar uma série de obras que podiam ser feitas (para a integração dos dois países) e nossas equipes logo começaram a conversar. Para nós, é muito importante o estreito vínculo que estamos construindo”, afirmou.

O Brasil iniciou vários projetos de infraestrutura em parceria com o Uruguai nos últimos meses, desde a binacionalização do aeroporto uruguaio de Rivera ao anúncio da construção de uma segunda ponte ligando os dois países, sobre o Rio Jaguarão e, ainda, o avanço do projeto de concessão da Hidrovia do Mercosul, facilitando o escoamento da produção do país latino-americano pelo porto brasileiro de Rio Grande.

Beatriz Argimon ainda enalteceu a decisão do Grupo Brasil Export de realizar a segunda edição do Mercosul Export, no próximo ano, novamente em Montevidéu. “Isso mostra a importância das relações que estão sendo criadas entre Brasil e Uruguai, um caminho que não tem volta e deve seguir sendo fortalecido”, afirmou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL -ESTUDO DE CARGAS DO NOVO TERMINAL HIDROVIÁRIO É ENTREGUE A AUTORIDADES

LEOPOLDO FIGUEIREDO Enviado especial a Montevidéu leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br

Rodrigo Borthagaray

O diretor da Fadisol e presidente da Hidrovía del Este, Carlos Fodere (na foto, em destaque), apresentou o estudo de cargas do projeto Tacuari, que prevê a implantação de um terminal hidroviário para o embarque de cargas agrícolas na futura hidrovia do Mercosul, que ligará Brasil e Uruguai. O relatório foi entregue a autoridades brasileiras e uruguaias na noite de ontem, durante a solenidade de abertura do Mercosul Export, que ocorre em Montevidéu, no Uruguai. Os documentos foram apresentados ao diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, do Brasil), Eduardo Nery, ao embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles, ao vice-ministro de Transportes e Obras Públicas do Uruguai, Juan José Olaizola, a seu colega, o ministro interino das Relações Exteriores, Nicolas Albertoni, e ao deputado federal e presidente da comissão de Assuntos Internacionais da Câmara de Deputados do Uruguai, Marne Osorio Lima. Trader e operadora logística e portuária, a Fadisol é a responsável pela implantação do terminal Tacuari, que será construído às margens do Rio Taquari, na Lagoa Mirim, no Uruguai, por onde irá passar a Hidrovia do Mercosul.

Destaque 1 - Uruguai voltará a receber Mercosul Export em 2024

A segunda edição do Mercosul Export, a ser realizada no próximo ano, voltará a ocorrer em Montevidéu, no Uruguai. O anúncio foi feito pelo presidente do conselho do Mercosul Export, o empresário Djalma Vilela, na noite dessa segunda-feira, dia 11, durante o jantar de abertura do fórum, evento internacional promovido pelo Grupo Brasil Export.

Destaque 2 - Comitiva do fórum será recebida no Parlamento do Uruguai

Os participantes do Mercosul Export 2023 serão recebidos nesta terça-feira no Parlamento do Uruguai. O convite foi feito pela presidente da Assembleia-geral do país e do Senado, a presidente em exercício Beatriz Argimon. A Assembleia-geral é o equivalente uruguaio ao Congresso Nacional brasileiro, reunindo a Câmara dos Deputados e o Senado.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - MERCOSUL EXPORT É NOVO MARCO NA RELAÇÃO ENTRE BRASIL E URUGUAI

Presidente em exercício e outras autoridades do país marcaram presença na abertura do evento
Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br

O secretário-geral da Aladi, Sergio Abreu, disse que a integração entre os países se dará a partir dos investimentos nas oportunidades criadas dentro do desenvolvimento das hidrovias Crédito: Divulgação/Brasil Export

A primeira edição do Mercosul Export – Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na capital do Uruguai, Montevidéu, recebeu grande atenção e apoio do governo do país vizinho. A presidente em exercício Beatriz Argimón esteve presente no primeiro dia de atividades do evento.

A vice-presidente assumiu o cargo máximo do Uruguai no domingo, dia 10. O presidente Luis Lacalle Pou cumpre agendas no Chile e na França, mas enviou uma mensagem em vídeo destacando a importância do Mercosul Export e dos debates que serão promovidos.

“Estamos torcendo, como vocês dizem, por temas muito importantes de logística que vão nos beneficiar mutuamente. (…) A sinergia e a complementação colaboram para que melhoremos os dois países”, disse Lacalle Pou no vídeo, exibido durante a solenidade de abertura.

Entre as autoridades uruguaias que discursaram estava o deputado federal e presidente da comissão de Assuntos Internacionais, Marne Osorio Lima. Ele classificou o Mercosul Export como um novo marco na relação entre Brasil e Uruguai. Também defendeu a ligação e atuação do Poder Legislativo dos dois países para as melhorias e projetos de infraestrutura.

“Na atividade parlamentar, somos chamados de facilitadores entre uruguaios e brasileiros para estarmos atentos e ser guardiões das políticas de Estado, que transcende os períodos de administração e governo. É com base no conhecimento técnico, que é feito com base no conhecimento profundo, de que quem realmente tem são os empresários. Eles que têm de fazer todos esses projetos de infraestrutura para gerar investimentos, desenvolvimento e oportunidades para nossas comunidades”, comentou o deputado.

Já o secretário-geral da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), Sergio Abreu Bonilla, disse que a integração entre os países se dará a partir dos investimentos nas oportunidades criadas dentro do desenvolvimento das hidrovias.

“Quando se vê pessoas e autoridades com bons investimentos, podemos perceber que a integração tem uma oportunidade valiosa a partir da hidrovia, que é onde teremos a primeira concessão que pode ser feita do ponto de vista comercial e também com controle jurídico”, afirmou, referindo-se à concessão da hidrovia da Lagoa Mirim, que ligará o Brasil ao país vizinho.

O embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Eduardo Valles, também usou seu discurso na solenidade de abertura para falar da importância das hidrovias, não somente para os dois países, mas para a América do Sul.

“Qual o potencial que nos espera dessa hidrovia? São 40 milhões de toneladas de ferro provenientes de minério de ferro manganês de altíssima qualidade. Estávamos conversando com o governador de Mato Grosso recentemente, e existe a saída necessária do agro do Centro-Oeste do Brasil ao longo das rodovias bioceânicas, mas também ao longo do eixo da hidrovia. Isso nos espera um mercado que precisa do Brasil, do Paraguai, da Argentina e do Uruguai”, disse.

O Mercosul Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

INTERNACIONAL – MERCOSUL EXPORT DIA 11 E 12/09 – MONTEVIDÉU-URUGUAI

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - TERMINAL DE CONTÊINERES DE MONTEVIDÉU PREPARA EXPANSÃO

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

O Terminal Cuenca del Plata (TCP) prepara a ampliação de suas instalações, o que permitirá receber navios com mais de 15 metros de calado e triplicar sua capacidade operacional, chegando a 3 milhões de TEU por ano. O empreendimento foi apresentado pelo gerente de projeto do TCP, Rodolfo Laporta, na manhã desta segunda, dia 11, durante visita de participantes do Mercosul Export ao terminal. Na sequência, a comitiva do fórum conhecer as instalações do Grupo Ras, empresa de tecnologia e logística que atua com a armazenagem de cargas gerais, e a Zonamerica, zona franca que fica nos arredores de Montevidéu e reúne mais de 350 empresas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 12/09/2023

MERCOSUL - MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM PRECISAM EVOLUIR NO BRASIL

Métodos de solução de conflitos podem aliviar pressão do sistema Judiciário brasileiro e ampliar segurança jurídica em contratos de infraestrutura

A mediação e a arbitragem foram debatidos no painel "A importância da segurança jurídica e da estabilidade institucional para atração de investimentos em infraestrutura no Brasil" Crédito: Divulgação/Brasil Export

A mediação e a arbitragem, conceitos do Direito que têm como objetivo a resolução de conflitos por acordos entre as partes, evitando o encaminhamento dos processos ao sistema Judiciário, precisam evoluir no Brasil.

O assunto foi debatido no painel "A importância da segurança jurídica e da estabilidade institucional para atração de investimentos em infraestrutura no Brasil", exposto no InfraJUR – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes, evento que ocorre dentro da programação do Mercosul Export, que começou na segunda-feira (11) e segue até o dia 13 em Montevidéu, no Uruguai.

O Fórum de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

A conversa contou com a presença de Celso Peel, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo e presidente do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export,; James Winter, Vice-Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário do Conselho Federal da OAB/Nacional; Carlos Delpiazzo, Professor Emérito de Direito Administrativo da Universidad de la República, ex-senador e ex-ministro da Saúde Pública do Uruguay; Alberto Foderé, consultor jurídico de empreendimentos logísticos; e Benjamin Zymler, Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU).

Peel elogiou os instrumentos jurídicos que existem no Uruguai visando melhorar a segurança jurídica dos contratos negociados no segmento de infraestrutura, citando em seguida mecanismos importantes para este fim, como a arbitragem, a mediação e a possibilidade de reequilíbrio financeiro.

Para Benjamin Zymler, o sistema Judiciário brasileiro ainda não permite um nível adequado de segurança jurídica para os contratos de longo prazo por “diversas razões”, entre elas o excesso de burocracia, a sobreposição de poderes e o apego “demasiado” à litigiosidade.

“O Judiciário brasileiro não está em condições de resolver contratos de infraestrutura, como aditivos contratuais complexos do segmento portuário, por exemplo. Não temos instrumentos diante de situações complexas, como as que envolvem reequilíbrios financeiros”, explicou o ministro.

Ele ressaltou que os cenários dessas condições são geralmente imprevisíveis – até porque o tempo de contrato é muito longo no setor de infraestrutura – e acabam não sendo contemplados na matriz de risco – ferramenta utilizada para avaliar a probabilidade de um evento acontecer e quais seriam os impactos disso.

“Somente em uma mesa de negociação pode haver um consenso de acordo com cada situação”, pontuou. Neste sentido, Zymler contou aos participantes sobre a implementação no TCU, em janeiro deste ano, da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso), que busca aumentar a eficiência do Estado por meio do diálogo entre o setor privado e público federal na busca de soluções acordadas sem a necessidade de acionar o Poder Judiciário.

Desde então, segundo ele, a Secretaria já recebeu 20 pedidos de soluções consensuais e duas já foram bem sucedidas.

Programação

– 12 de setembro

Início da transmissão online e gratuita pelo Portal BE News

9 horas – Palavras de boas-vindas pelo subsecretario 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: 12/09/2023

JORNAL O GLOBO – RJ

APOSTAS ESPORTIVAS: RELATÓRIO MANTÉM TAXA PARA BETS EM 18%, TEXTO INCLUI OUTROS JOGOS ON-LINE

Carga tributária sugerida pela Fazenda foi mantida também para tributação de prêmios
Por Victoria Abel — Brasília

Plenário da Câmara dos Deputados durante votação — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

O projeto de lei que vai regulamentar as apostas esportivas no país vai manter a carga tributária sobre as Bets, as empresas de apostas, sugerida inicialmente pelo governo Lula, de 18%. O relatório será apresentado nesta terça-feira e também inclui na tributação outros jogos on-line, como cassinos, operados pelos mesmo sites de apostas. Os prêmios serão taxados em 30%, incluindo o investimento inicial, além dos ganhos.

A proposta deve ser votada nesta quarta-feira na Câmara dos Deputados, depois de uma semana de discussões entre os líderes partidários. O relator Adolfo Viana (PSDB-BA) manteve ainda o valor da outorga inicial para autorização de funcionamento dos sites em R$ 30 milhões. Os sites poderão funcionar por 5 anos no Brasil.

— Evoluímos muito no texto, mas a maioria dos parlamentares pediu que a gente mantivesse a carga tributária como o governo enviou. Eu fiz uma proposta de reduzir, mas quando assumimos a responsabilidade de relatar uma matéria, temos que ouvir a maioria dos deputados — disse Adolfo Viana.

O dinheiro arrecadado com o GGR (Gross Gaming Revenue), a taxa sobre receita das empresas de apostas, será dividido entre Seguridade Social, Ministério do Esporte e Ministério do Turismo, sendo parte do percentual para a Embratur.

Em um mercado totalmente regulado, a Fazenda estava prevendo valores de R$ 6 bilhões a R$ 12 bilhões por ano. Mas no projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) enviado ao Congresso prevê uma arrecadação de pouco mais de R$1,6 bilhões em 2024.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2023

GALEÃO: LUFTHANSA ANUNCIA QUE PRETENDE DOBRAR OFERTA DE VOOS NO AEROPORTO EM 2024

Em novembro deste ano, a rota para Munique será extinta e os voos no Rio terão como destino Frankfurt
Por Ana Flávia Pilar — Rio de Janeiro

A companhia aérea alemã Lufthansa anunciou, em evento realizado nesta terça-feira, que pretende dobrar sua oferta de voos no aeroporto internacional do Rio de Janeiro, o Galeão, na Ilha do Governador, a partir de abril de 2024. No fim de março, a empresa havia reduzido a frequência de

voos de cinco para três semanais, todas conectando Rio e Munique, na Alemanha, como efeito da falta de pilotos, tripulantes e aeronaves na retomada da malha aérea depois da pandemia.

Passageiros no aeroporto do Galeão, no Rio — Foto: Guito Moreto

Em novembro de 2023, a rota para Munique será extinta e os voos no Galeão terão como destino Frankfurt, o principal hub (centros de distribuição de voos) da empresa, com conexão para mais de 200 destinos na Europa, África, Oriente Médio e Ásia. A divulgação e as vendas das passagens da nova rota começam no dia 18 de setembro.

Por semana, serão seis voos saindo do Rio e seis retornando à cidade, ambos noturnos, para facilitar a conexão com outros destinos.

— A gente dobra a capacidade e vem com aquele avião com cheiro de novinho — disse a Diretora de Vendas no Brasil da Lufthansa, Annette Taeuber. — É um avião altamente eficiente, com janelas 30% maiores e 30% menos emissões. A iluminação não permite que você tenha jet lag, porque vai se ajustando.

Perguntada sobre o interesse da empresa em oferecer voos internos no Brasil, possibilidade discutida pelo governo federal, Taeuber disse que a Lufthansa atua operando grandes hubs, e portanto não tem interesse em abastecer o mercado doméstico de voos.

O aumento anunciado por uma das principais empresas aéreas internacionais ocorre na esteira de uma série de medidas que buscam fortalecer a atuação do Galeão como terminal internacional e porta de entrada dos turistas no país.

Para outubro, o governo federal determinou que o número de passageiros no Santos Dumont, terminal central do Rio de Janeiro e que opera acima da sua capacidade limite, seja limitado para que o fluxo máximo do ano não exceda 10 milhões de pessoas.

O segundo passo passa a valer em janeiro, quando uma resolução prevê que o Santos Dumont só possa oferecer viagens a destinos dentro de um raio de 400 quilômetros. Com a mudança, o terminal só terá voos para São Paulo, Belo Horizonte e aeroportos voltados a destinos nacionais, excluindo Confins e Guarulhos.

Sem confirmação de proposta da Changi

Em fevereiro de 2022, a operadora Changi, de Cingapura, que controla a RIOGaleão, decidiu devolver a concessão do Galeão. Um ano depois, a empresa voltou atrás e resolveu negociar sua permanência na administração do terminal.

Como não havia precedentes jurídicos sobre essa situação, coube ao Tribunal de Contas da União (TCU) decidir se é lícito que concessionárias de aeroportos e rodovias voltem atrás na decisão de devolver concessões ao governo.

No início de agosto, o tribunal dispensou o governo federal de relicitar o aeroporto e autorizou um acordo para manter a operação da atual concessionária.

Mas, presentes no evento, o Secretário de Desenvolvimento da cidade do Rio (SMDEIS), Chicão Bulhões, e o presidente da RIOgaleão, Alexandre Monteiro, não responderam se já existe uma proposta oficial da Changi, controladora do aeroporto internacional, para desistir da devolução do terminal.

— A nossa missão de concessionária de cuidar do maior equipamento urbano e motor de desenvolvimento para a cidade nunca esteve fora da mesa, em momento algum. Sempre o nosso compromisso foi de que a gente entregaria o aeroporto da melhor forma. Isso posto a discussão está… eu acho a gente… os acionistas estão fazendo a avaliação do pronunciamento do TCU para voltar e realmente a gente chegar em uma conclusão. Esse é o ponto. Não tenho muito mais a dizer — disse Monteiro.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2023

ANTECIPAÇÃO DE PERDAS DO ICMS DEVE FICAR EM TORNO DE R$10 BI EM 2023, DIZ PADILHA

Relator do PL considerava antecipar o total de R$27 bi previsto na acordo com o STF, mas Planalto e Fazenda permitiram apenas o valor de 2024
Por Alice Cravo e Victoria Abel — Brasília

Lula e o ministro Alexandre Padilha 04/05/2023 — Foto: Cristiano Mariz/O Globo

O presidente Lula autorizou nesta terça-feira a inclusão, no projeto de lei que prevê a compensação de perdas de arrecadação com o ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços), a antecipação do calendário de pagamento previsto para 2024. A informação foi confirmada pelo ministro da Secretaria das Relações Institucionais, Alexandre Padilha. O valor pode chegar a R$10 bilhões em 2023, caso a proposta seja aprovada pelo Congresso Nacional.

O montante é menor do que o cogitado anteriormente por deputados, governadores e prefeitos. O relator da matéria, Zeca Dirceu (PT-PR), havia afirmado que o texto poderia prever a antecipação do total de R$27 bilhões em 2023. Mas a possibilidade ainda precisava de aval do governo e acabou vetada.

— Esse PLP estabelecia a compensação de R$ 27 bilhões até 2026. O presidente nos autorizou discutir com o relator para incluir no relatório uma antecipação dessa compensação de 2024 para compensar já neste ano, o que significa R$ 10 bilhões de compensação do ICMS. Como cerca de 25% vai para os municípios, isso significa uma compensação de R$ 2,5 bilhões a mais para os municípios brasileiros —disse Padilha.

As perdas de arrecadação com ICMS ocorreram no ano passado, com a redução de impostos sobre combustíveis no governo Bolsonaro. Um acordo foi feito entre União e estados, homologado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) em junho, prevendo pagamento total de R$ 27,5 bilhões. A quitação poderia ser feita em até 3 anos, mas a redução do prazo deve ocorrer após apelo dos estados e, principalmente, dos municípios.

— Chegou-se a cogitar a antecipação de 2024, 2025 e 2026, mas seria um valor muito grande — afirmou Zeca Dirceu.

Na última terça-feira, a Câmara dos Deputados aprovou a urgência do projeto de lei que prevê a compensação de perdas de arrecadação com o ICMS. A inclusão do pagamento ainda neste ano tem apoio de demais líderes da Câmara, principalmente diante da pressão de prefeitos e governadores, mas aguardava um acordo com o Ministério da Fazenda.

Se a medida se concretizar, as prefeituras entrarão em ano eleitoral com mais dinheiro em caixa. Padilha se reunirá ainda nesta terça-feira com o líder do PT e relator da proposta, deputado Zeca Dirceu, e com representantes dos municípios para tratar sobre a inclusão do ponto no relatório.

Além do ICMS, o projeto também vai incluir no texto uma cota extra de compensação das perdas no Fundo de Participação dos Municípios (FPM) nos meses de julho, agosto e setembro, representando um repasse de R$ 2,3 bilhões para os municípios. O relator Zeca Dirceu ainda explicou que o texto vai trazer um gatilho de "prevenção" a novas quedas do FPM neste ano.

— Como tem um discurso de que o FPM pode diminuir novamente até dezembro, vamos colocar um gatilho para o dia 31 de dezembro. Se não tiver quedas, fica somente os R$ 2 bilhões. Se tiver novas quedas em outubro, novembro e dezembro, quando chegar no dia 31, faz um novo aporta. Então esse gatilho garante que não vai haver nenhum tipo de perda de arrecadação em relação a 2022 — explicou.

A proposta também vai obrigar os estados a repassarem os 25% de ICMS pertencentes aos municípios.

O relator disse ainda que será retirado do texto outro trecho polêmico que permitia a incidência do ICMS em um valor fixo por litro de combustível.

— Vai ser suprimido do texto uma mudança que possibilitaria tributar combustíveis com alíquota "ad rem" (valor fixo por unidade de medida) — disse.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2023

PETRÓLEO NA FOZ DO AMAZONAS: 'PETROBRAS TEM CONDIÇÕES DE ENTREGAR ESTUDOS MAIS SÓLIDOS', DIZ PRESIDENTE DO IBAMA

O Ibama rejeitou o pedido inicial de exploração apresentado pela Petrobras, citando barreiras logísticas e ambientais
Por Renan Monteiro — Brasília

Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) promove audiência para discutir a exploração petróleo pela Petrobras — Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

O presidente do Ibama, Rodrigo Agostinho, afirmou nesta terça-feira que a Petrobras tem a capacidade de apresentar estudos “mais sólidos” para sustentar o pedido de licenciamento para atividade de perfuração em um bloco situado na chamada Margem Equatorial, que abrange a foz do Rio Amazonas. O objetivo é verificar a existência de petróleo neste ponto.

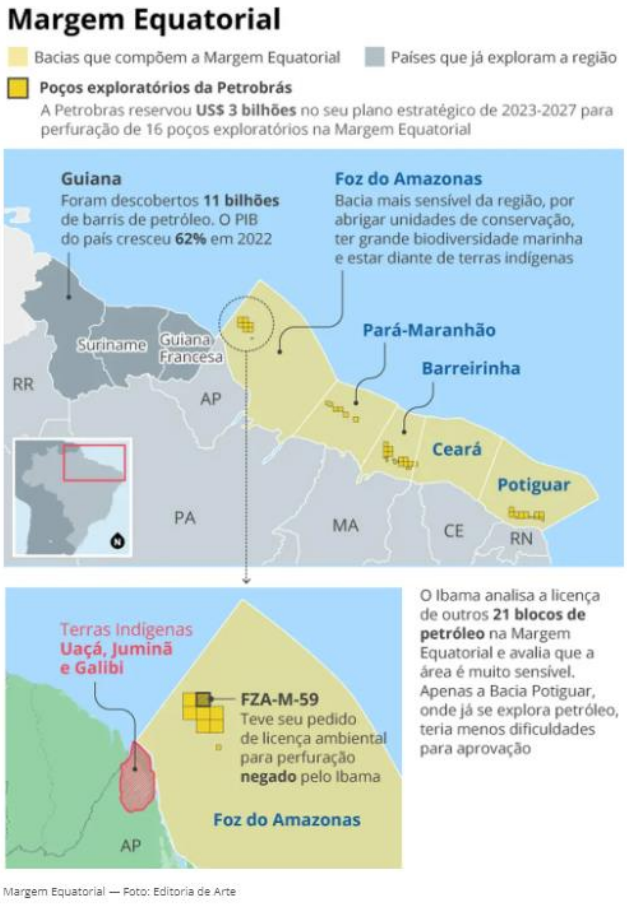
O Ibama rejeitou o pedido inicial de exploração apresentado pela Petrobras, citando barreiras logísticas e ambientais.

O entendimento foi que a solicitação não continha garantias para atendimentos à fauna em possíveis acidentes com o derramamento de óleo. Também foi destacado, por exemplo, a previsão de impactos da atividade em três terras indígenas em Oiapoque (Amapá).

— O Ibama já emitiu duas licenças naquela região (na Foz). Agora (para o pedido), o Ibama vai querer estudos mais sólidos, e a gente acredita que a Petrobras tem condições de entregar estudos mais sólidos — diz Agostinho, completando durante audiência na Comissão de Infraestrutura (CI) do Senado, que recebe também a ministra Marina Silva.

O lote para o pedido de licenciamento é chamado pelos técnicos de "Foz 059". A região, com um todo, é pouco explorada e conhecida pela ciência, segundo o órgão ambiental.

— O Ibama vai emitir a licença quando entender que os estudos demonstram a viabilidade e isso vale para qualquer tipo de empreendimento.



Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

O principal risco, que vem sendo relatado, é que a região em que o poço seria perfurado está a 830 km de Belém (PA). É a capital paraense que tem a estrutura de resguardo e apoio a um eventual acidente, diz o presidente do Ibama.

Em uma eventual exploração de petróleo na região, avalia ele, essa estrutura de apoio precisaria está situada em Oiapoque (Amapá), a 179 km da área de exploração.

— É importante deixar claro: o Ibama não faz política energética. Não é o Ibama que vai decidir quando o Brasil vai mudar de petróleo para hidrogênio (...) Foram uma série de inconsistências, do ponto de vista da fauna, comunicação social e outros estudos — disse.

Após a negativa, a Petrobras apresentou um pedido de reconsideração e, dentre outros pontos, disse que vai garantir um reforço na equipe de atendimento a um eventual acidente, com uma estrutura em Oiapoque.

Margem Equatorial — Foto: Editoria de Arte

Na sessão, a ministra do Meio Ambiente e Mudança do Clima, Marina Silva, voltou a afirmar que a decisão do Ibama de indeferir o pedido da Petrobras foi baseada em critérios técnicos e será respeitada.

— Eu não diria pressão. Há expectativa e o Ibama lida com essas expectativas com muita tranquilidade. O processo de licenciamento é técnico e exatamente por isso é de natureza ética que se tenha o tempo necessário para fazer um trabalho com celeridade, mas também equidade — disse.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2023

INFLAÇÃO SOBE 0,23% EM AGOSTO, PUXADA PELA ALTA DA ENERGIA ELÉTRICA, DIZ IBGE

Em 12 meses, IPCA avança 4,61%, e fica abaixo das projeções do mercado
Por Vitor da Costa — Rio

Torre de energia elétrica — Foto: Domingos Peixoto - Agência O Globo

O Índice Nacional de Preços ao Consumidor (IPCA) subiu 0,23% em agosto após avançar 0,12% em julho, segundo dados divulgados pelo IBGE nesta terça-feira. O principal impacto sobre a inflação foi o aumento da conta de energia elétrica residencial, com o fim do “Bônus Itaipu”, desconto especial aplicado na conta de luz dos consumidores em julho.

- A mediana das projeções de 36 instituições financeiras e consultorias ouvidas pelo Valor Data sobre o IPCA era de 0,29%.
- No ano, o IPCA acumula alta de 3,23%
- Nos últimos 12 meses, o índice de preços acumula avanço de 4,61% em agosto, após os 3,99% registrados em julho.

Em agosto de 2022, ocorreu deflação de 0,36%. A prévia da inflação oficial, medida pelo IPCA-15, havia registrado alta de 0,28% em agosto.

Já é esperado que o índice em 12 meses volte a demonstrar força. Isso ocorre pela base de comparação fraca do ano passado, quando o IPCA teve deflação por causa da isenção de tributos de combustíveis, energia e telecomunicações às vésperas das eleições presidenciais.

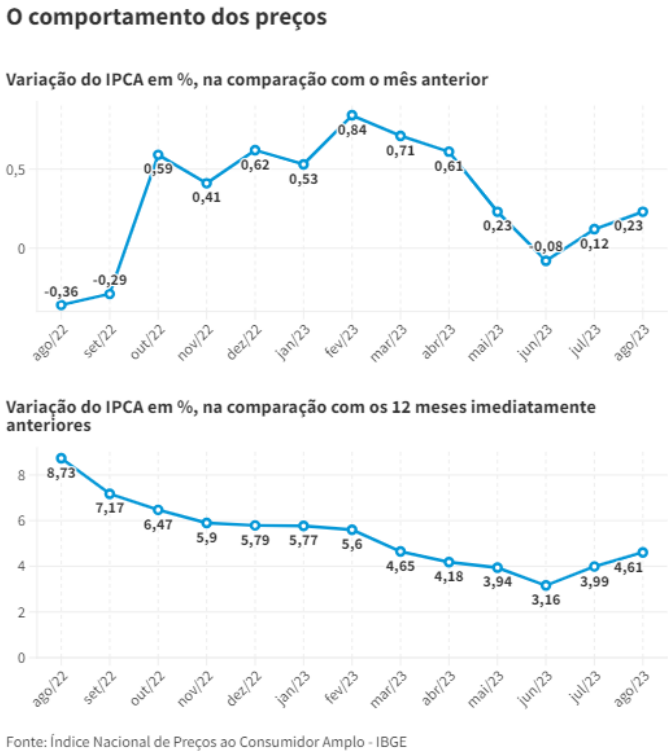
— A trajetória do acumulado em 12 meses vinha de desaceleração até junho desse ano. A partir do momento em que começamos a substituir aquelas deflações de julho e agosto do ano passado no acumulado de 12 meses, ele acelerou tanto no mês passado quanto na passagem de julho para agosto — destaca o gerente da pesquisa André Filipe Guedes de Almeida.

O resultado do IPCA em 12 meses ficou acima do centro da meta estabelecida pelo Banco Central (BC) de 3,25% para 2023, mas dentro da margem de tolerância de 1,5 ponto percentual, para mais ou para menos.

Dos nove grupos de produtos e serviços pesquisados, seis tiveram alta no mês de agosto. O maior impacto positivo (0,17 ponto perventual) e a maior variação (1,11%) vieram de Habitação. Destacam-se, ainda, as altas de Saúde e cuidados pessoais (0,58%) e Transportes (0,34%).

No lado das quedas, o grupo Alimentação e bebidas caiu pelo terceiro mês consecutivo (-0,85%). Os demais grupos ficaram entre o -0,09% de Comunicação e o 0,69% de Educação.

Alta da energia elétrica



No grupo Habitação, a maior contribuição para o avanço do IPCA veio da energia elétrica residencial (4,59%), influenciada pelo fim da incorporação do Bônus de Itaipu creditado nas faturas.

Além disso, reajustes foram aplicados em quatro áreas: Vitória (9,64%), onde o reajuste de 3,20% teve vigência a partir de 7 de agosto; Belém (8,84%), com reajuste de 9,40% a partir de 15 de agosto; São Luís (7,03%), com reajuste de 10,43% com vigência a partir de 28 de agosto; e São Paulo (3,94%), onde o reajuste de -1,13% foi aplicado a partir de 4 de julho, em uma das concessionárias pesquisadas.

— O que mais influenciou o índice no mês de agosto foi a energia elétrica residencial. Tivemos o fim da incorporação do bônus de Itaipu, que havia sido creditado nas faturas emitidas no mês passado — disse Almeida.

No caso de Saúde e cuidados pessoais, a aceleração deve-se ao resultado dos itens de higiene pessoal, que passaram de -0,37% em julho para 0,81% em agosto. Houve alta nos preços dos produtos para pele (4,50%) e dos perfumes (1,57%).

No grupo dos Transportes, destacam-se as altas do automóvel novo (1,71%) e da gasolina (1,24%). Em relação aos demais combustíveis (0,87%), o óleo diesel subiu 8,54%, enquanto o etanol (-4,26%) e o gás veicular (-0,72%) caíram. Após a alta de 4,97% em julho, as passagens aéreas registraram queda de 11,69% em agosto.

Alimentação cai

A queda do grupo Alimentação e bebidas foi influenciada pelo recuo nos preços da alimentação no domicílio (-1,26%). Ocorreram quedas nos preços da batata-inglesa (-12,92%), do feijão-carioca (-8,27%), do tomate (-7,91%), do leite longa vida (-3,35%), do frango em pedaços (-2,57%) e das carnes (-1,90%).

No lado das altas, o arroz (1,14%) e as frutas (0,49%) subiram de preço, com destaque para o limão (51,11%) e para a banana-d'água (4,90%).

— Essa queda nos preços alimentícios tem sido influenciada por uma maior oferta desses produtos no mercado de maneira geral, a gente observa questões de uma maior oferta nessa época do ano, quando as temperaturas são mais amenas. Esses fatores climáticos acabam contribuindo também para aumentar a produção — explica Almeida.

Segundo o IBGE, nos últimos três meses, a alimentação em domicílio apresenta queda acumulada de 3,02%. O grupo alimentação e bebidas tem baixa de 1,96% no mesmo período.

A alimentação fora do domicílio (0,22%) registrou variação próxima à do mês anterior (0,21%), devido ao avanço do lanche (0,30%) e da refeição (0,18%). Em julho, as variações desses subitens haviam sido de 0,49% e 0,15%, respectivamente.

A alta dos preços de serviços passou de 0,25% em julho para 0,08% em agosto. No resultado em 12 meses, passou de 5,63% para 5,43%. É o menor resultado acumulado em 12 meses desde janeiro de 2022

Segundo o IBGE, o índice geral de difusão ficou em 53% em agosto, sendo que de gêneros alimentícios somou 43% e não alimentícios, 61%. Em julho, de forma geral, ficou em 46%, com o índice dos alimentos em 38% e não alimento, de 53%.

Gasolina sobe 13% no ano

Segundo o IBGE, o preço da gasolina subiu 13,02% em 2023, até agosto, respondendo por 0,60 ponto percentual da taxa de 3,23% do IPCA acumulado em 2023.

Os outros itens com maior impacto para a inflação no ano foram o emplacamento e licença de veículos (13,64% e 0,34 ponto percentual), planos de saúde (8,24% e 0,31 ponto percentual), energia elétrica (7,35% e 0,29 ponto percentual) e ensino fundamental (10,63% e 0,15 ponto percentual).

Veja o resultado dos grupos do IPCA:

- Alimentação e bebidas: -0,85%;
- Habitação: 1,11%;
- Artigos de residência: -0,04%;
- Vestuário: 0,54%;
- Transportes: 0,34%;
- Saúde e cuidados pessoais: 0,58%;
- Despesas pessoais: 0,38%;
- Educação: 0,69%;
- Comunicação: -0,09%.

Leitura positiva, com continuidade no corte de juros

Para economistas, a leitura do IPCA foi positiva, especialmente pela continuidade da desaceleração na inflação de serviços subjacentes, variável observada de perto pelo BC. A divulgação consolida o cenário de cortes na Selic em 0,50 ponto percentual nas próximas reuniões, com a possibilidade de reduções maiores sendo limitada por fatores como o cenário externo negativo nas últimas semanas, atividade econômica ainda forte, e preocupações com o cenário fiscal.

A economista do Itaú Unibanco, Luciana Rabelo, destaca como positivo a desaceleração nos serviços subjacentes, que saiu de 0,20% para 0,14% e deve continuar a apresentar desaceleração nas próximas divulgações.

— Quando olhamos dentro de serviços subjacentes, surpreendeu para baixo alimentação fora do domicílio, alguns itens de recreação e de estética. A divulgação reforça um viés de baixa para esses serviços subjacentes.

Em suas últimas comunicações, o BC colocou o processo de desinflação de serviços como um dos fatores a serem observados para avaliar a sequência de cortes nos juros. Além disso, a autoridade monetária aguarda um nível de reancoragem maior das expectativas e observa a evolução da atividade econômica, que tem se mostrado mais resiliente do que o esperado.

— Mesmo com o cenário externo e o câmbio marginalmente piores, essa queda em serviços é bem positiva para a política monetária, que deve seguir em queda nesse ritmo de 0,50 ponto percentual – disse a economista-chefe do Banco Inter, Rafaela Vitória.

Para os especialistas, mesmo o recente aumento da cotação do Brent no mercado internacional e um desempenho pior do câmbio não devem impactar negativamente as leituras de inflação, tendo efeito sobre os ritmos de cortes da Selic apenas em 2024.

— O cenário externo pior vai impactar mais em 2024. Se o petróleo consolidar em US$ 90 ou eventualmente chegar em US$ 100, com o câmbio mais pressionado, podemos ter novas altas de combustíveis e uma interrupção do ritmo de quedas que está precificado hoje – destaca Rafaela.

A economista-chefe do Inter ressalta que outro fator que impede cortes mais agressivos nos juros são as preocupações fiscais, com as incertezas se o governo conseguirá cumprir as metas estabelecidas pela regra do acabouço fiscal. Caso haja sinais de que isso não irá ocorrer, poderá ocorrer uma deterioração nas expectativas.

— Vimos uma queda de arrecadação significativa em julho e devemos ter números ainda fracos em agosto. Isso traz preocupações sobre o cumprimento da meta. Cenários externo e preocupação com o fiscal impedem uma melhora adicional nas expectativas mais longas de inflação. Dificilmente, veremos um corte de 0,75 ponto percentual nas próximas reuniões.

O cenário do Itaú ainda segue de Selic a 11,75% ao ano, com cortes de 0,50 ponto percentual, mas o banco não descarta um aumento no ritmo das reduções.

A economista chefe da Armor Capital, Andrea Damico, avalia que após a divulgação ainda há espaço para redução de 0,75 ponto percentual para a reunião de dezembro.

— Acreditamos que essas surpresas com inflação vão gerar algum arrefecimento nas expectativas e, apesar da atividade ter surpreendendo positivamente no primeiro semestre, vislumbramos uma estabilização no terceiro e no quarto trimestres

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

A IGNORÂNCIA DE LULA, A ORDEM DE PRISÃO CONTRA PUTIN E O TRIBUNAL PENAL INTERNACIONAL

Presidente não deveria confundir seu aparente desconhecimento sobre a Corte de Haia com suposta irrelevância da instituição

Por José Fucs - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

É difícil dizer o que é pior: se a declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de que Vladimir Putin "não será preso" se vier ao Brasil em 2024 para a cúpula do G-20, apesar do mandado de prisão emitido contra o líder russo pelo Tribunal Penal Internacional, ou o que ele afirmou depois, ao voltar atrás no que havia dito, que "nem sabia da existência" da Corte.

O que se pode dizer, sem medo de errar, é que tanto num caso como no outro Lula reforçou os questionamentos que prosperam no mundo desenvolvido em relação ao papel destinado a ele no cenário internacional e à ideia propagada por seus aliados de primeira e de última hora, de que ele irá "tirar o Brasil do isolamento" que teria sido imposto ao País durante o governo Bolsonaro.

Ao afirmar que "só os bagrinhos" retificaram a criação do Tribunal Penal Internacional, Lula mostra seu desprezo pelas instituições que não rezam pela sua cartilha antiocidental Foto: WILTON JUNIOR

Ao imaginar que caberia a ele próprio decidir sobre a prisão de Putin e não à Justiça brasileira, dizendo em alto e bom som que o presidente russo teria salvo-conduto para vir ao País, Lula deixou claros também os pendores autoritários que o motivam a agir, como se fosse uma espécie de imperador do Brasil.

Só mesmo quem julga ter poderes ilimitados para fazer o que lhe vem na cabeça e que continua a "passar pano" para Putin e a acreditar que "a Ucrânia também tem responsabilidade na guerra", apesar dos desmentidos que se viu obrigado a realizar, seria capaz de dar uma declaração desse naipe, numa entrevista para um canal de TV internacional.

Além disso, ao tentar remediar o irremediável, diante da repercussão negativa de sua fala, Lula mostrou todo o desprezo que parece nutrir pelas instituições internacionais que não rezam pela sua cartilha terceiro-mundista e antiocidental. Lula não só alegou desconhecimento sobre o Tribunal de Haia – uma organização cuja criação foi ratificada por 123 dos 193 Estados-membros da ONU, incluindo o Brasil e todos os países da União Europeia, e à qual ele próprio já estudou recorrer – como procurou depreciar a Corte, ao afirmar que "só os bagrinhos" ratificaram o Estatuto de Roma, que levou à sua criação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/09/2023

LULA VAI ANTECIPAR R$ 10 BI EM COMPENSAÇÃO DE PERDA DO ICMS PARA SOCORRER PREFEITURAS

Padilha disse ainda que o governo vai aumentar repasse do Fundo de Participação dos Municípios

Por Mariana Carneiro, Iander Porcella e Giordanna Neves

BRASÍLIA – O governo Luiz Inácio Lula da Silva vai antecipar para este ano o pagamento de cerca de R$ 10 bilhões em indenizações a Estados e municípios previstas para 2024. O valor foi anunciado

nesta terça-feira, 12, pelo ministro de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, e representa a parcela que o governo deveria pagar no ano que vem como ressarcimento de perdas na arrecadação do ICMS.

A antecipação é parte de um acordo costurado pelo governo com prefeitos para amenizar a baixa na arrecadação municipal neste ano – 25% do valor repassado aos Estados devem ser encaminhados aos municípios.

Segundo apurou o Estadão, dos R$ 10 bilhões, R$ 7 bilhões seriam referentes a dívidas que o governo deixaria de cobrar de Estados e municípios, numa espécie de um encontro de contas. Já os outros cerca de R$ 3 bilhões seriam de transferência direta a Estados e municípios.

Ao anunciar a antecipação do pagamento, nesta terça, Padilha afirmou que o acordo foi determinado por Lula. Foto: GIL FERREIRA

Além deste valor, o governo vai repassar mais R$ 2 bilhões como compensação pela queda no Fundo de Participação dos Municípios (FPM) verificada entre julho e setembro. Caso haja nova queda, no último trimestre, o governo também se comprometeu a fazer uma compensação extra aos municípios.

Os prefeitos vêm pressionando auxiliares de Lula e também os parlamentares alegando que vêm sofrendo perdas de arrecadação como consequência do aumento da faixa de isenção do Imposto de Renda, anunciado por Lula em 1º de maio, e por um aumento de custos em razão do aumento do piso de enfermeiros e do salário mínimo (que corrige boa parte da remuneração dos servidores municipais). Prefeituras de 16 Estados chegaram a assinar um manifesto decretando greve no atendimento de serviços à população.

A pressão dos prefeitos a menos de um ano das eleições municipais, em 2024, já surtiu efeito com a inclusão das prefeituras no programa de desoneração da folha de pagamentos. O projeto ainda depende de uma última votação no Senado, mas nem governistas creem que os senadores irão retirar o benefício aos municípios e comprar este desgaste político. Neste front, o custo fiscal estimado varia de R$ 7,2 bilhões a R$ 11 bilhões, segundo cálculos da Confederação Nacional dos Municípios.

Ao anunciar a antecipação do pagamento, nesta terça, Padilha afirmou que o acordo foi determinado por Lula. “O presidente nos autorizou a discutir com o relator uma antecipação da compensação de 2024 para este ano, que significa R$ 10 bilhões de compensação. Como 25% vão para os municípios, isso significa uma compensação de R$ 2,5 bi a mais para os municípios”, disse Padilha.

A antecipação é objeto de um projeto de lei que tramita na Câmara, com relatoria do líder do PT na Casa, Zeca Dirceu (PT-PR). O texto regulamenta o pagamento de compensações, no valor total de R$ 27 bilhões, a Estados e municípios pelas perdas na arrecadação do ICMS no ano passado, quando o ex-presidente Jair Bolsonaro patrocinou a redução temporária no imposto estadual sobre itens como energia elétrica, comunicações e combustíveis, em meio à corrida eleitoral.

Quinze Estados recorreram à Justiça, alegando que a União interferiu na autonomia federativa, e 11 deles obtiveram liminares favoráveis, inclusive São Paulo.

Do total a ser indenizado, R$ 9 bilhões já foram abatidos pelos Estados com o congelamento de suas dívidas com a União. É o caso de São Paulo, por exemplo. Com a antecipação de R$ 10 bilhões a ser feita agora, o restante (R$ 18 bilhões) será indenizado em 2025, como programado.

Na Câmara, Zeca Dirceu afirmou, contudo, que tentaria antecipar a parcela de 2025 para 2024, como desejam os líderes da Câmara, mas disse que ainda não havia acordo com o governo.

“Eu vou tentar, se possível, que o de 2025 seja antecipado para 2024, o que seria lógico, mas preciso ouvir o governo antes”, disse.

O texto terá um dispositivo ainda que ordenará os Estados que ainda não o fizeram que repassem os 25% que abateram das dívidas aos municípios.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/09/2023

É LEGÍTIMO O CONGRESSO TER PROTAGONISMO NA CONFECÇÃO DO ORÇAMENTO, DIZ SECRETÁRIO DO PLANEJAMENTO

Para Paulo Bijos, parlamentares sabem que ampliar um tipo de despesa implica corte de outra e devem se concentrar no debate sobre a melhor forma de financiamento das despesas públicas
Por Fernanda Trisotto e Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - Com a tramitação da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) ainda em curso, o secretário de Orçamento Federal do Ministério do Planejamento, Paulo Bijos, afirmou que “é plenamente legítimo” o protagonismo do Congresso Nacional na elaboração do Orçamento Público.

Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, ele disse que a tarefa do governo é contribuir para as discussões que estão em andamento no Parlamento. Como a lei orçamentária conta com um pacote ainda pendente de medidas para incrementar a receita e tem elevado grau de rigidez nas despesas obrigatórias, o desafio de aprovar uma regra executável para 2024 é ainda maior.

“É plenamente legítimo o Congresso atuar como coprotagonista da confecção do Orçamento, porque se trata mesmo de um projeto de lei. Nosso papel é ficarmos à disposição do Congresso para subsidiar as discussões”, disse o secretário. Para ele, o Congresso já tem o entendimento de que ampliar um tipo de despesa implica corte de outra e, por isso, deve se concentrar no debate sobre a melhor forma de financiamento das despesas públicas.

Caso não haja aumento de receitas, estratégia do governo para cumprir a meta de déficit zero em 2024, o desafio de cortar despesas será maior. Na avaliação de Bijos, o excesso de rigidez orçamentária pesa mais no curto prazo e é um complicador para a redução do gasto, pelo elevado nível de vinculações e de despesas obrigatórias. Superar esses obstáculos exigiria um processo gradual de mudança, que inclui uma revisão dos gastos obrigatórios.

Congresso Nacional terá participação na elaboração do Orçamento Federal para 2024 Foto: Pedro França / Agência Senado

“É uma dessacralização das despesas obrigatórias, que em sua maior parte não são cláusulas pétreas. Na agenda de spending review (revisão de gastos), o universo passível de revisão envolve também as obrigatórias e renúncias de receitas, inclusive gastos tributários”, observou.

O Planejamento ainda vai definir quais gastos obrigatórios estarão na mira, mas o secretário pontuou que as mudanças nessas despesas são mais difíceis, ainda que viáveis, como ocorreu na Reforma da Previdência.

Pisos no Orçamento
Um dos fatores que ampliam a rigidez do orçamento são os pisos para despesas. Um deles, o de investimentos, foi criado pelo próprio governo na proposição do novo arcabouço fiscal.

“Não é um contrassenso. O piso de investimento não é necessariamente uma despesa obrigatória, pode ser contingenciado, mas é, sim, um elemento adicional de rigidez”, disse Bijos, defendendo o mecanismo adotado para retomar um patamar mínimo de investimentos e que poderá ser recalibrado.

Em contrapartida, o Planejamento, assim como o Ministério da Fazenda, argumenta que as regras para o estabelecimento dos pisos constitucionais de Saúde e Educação comportam uma revisão. Com o fim do teto de gastos, esses mínimos voltaram a ser vinculados à arrecadação federal.

“São áreas prioritárias e sensíveis, mas precisam de aperfeiçoamento”, diz o secretário. A proposta é tornar a regra menos pró-cíclica, priorizando a qualidade do gasto. Uma das alternativas que está em discussão interna é a aplicação da mesma regra de aumento das demais despesas previstas no arcabouço fiscal, mas a decisão final caberá ao presidente da República.

Para Bijos, essa discussão ganhou visibilidade pela pertinência do tema, o que culminou na manifestação do Ministério Público junto ao Tribunal de Contas da União para que os pisos não sejam aplicados em 2023. “Serão debatidas teses. A tese é que, pela razoabilidade da execução, seria mais consistente que o piso volte à regra anterior a partir de 2024″, disse.

A avaliação é que uma mudança agora sacrificaria a lei em vigência por um novo parâmetro, ainda que o arcabouço tenha reproduzido os limites de gastos previstos no teto. “Seria muito oneroso para as políticas públicas em andamento. Não é falta de priorização para os setores”, defendeu.

Esse é um debate que abre caminho para uma discussão mais profunda sobre os gastos obrigatórios ainda em 2023, para que se ganhe tração e permita que o governo possa propor mudanças a partir do próximo ano.

Precatórios
Outro problema para o qual o governo busca uma solução são os gastos com precatórios. A mudança que permitiu o adiamento do pagamento de dívidas judiciais da União, aprovada em 2021, pode gerar uma bomba fiscal para 2027, data em que se encerraria a “permissão” de pagamento mínimo nessa rubrica.

De acordo com Bijos, o governo trabalha em uma proposta que visa a limpar o estoque e criar medidas de gestão para evitar o descontrole de gastos. Em relação a uma eventual mudança na classificação da despesa — de obrigatória para financeira —, ele disse que essa não tem sido a tônica das discussões internas.

Agendas transversais
O governo aposta na execução das agendas transversais para garantir a alocação de recursos em cinco áreas prioritárias definidas no plano plurianual (PPA) e alinhadas com o modelo de “Orçamento por Desempenho 2.0″, disse Bijos.

“A transversalidade é uma diretriz e componente da agenda positiva. Está sendo um golaço. Tínhamos as agendas transversais da mulher e primeira infância e expandimos para cinco, com a agenda ambiental, de igualdade racial e povos indígenas”, afirmou.

Ele lembra que a estruturação dessa agenda está diretamente ligada aos compromissos que estarão incluídos na emissão de bonds sustentáveis. O governo prepara um lançamento simbólico da nova modalidade de títulos públicos externos em Nova York na próxima semana. “Estou positivamente impressionado com a velocidade de avanço dessa agenda. Teremos essa transparência orçamentária em linha com essas boas práticas internacionais”, defende.

Esse é um dos pontos prioritários do Planejamento para a reformulação do Orçamento. Para 2024, Bijos diz que o governo já deu passos concretos na orçamentação de médio prazo, apresentando projeções para as prioridades do PPA até 2027, e na revisão de gastos, como o Bolsa Família e INSS.

Além disso, o novo arcabouço prevê um novo instrumento, que é a projeção de impacto fiscal da revisão de gastos no projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias para 2025, que será entregue ao Congresso em abril do próximo ano. “A revisão de gastos já vai nascer com a obrigação de não ser esporádica, mas integrada ao ciclo orçamentário anual”, disse.

A pasta também trabalha em três pilotos da checagem de metas físicas de entregas, com destaque para os projetos de cisternas e o Minha Casa, Minha Vida. Essa “perna” verifica se a projeção de entregas prevista no Orçamento está se concretizando.

Para 2024, o governo pretende ainda conduzir uma reforma orçamentária, propondo a modernização da lei de finanças públicas, de 1964. A discussão interna para que se apresente uma proposta do Executivo está em andamento e a expectativa é de apresentar a nova proposta em março do próximo ano.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/09/2023

‘RISCO DE A SELIC PARAR NUM PATAMAR ACIMA DE 9% ESTÁ CRESCENDO’, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO CITI BRASIL

Para Leonardo Porto, ciclo de queda na taxa de juros pode ser mais curto por causa da força da demanda doméstica
Por Luiz Guilherme Gerbelli

ENTREVISTA COM
Leonardo Porto - Economista-chefe do Citi Brasil

O economista-chefe do Citi Brasil, Leonardo Porto, avalia que aumentou o risco de o Banco Central precisar diminuir o tamanho do ciclo de corte da taxa básica de juros. Hoje, no cenário do banco, a Selic deve chegar a 9% até o ano que vem - o mesmo patamar previsto pelo mercado no relatório Focus.

“Eu acho que o risco desse ciclo ser mais curto, ou seja, de parar num patamar acima de 9%, está crescendo”, afirma Porto. “E está crescendo porque a desaceleração da demanda doméstica está menor do que a gente imaginava.”

Essa força da demanda, avalia Porto, vem do mercado de trabalho, do estímulo fiscal, e do crescimento do crédito – que sobe, apesar da Selic elevada.

“Isso eleva a preocupação do Banco Central”, diz. “Me parece que a gente pode entrar num período em que o processo desinflacionário dos serviços vai ficar bem mais lento.”

O banco subiu a sua previsão de crescimento para o Produto Interno Bruto (PIB) deste ano para 3,1% e mudou a sua previsão de corte da Selic – atualmente em 13,25% ao ano – de 0,75 ponto percentual para 0,50 na reunião de dezembro do Comitê de Política Monetária (Copom).

Economsista-chefe do Citi prevê crescimento de 3,1% neste ano Foto: Silvia Zamboni/Divulgação

A seguir, os principais trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Os números do segundo trimestre voltaram a ser positivos. Qual é a avaliação do desempenho da economia?
O dado do PIB mais uma vez surpreende muito para cima. O primeiro trimestre foi localizado na

agropecuária. Falava-se que era o efeito temporário da safra. Dessa vez (no segundo trimestre), não. Foram serviços e indústria disseminados e acelerando em relação ao trimestre anterior. A economia brasileira está crescendo muito mais do que a gente imaginava desde o começo do ano passado. No início de 2022, todo mundo previa o PIB próximo de zero, mas fechou em 2,9%. Este ano é a mesma coisa. Começamos o ano falando em algo próximo de 0,5%, e estamos terminando em torno de 3%. A história vai se repetir. Claro que tem a agropecuária. Mas, se a gente exclui o primeiro trimestre, a surpresa continua vindo do setor de serviços, principalmente, do lado da oferta, e do consumo privado, do lado da demanda. O que me leva a crer que estamos falando de consumo privado de serviços.

Esse crescimento mais forte vai continuar?
A coisa importante que tem de estar na cabeça é o crescimento potencial. É a economia que vai crescer sempre mais para frente ou a gente está consumindo a ociosidade? Quando a gente olha o mercado de trabalho, a queda na taxa de desemprego é muito forte. Estamos, hoje, com o desemprego abaixo de 8%. Mesmo que a gente coloque a taxa de participação na média histórica, ela está só levemente acima de 8%. É um pouco acima da taxa normal. Isso já é um primeiro indicativo de que estamos crescendo em cima de uma redução da ociosidade. E essa ociosidade, por definição, acaba. Me parece que é frágil o argumento para achar que o PIB potencial - que a gente estimava na casa de 1,5% antes da pandemia - está maior. Só teve mais PIB porque absorveu mais mão de obra. Isso é ociosidade. Em outras palavras, a economia não está crescendo em cima do aumento de produtividade.

Qual é a implicação desse cenário?
A primeira é que esse crescimento parece que vai ser mais forte temporariamente, para depois converter para o potencial. E a segunda é que vão aumentando os riscos de pressões inflacionárias. Como a gente está falando em mercado de trabalho, o salário real está um pouco acima de 5%, o que é maior do que qualquer medida de produtividade do trabalhador. Isso eleva a preocupação do Banco Central.

Essas constatações fizeram o banco mudar o cenário para a economia brasileira?
Além de rever o PIB para cima - fomos para 3,1%, estávamos com 2,3% - , a gente reviu a nossa trajetória de Selic. A gente achava que o Banco Central iria acelerar o corte em dezembro para 0,75 (ponto percentual), mas tiramos essa aceleração. Ele vai continuar no ritmo de 0,50 ponto até dezembro, para fechar o ano em 11,75%. Então, são as duas primeiras mudanças de projeção que fizemos. Por trás do 3,1%, existe uma crença de que a economia ainda vai desacelerar, porque o juro real está muito alto ainda, de 7%.

Mas o que explica a surpresa com o crescimento?
A gente tem de entender de onde está vindo essa pujança de demanda. O mercado de trabalho explica uma parte, mas não a totalidade dela. E existe um outro componente, que é o (estímulo) fiscal, mas que não explica a totalidade também. Tem uma terceira parte muito importante, que é o ciclo do mercado de crédito. Colocando em números: se você pega a taxa de juros média dos empréstimos do Banco Central, ela está, hoje, em mais ou menos 31% ao ano. A última vez que a gente teve uma taxa nesse nível foi lá em 2017, no primeiro trimestre. Coincidentemente ou não, a Selic, naquele período, era muito semelhante à de hoje, em torno de 13%. Então, teoricamente, deveria haver um desempenho do crédito semelhante por essa variável. No entanto, em 2017, o crédito estava contraindo 2,5% e, hoje, está crescendo 8%.

A política monetária perdeu força, então?
A política monetária está operando, está funcionando nos canais de transmissão. Só que, por alguma razão, a demanda por crédito desacelera muito mais lentamente do que desacelerou em 2017. Como desacelera menos, significa um crescimento de demanda muito mais forte, o que explica, especialmente, a demanda por consumo de serviços, e aí você pressiona o PIB de serviços, pressiona a inflação de serviços e pressiona o mercado de trabalho, que é intensivo em serviços.

Crédito cresce com euforia pós-pandemia, afirma Porto
Foto: Silvia Zamboni/Divulgação

E por que as pessoas demandam tanto crédito ainda?
Eu acho que a gente passa por um período de euforia pós-pandemia. As pessoas foram impossibilitadas de consumir serviços, não bens. E, agora, elas estão saciando esse desejo. E isso está acontecendo de forma muito parecida nos Estados Unidos e nos países europeus.

E quando esse processo deve acabar?
Do ponto de vista da oferta, ele acaba na hora que terminar a ociosidade. A gente já está com desemprego de 7,8%. Como o salário real está crescendo 5%, eu acho que a taxa de desemprego natural não está muito distante de onde está hoje. Mas tem uma outra restrição pelo lado da demanda. Se as pessoas estão consumindo e com renda, estão pagando esse consumo via renda do trabalho, mas também via endividamento. E, pelos dados do Banco Central, o comprometimento de renda está em 28%, num nível recorde desde 2011, quando começa a série histórica. Me parece que também a gente talvez não esteja tão longe do fim pelo lado da demanda. A desaceleração virá, mas o Banco Central já começou a cortar a taxa de juros. Eu acho que a saída disso tudo vai ser a gente calibrar o ciclo de corte de juros numa velocidade mais lenta, por isso mudamos o call (projeção) até o final do ano.

Por quê?
É uma preocupação maior agora com essa questão da inflação de serviços. A inflação de serviços no Brasil é muito correlacionada com a taxa de desemprego, mas também em relação à inércia, à inflação passada. Daqui para frente, a inflação de serviços vai estar muito mais próxima da dinâmica da taxa de desemprego e, como o desemprego está surpreendentemente na mínima desde 2015, me parece que a gente pode entrar num período em que o processo desinflacionário dos serviços vai ficar bem mais lento.

E como fica a política de juros para 2024?

O Banco Central vai continuar cortando juros até o patamar de 9%. É o patamar que chamamos de neutro. Ou seja, a política monetária vai convergir para neutralidade. Vai deixar de ser contracionista, mas não vai ser expansionista. Agora, a gente tem que ir calibrando esse processo. Eu acho que o risco desse ciclo ser mais curto, ou seja, parar num patamar acima de 9%, está crescendo. E está crescendo porque a desaceleração da demanda doméstica está menor do que a gente imaginava.

A economia global também mostra uma força até agora. Essa resiliência também é válida lá fora?
Os Estados Unidos são um grande exemplo disso e estão numa situação ainda mais delicada do ponto de vista do mercado de trabalho. A taxa de desemprego está nas mínimas históricas. Houve uma correção muito grande de qual seria o ponto terminal de alta de juros por parte do Fed (Federal Reserve, BC norte-americano). Como a economia está muito mais resiliente, esses ajustes foram feitos cada vez mais para cima. Achava-se que o país iria entrar em recessão já no segundo semestre e que os juros iriam começar a cair este ano. Já não tem mais esse cenário. Agora, o cenário é que os juros começam a ser cortados no segundo trimestre do ano que vem.

Os EUA podem ter juros mais altos por mais tempo, e o Brasil já reduz a Selic. Qual pode ser o impacto desse diferencial de juros menor?
Eu acho que o diferencial de taxa de juros é uma das variáveis importantes que determina o câmbio, mas não é a mais importante. Vou dar um exemplo. Se pensar nas taxas de juros de dois anos à frente, o diferencial atingiu o pico em novembro do ano passado. Ele já caiu quase 500 pontos. E o câmbio apreciou. Então, isso me preocupa menos. O câmbio no Brasil é muito mais sensível ao preço de commodity, à cotação do dólar frente às grandes moedas, ao nível de aversão ao risco global, à perspectiva do fiscal aqui. Não estou dizendo que é irrelevante. Estou só dizendo que não é

a variável mais importante. E o que a gente tem visto é que, até agora, alguns riscos importantes foram minimizados.

Quais foram os riscos minimizados?
Existia um grande temor de como é que iria ser o ciclo de alta de juros dos Estados Unidos. Da última vez em que houve um ciclo tão forte, como esse, gerou a crise de 2008. Mas estamos chegando no final e não houve nenhum grande problema sistêmico. E existia um grande risco de como é que se daria a substituição do teto de gastos, dado que o presidente Lula, durante a campanha, já tinha dito que ia trocar o teto. E o que a gente viu? O arcabouço fiscal mostrou-se menos austero do que o teto de gastos, mas suficientemente austero para ancorar as expectativas.

Tem uma discussão se o governo consegue cumprir a meta de déficit zero. Qual é a sua avaliação?
Com a aprovação do arcabouço fiscal, você mais ou menos tem uma confiança maior de como é que vai ser o desenho do gasto, portanto, fica faltando o da receita. Na nossa hipótese de trabalho, não estamos considerando receitas extraordinárias, estamos pegando a receita em função do nosso cenário macro. A nossa projeção está dando um resultado primário negativo de 0,5% (do PIB). Portanto, não cumpre a meta, dado que ela vai ser zero, com desvio de 0,25 ponto. Isso significa o seguinte: para o governo cumprir a meta, ele vai precisar arrecadar mais. E ele está trabalhando nessa direção com algumas iniciativas. Se ele vai conseguir ou não, a gente só vai saber mais na frente.

Pode haver uma piora na percepção de risco do País se não cumprir a meta?
Tem de partir do princípio de onde está posicionado o mercado. Se eu pego a última divulgação da pesquisa Focus, do Banco Central, tem uma previsão negativa de 0,7% (do PIB) do primário no ano que vem. Não é muito diferente da nossa projeção. Então, a maior parte dos analistas já está trabalhando com o não cumprimento da meta. Não cumprir a meta não significa que não vá estressar o mercado. Pode estressar, sim, dependendo da magnitude e da comunicação que se faz. Não cumprir a meta porque acontece alguma coisa séria no meio do caminho, legitimamente justificável, é uma coisa. Não cumprir a meta, por reconhecimento de que foi perdulário, é pior.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/09/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

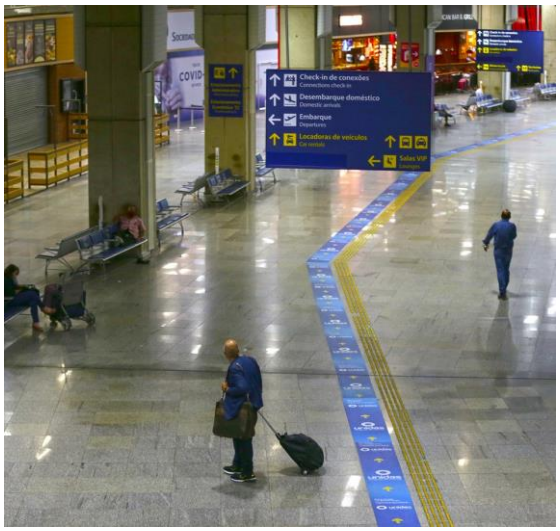
PARA SECRETÁRIO DE PAES, SUBSTITUIÇÃO DE MÁRCIO FRANÇA PODE BENEFICIAR RECUPERAÇÃO DO GALEÃO

Para o secretário de Inovação e Simplificação do Rio, o fato de o novo titular do Ministério de Portos e Aeroportos não ser de São Paulo pode contribuir para um diálogo que trate do Brasil "para além de fronteiras locais"
Por Paula Martini, Valor — Rio

O secretário de Desenvolvimento Econômico e Inovação do prefeito do Rio, Eduardo Paes (PSD-RJ), Chicão Bulhões, alfinetou indiretamente o ministro Márcio França (PSB), que foi substituído no Ministério de Portos e Aeroportos por Silvio Costa Filho (Republicanos) e deve assumir o novo Ministério da Micro e Pequena Empresa. O município vinha travando, desde o início do ano, uma queda de braço com o governo federal em defesa da coordenação entre os aeroportos da cidade.

Para Bulhões, o fato de o novo titular da pasta não ser de São Paulo (Márcio França é paulista e Costa Filho é de Pernambuco) pode contribuir para um diálogo que trate do Brasil "para além de

fronteiras locais". O secretário participou nesta terça-feira (12) de um encontro para apresentar o andamento da política de coordenação de aeroportos na capital fluminense.



Sagão do Aeroporto Internacional do Galeão — Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

"Agora, existe uma troca de ministro acontecendo. Acredito que o novo ministro vai manter o diálogo, como o prefeito Eduardo Paes tem mantido com o governo federal. Talvez pelo fato do ministro não ser de São Paulo, pode ser que a gente tenha um diálogo que possa entender o Brasil como um todo, para além de fronteiras locais. A gente não quer que um cresça em detrimento do outro. A gente quer o sucesso de São Paulo, mas também luta e quer o sucesso do Rio, do Nordeste e do Norte", afirmou.

A negociação para diminuir o esvaziamento do Galeão e reduzir a sobrecarga do Aeroporto Santos Dumont, administrado pela Infraero, se arrastava desde o governo anterior e, no atual, houve discordâncias entre as autoridades do Rio e Márcio França. Paes, no entanto, levou a melhor depois que o presidente Lula (PT) assinou, no mês passado, uma portaria para restringir os voos no Santos Dumont a um raio de 400 quilômetros de distância.

Além de perder passageiros nacionais para o Santos Dumont, o Galeão perdeu o protagonismo para outros aeroportos internacionais, como o de Guarulhos, em São Paulo. Nos bastidores, especulava-se que França teria resistência em resolver a situação do Rio por um interesse pessoal a favor de São Paulo, Estado onde foi governador de 2018 a 2019.

Nesta terça-feira, sem citar nomes, Bulhões criticou a interferência de interesses políticos "de determinados atores de outros aeroportos" no debate técnico com o governo federal.

"Era quase um tabu porque se convencionou, principalmente no corpo técnico da Secretaria de Aviação Civil (SAC) e da Anac, o tema da liberdade de voar. E a gente acha que isso poluiu o debate. Isso é uma visão ideológica equivocada que está parando o Brasil de ter um desenvolvimento adequado da sua malha aérea. Isso é uma parte técnica, que envolveu interesses políticos de determinados atores de outros aeroportos que, obviamente, no momento em que a gente faz um movimento desse, se insurgem contra. Fica muito claro quando esses atores fazem esse movimento", declarou.

O secretário disse ainda que a prefeitura está "muito tranquila" com a segurança jurídica da portaria assinada pelo presidente Lula e que, do ponto de vista político, tem certeza de que a relação com o novo ministro se estabelecerá "o diálogo que a cidade sempre teve de olhar o Brasil como um todo, e não só como lugar de um hub único de voos para São Paulo".
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

COSAN INVESTIMENTOS JÁ ALOCOU R$ 21 BI EM OUTROS NEGÓCIOS, COM MAIOR PARTE NA VALE

Leo Pontes, presidente da Cosan Investimentos, destacou que o investimento na mineradora trouxe algumas novidades para a estratégia executada pelo grupo, entre as quais a de não ser controlador do negócio
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Em pouco mais de um ano, a Cosan Investimentos já alocou recursos da ordem de R$ 21 bilhões em novos negócios, a maior parte (R$ 17,4 bilhões) na Vale, destacou nesta terça-feira (12) o presidente da Cosan Investimentos, Leo Pontes. O grupo promove hoje o Cosan Day.

Conforme o executivo, o investimento na mineradora trouxe algumas novidades para a estratégia executada pelo grupo até agora, entre as quais a de não ser controlador do negócio. “Mas é um ativo líquido, irreplicável, com grande potencial na transição energética e suas derivadas”, afirmou.

— Foto: Leo Pinheiro/Valor

Na Radar, de terras, hoje são 318 mil hectares em sete Estados, com R$ 14,2 bilhões em valor de mercado. Em relação ao projeto de construção do porto de São Luís, no Maranhão, e de formação de uma joint venture Paulo Brito, fundador da Aura Minerals, a expectativa é decidir sobre o início de execução das obras no próximo ano. “Poderíamos começar as obras em 2024 se a decisão for por seguir em frente”, afirmou.

Desde o início do ano, lembrou o vice-presidente financeiro da Cosan, Ricardo Lewin, o grupo já levantou mais de R$ 4,5 bilhões no mercado, o que contribui para um cronograma de amortização de dívidas “confortável”.

“A próxima torre [em termos de vencimento de dívida] será em outubro de 2024, referente à Vale, e já estamos preparados”, disse, acrescentando que R$ 300 milhões desse vencimento já foram amortizados. Em sua apresentação, o vice-presidente de estratégia do grupo, Marcelo Martins, destacou que a Cosan tem feito uma gestão ativa de portfólio e se vê como “um gestor de risco fundamentalmente”, com competências operacionais”.

Conforme o executivo, o grupo chegou a avaliar algumas operações de equity no passado recente, como a oferta pública inicial de ações (IPO) da Compass e da Moove, mas não pretende tirá-las do papel neste momento — houve rumores de que a Rumo também emplacaria um follow-on. “Olhamos a oportunidade, mas não vai acontecer [agora]”, reiterou.

“A gente entende que há escassez de oportunidades e quer buscar alternativas quando disponíveis, mas não tem o menor desejo de gerar diluição à Cosan a preços que consideramos inadequados. Hoje, todos os nossos ativos são negociados a preços inadequados, o que nos dá oportunidade de comprar [ações] e não vender”, acrescentou.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

COMPASS TERÁ NOVO SEGMENTO DE DISTRIBUIÇÃO DE GNL E VÊ POTENCIAL DE CRESCIMENTO PARA COMMIT

Objetivo da nova divisão é entregar GNL também para clientes que não estejam conectados ao grid da Compass, com fornecimento via caminhões
Por Ana Luiza Tieghi, Valor — São Paulo

Nelson Gomes, CEO da Compass — Foto: Claudio Belli/Valor

No Cosan Day, nesta terça-feira (12), o CEO da Compass, Nelson Gomes, destacou que a empresa terá um novo segmento ainda neste ano, de “marketing & services”. A nova divisão terá seu primeiro terminal no Porto de Santos, a ser finalizado ainda em 2023.

O objetivo da nova divisão é entregar gás natural liquefeito (GNL) também para clientes que não estejam conectados ao grid da Compass, com fornecimento via caminhões. Segundo Gomes, a empresa deve conseguir operar nesse segmento, que batizou de GNL B2B, a partir de 2025.

A nova divisão também vai cuidar da comercialização de biometano, que deverá ser oferecido aos clientes misturadas ao gás natural, como uma ferramenta de descarbonização.

O biometano virá de um aterro em Paulínia (SP) da Orizon, empresa com a qual a Compass fechou parceria em agosto.

Na Comgás, Gomes destacou que a empresa tem feito mais de 160 mil novas conexões à rede de gás ao ano, e está investindo na leitura do consumo dos clientes — hoje, há 190 mil consumidores com a fatura conectada remotamente à empresa, dos quais 113 mil foram conectados no último ano.

Atualmente, a penetração residencial da Comgás está em 24%, ante 13% em 2012, quando a Cosan adquiriu o negócio. Citando o exemplo da Colômbia, que tem cerca de metade dos clientes conectados à rede, Gomes afirmou que é possível dobrar o tamanho da Comgás.

A Commit, que surgiu a partir do controle da Gaspetro pela Compass, também está em fase de crescimento, e deve seguir o caminho traçado pela Comgás na última década. “A melhor distribuidora da Commit ainda é um pouco pior do que era Comgás em 2022, então ainda temos muito para crescer”, disse Gomes.

Ele destacou a conexão de Gramado e Canela à rede, concluída neste inverno.

No segmento de distribuição, que abrange Comgás e Commit, a intenção da Compass é focar na região Centro-Sul do país e “eventualmente exercer o direito de preferência quando e se houver privatização de distribuidoras” na área, segundo Gomes.

A empresa deve concluir a venda de cinco distribuidoras no Nordeste, que vieram com o controle da Gaspetro.

A Compass realizou investimento de R$ 9 bilhões nos últimos quatro anos, sendo R$ 4 bilhões em novos negócios.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

DIVISÃO LEGISLATIVA SE MANTÉM E RECEITA CAIRÁ APÓS ELEIÇÃO NO EQUADOR

Desafios no Legislativo que causaram redução do mandato de Guillermo Lasso vão persistir, uma vez que nenhum dos dois candidatos no 2º turno terá maioria na Assembleia
Por Fernanda Simas — De São Paulo

Noboa, se eleito, não terá maioria — Foto: Bloomberg

Além da tensão política e da explosão da violência do narcotráfico, o próximo presidente do Equador - a ser eleito em segundo turno em 15 de outubro - terá de lidar com um Congresso fragmentado e o impacto econômico da votação que decidiu pela suspensão da produção de petróleo na Amazônia equatoriana e da mineração na Reserva do Chocó, perto da capital equatoriana, Quito.

Junto com a eleição geral antecipada de 20 de agosto - convocada pelo presidente Guillermo Lasso para evitar um impeachment depois que ele perdeu a maioria legislativa no primeiro semestre - foram realizados referendos, um dos quais resultou em um veto à extração de petróleo do Parque Nacional Yasuní, na Amazônia equatoriana, por 59% dos votos.

Esse veto terá um forte impacto sobre as contas do governo equatoriano, atual e próximo. Segundo o governo equatoriano, a perda líquida de receita relacionada com o petróleo dos três campos do Yasuní seria de cerca de US$ 600 milhões [ou 50% do PIB de 2022] anualmente a partir de 2023.

O banco central do país prevê que o crescimento em 2023 e 2024 pode ser 0,7 e 0,8 ponto menor, respectivamente, em razão da menor receita de petróleo com o veto à extração em Yasuní. No primeiro semestre, o BC previa um crescimento de 2,7%, em 2023. A média de crescimento do PIB nos últimos 15 anos no Equador foi de 2,1%.

Consultorias privadas estimam, agora, que o crescimento de 2023 fique entre 1,5% a 2%.

“A produção de petróleo em Yasuní é, mais ou menos, 10% a 12% da produção nacional”, diz a analista Laura Lizarazo, da consultoria Control Risks. “O Equador tem alta dependência fiscal da receita do petróleo e um sistema produtivo pouco diversificado. Suspender a operação em Yasuní implica em perdas de US$ 1,2 bilhão da receita”, acrescentou Lizarazo.

Essa piora no cenário fiscal se soma a um cenário político tenso e bastante volátil. Para escapar do impeachment, Lasso recorreu ao instrumento constitucional chamado de “morte cruzada” - pelo qual abriu mão do mandato até 2025 ao mesmo tempo em que forçou uma nova eleição para o Congresso. Em meio a um ambiente político fragmentado, o resultado do primeiro turno sugere que o impasse político deve se estender até o fim da legislatura, em 2025.

Isso porque os resultados do primeiro turno pouco alteraram a composição das bancadas no Congresso, que segue dividido e tendo como maior força - mas sem maioria - o partido de esquerda do ex-presidente Rafael Correa. A formação final da Assembleia Nacional unicameral de 137 membros ainda não está fechada porque alguns distritos definirão seus representantes em segundo turno, mas analistas estimam que a esquerda deverá obter cerca de um terço das cadeiras do Legislativo.

As incertezas persistem na medida em que o próximo presidente, a ser eleito em outubro, terá pouco espaço político e fiscal para lidar com a estagnação do crescimento.

Na disputa pela Presidência do Equador estão a esquerdista Luisa González, do partido de Correa, que obteve 33% dos votos no primeiro turno, e o candidato conservador Daniel Noboa, filho de um dos homens mais ricos do país, Álvaro Noboa, empresário do setor bananeiro. Daniel Noboa surpreendeu ao receber 23,6% e passar para o segundo turno. Antes do primeiro turno, o conservador nem aparecia entre os principais candidatos.

As pesquisas para o segundo turno apontam o favoritismo de Noboa, o candidado dos investidores. Uma pesquisa realizada pela Comunicaliza a pedido da Bloomberg mostra Noboa com 54,9% das intenções de voto, contra 45,1% de González. A pesquisa foi conduzida de forma online e ouviu 6.002 pessoas em todo o Equador. Os números têm uma margem de erro de 1,3 ponto percentual.

“Se Noboa vencer, terá de formar uma maioria muito heterogênea para enfrentar o correísmo”, explica o analista político da Facultad Latinoamericana de Ciencias Sociales (Flacso) Simon Pachano. “González, por seu lado, teria a maior bancada própria, mas menos facilidade de aglutinar as forças mais ao centro”, disse.

Esse clima, segundo Lucio Paredes - que dirige uma firma de assessoria econômica que leva seu nome -, deixa a decisão sobre investimentos no Equador em suspenso. “Há risco [de menos investimentos] não apenas por parte das empresas estrangeiras, que aqui quase nunca superaram o 1% do PIB, mas principalmente por parte das nacionais privadas. Neste momento, há um compasso de espera nos investimentos, por conta da situação política e das incertezas que ela traz”, diz o economista.

A campanha eleitoral no Equador tem sido marcada por uma espiral de violência no país andino. Duas semanas antes do primeiro turno, o candidato Fernando Villavicencio foi assassinado ao sair de um comício. Outros políticos também foram alvo de atentados e ameaças. E, no último dia de agosto, atentados com quatro carros-bomba e granadas abalaram a capital Quito e uma cidade perto da fronteira com o Peru.

“O monopólio da força por parte do Estado não existe mais, está sendo compartilhado com o crime organizado e o narcotráfico”, afirma o analista político e econômico Roberto Aspiazu. “Estamos em meio a uma transição política e o grande desafio é reduzir a criminalidade, sob risco de que violência passe a afetar mais a economia.”

“As mudanças necessárias não são possíveis em 18 meses”, afirma Lizarazo. “Se [a insegurança] continuar, empresas podem deixar as cidades portuárias, mais violentas, e em última instância, o país. E, numa economia dolarizada como o Equador, cartéis internacionais economizam uma etapa em sua tarefa de lavar dinheiro”, completa. (Colaborou Roberto Lameirinhas)
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

VIBRA ENERGIA BUSCA EXPANSÃO EM LOGÍSTICA

Grupo estuda novos leilões portários federais e planeja terminais no Centro-Oeste
Por Taís Hirata — De São Paulo

“Marcelo Bragança: Estamos olhando para onde o Brasil cresce, que é no Centro-Oeste” — Foto: Léo Pinheiro/Valor

Diferentemente do informado pela companhia antes da publicação, a expectativa da empresa é ampliar sua capacidade de 1,7 bilhão de litros para 2 bilhões de litros, e não de 1,7 bilhão de metros cúbicos para 2 bilhões de metros cúbicos. Segue o texto corrigido.

A Vibra Energia (ex-BR Distribuidora) mira novos projetos para expandir sua rede logística. A empresa planeja terminais no Centro-Oeste e analisa leilões de granéis líquidos, segundo o vice-presidente da companhia Marcelo Bragança.

Há um mês, a empresa arrematou, em licitação, arrendamento no porto de Maceió (AL), onde atua em parceria com outras distribuidoras. No novo contrato, de 25 anos, estão previstos ao menos R$ 20 milhões de investimentos.

“Era um ativo estratégico. Já operamos nessas áreas, mas com contratos precários, que não nos permitiam fazer investimentos mais estruturantes. Agora vamos regularizar a situação e poderemos ampliar a área e fazer melhorias de segurança e a automação.” A meta é expandir de 25% a 30% a atual capacidade, de 25 mil m3. O suprimento de combustível, que hoje é feito por rodovias, deverá passar a ser totalmente via cabotagem, diz.

O grupo planeja seguir com a estratégia de regularizar seus contratos precários em terminais portuários. Um próximo alvo será o arrendamento do terminal de granéis líquidos no porto de São Luís (MA), cujo leilão poderá sair e 2024. “Se esse ativo for leiloado, vamos participar. É um terminal onde operamos e queremos manter.”

Questionado sobre outras licitações em preparação pelo governo, Bragança diz que a companhia deverá analisar projetos em Paranaguá e Santos. “Em Santos, o interesse [em eventual leilão do terminal de combustíveis STS 08] dependerá do modelo. No leilão anterior [em que não houve interessados], a empresa não entrou porque entendeu que as condições não faziam sentido. Mas vamos avaliar.”

Outro plano da Vibra é expandir sua estrutura logística voltada ao agronegócio, com dois terminais: um em Rondonópolis (MT) e outro em Dourados (MS).

“Estamos olhando para onde o Brasil cresce, que é no Centro-Oeste”, diz. No caso do Mato Grosso, a ideia é fazer o terminal vinculado à malha ferroviária operada pela Rumo, que faz a conexão com São Paulo. No Mato Grosso do Sul, a companhia tem uma base antiga, que foi desativada há décadas, e que agora será recuperada, segundo o executivo. Os projetos não tem valor de investimento calculado.

A Vibra tem alocado, por ano, de R$ 400 milhões a R$ 500 milhões para fazer a manutenção e resolver gargalos em sua operação logística, segundo Bragança.

Nos últimos anos, foram conquistados outros projetos portuários, entre eles, um terminal em Belém, cuja obra deverá ser concluída neste ano, e um terminal em Santarém (PA) que está sendo construído do zero, e que deve ser inaugurado no primeiro semestre de 2024, para atender o Arco Norte.

Além disso, a Vibra fez parte do consórcio, com Raízen e Ipiranga, que arrematou três áreas no porto de Cabedelo (PB) e uma no porto de Vitória, em um leilão realizado em 2019. No entanto, a vitória está sendo alvo de investigação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que apura se houve conduta anticompetitiva na formação da sociedade.

Para o vice-presidente, o inquérito não representa risco para o negócio e não deverá impedir a realização dos investimentos previstos. “A gente não vê risco. O edital do leilão passa por TCU [Tribunal de Contas da União], Antaq [Agência Nacional de Transportes Aquaviários], ANP [Agência Nacional de Petróleo] e, naquele leilão, se permitiu a formação de consórcio. Estamos muito seguros”, afirmou.

A construção do novo terminal em Vitória deverá começar no fim de 2023 e levar cerca de um ano e meio, diz. “A operação movimentará derivados e biocombustíveis, para atender demanda do Espírito Santo. Vai se tornar o principal terminal de atendimento do Estado.”

Com os novos investimentos, a expectativa é ampliar a capacidade estática de 1,7 bilhão de litros para 2 bilhões de litros até meados de 2025.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

SEW PLANEJA INVESTIR QUASE R$ 1 BI EM 5 ANOS E BUSCA NOVOS CLIENTES

Fabricante de origem alemã tem quase metade das vendas no país de redutores e diversos componentes nos setores de açúcar e álcool, alimentos e mineração
Por Ivo Ribeiro — De Indaiatuba (SP)

Reis, presidente no Brasil: “Nos últimos 15 anos crescemos 12 vezes a nossa receita”. O total no país foi R$ 1,43 bi em 2022 — Foto: Gabriel Reis/Valor

Com forte atuação em três grandes mercados - açúcar e álcool, mineração e indústria de alimentos -, a SEW, fabricante redutores, motorredutores, motores elétricos e diversos outros componentes, vive um momento bom no país, mas vislumbra entrar em novos mercados para manter as vendas e crescer mais.

A empresa, pertencente ao grupo alemão do mesmo nome, que chegou ao Brasil em 1975, projeta crescer 15% neste ano, comparado com 2022, que teve aumento de 27%. Em 2021, em linha com os três grande mercados que respondem por quase metade do seu faturamento, obteve expansão de 33%. Nos dois anos que

durou a pandemia, houve uma explosão de demanda das commodities metálicas e agrícolas e de outros insumos industriais.

A SEW, que desde 2014 opera em um complexo industrial em Indaiatuba (antes ficava em Guarulhos, na Grande São Paulo), conta com outras duas unidades de montagem - Rio Claro-SP e Joinville-SC -, além de 16 centros de serviços e vendas espalhados pelos país. “Nos últimos 15 anos crescemos 12 vezes a nossa receita”, afirma Alexandre dos Reis, presidente da SEW Brasil.

Em 2022, a empresa alcançou faturamento líquido de R$ 1,43 bilhão. Cerca de R$ 350 milhões foram gerados de exportações para os Estados Unidos - componentes usados na montagem de redutores e acionadores de força em máquinas e equipamentos. A empresa atende também países da América Latina. Na região, a receita beirou R$ 2 bilhões.

A SEW fabrica - com tecnologia desenvolvida e aprimorada desde sua criação em 1931 - de pequenos a enormes redutores, como os industriais de até 50 toneladas de peso. Na linha de produtos tem engrenagens, eixos, carcaças, motores e outras partes de peças. Numa usina de açúcar vão fazer girar as moegas de cana; na mineração, por exemplo, impulsionam correias transportadoras de minério de ferro. Um de seus clientes nesse setor é a Vale.

O mercado agrícola, que inclui armazenagem de grãos, é o maior da SEW - 18% das vendas. A seguir vêm o alimentício, com 14%, e o de mineração, com 11%. Os demais são madeireiro, portos, aeroportos, cimento, vidro, materiais de construção, bebidas e automotivo. “Temos seis mil clientes”, diz Reis.

O crescimento menor previsto para este ano é decorrente das incertezas dos primeiros quatro meses de novo governo do país, afirma Reis. “A demanda no setor de agronegócio deu uma travada com a paralisação de negócios até abril. Mas aí veio o plano-safra, melhor do que se previa, e isso estimulou o setor a investir”, diz.

Matérias-primas têm peso no custo de produção de 45% e barras de aço especial é uma delas, como cobre. “Estamos trazendo da China, em compra conjunta com a matriz, com preço bem inferior ao daqui. Já temos todo aço comprado para 2024”, informa o CEO.

Para compensar o desaquecimento da demanda no segmento de energia eólica, a SEW prevê avançar em 2024 no mercado de máquinas e implementos agrícolas. “Há um potencial enorme de reposição de peças e componentes”, informa o diretor industrial e de desenvolvimento da empresa, Hiram Andreazza de Freitas.

A empresa, diz ele, está também desenvolvendo rodas de tratores, redutores planetários para vagão forrageiro, uma nova série de redutores para pivô de irrigação. “O plano é entrar em mercados que ainda não estamos presentes”.

No momento, segundo Reis, a empresa está despachando nove redutores planetários, de grande porte, usados em grandes equipamentos, para clientes do setor de açúcar e álcool - seis deles no Brasil e três na Argentina. Esse tipo de produto tem valor entre R$ 1,3 milhão e R$ 3 milhões cada um.

A Argentina é o segundo maior mercado da SEW na América Latina, mas não tem fábrica - só unidades de montagem. Gera receita anual de R$ 150 milhões. A partir do Brasil, a empresa também exporta redutores para projetos de mineração no Peru. A indústria alimentícia da Venezuela, país que já foi o terceiro maior mercado da região, compra via Colômbia.

Próxima de completar 50 anos de Brasil, em 2025, a companhia tem planos de expansão. Segundo Reis, está no planejamento investimentos de R$ 900 milhões no período de cinco anos em toda a região, com destaque para o Brasil, onde está instalada a única fábrica da SEW na América Latina. Para 2023 foram aprovados R$ 120 milhões. No longo prazo, até 2033, a projeção é investir R$ 1,4 bilhão.

Os recursos desse plano de expansão, com capital próprio (de geração de caixa), vão ser aplicados na aquisição de máquinas para ampliar a produção, na modernização e aumento de produtividade das instalações fabris; em novas montadoras na Argentina, Chile e Colômbia, na ampliação das duas montadoras no Brasil e na instalação de um centro de serviço em Mato Grosso do Sul.

Em Indaiatuba, a empresa planeja prédios novos para um centro de distribuição, uma unidade de eletrônica - onde passará a produzir inversores de frequência que hoje são importados e montados - e uma área de Service para grandes produtos.

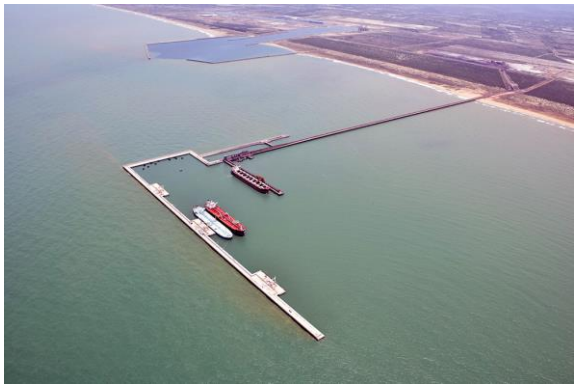
Na sede, a SEW emprega quase 1,1 mil funcionários, entre unidade industrial e administrativa. No total, são 1.650 pessoas.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

OCEAN WINDS E PRUMO LOGÍSTICA UNEM FORÇAS PARA AVANÇAR NA ENERGIA EÓLICA OFFSHORE NO BRASIL

Da Redação OFFSHORE 12/09/2023 - 17:44



Porto do Açu

A Ocean Winds (OW), empresa internacional dedicada à energia eólica offshore e criada como uma joint venture 50-50 em 2020 pela EDP Renewables e pela ENGIE globais, e a Prumo Logística, empresa do setor de logística e infraestrutura no Brasil, uniram forças por meio de um Memorando de Entendimento (MoU) que reforça compromisso das duas companhias de impulsionar iniciativas de energia eólica offshore no país.

O MoU foi formalizado nesta terça-feira (12) com a assinatura de Bautista Rodriguez, CEO da Ocean Winds, e Mauro Andrade, diretor de Novos Negócios da Prumo Logística.

A parceria permitirá a troca de informações pertinentes relacionadas aos estudos destinados a analisar um projeto de energia eólica offshore dentro da área de influência do Porto do Açu. A OW e Prumo estão comprometidas em expandir suas operações respetivas e otimizar os resultados como fruto dessa colaboração. E

sse esforço conjunto envolve a execução de diferentes estudos críticos para projetos de energia eólica offshore, como estudos ambientais ou regulatórios, juntamente com avaliações de viabilidade financeira e técnica.

Para Mauro Andrade, diretor de Novos Negócios da Prumo, a parceria evidencia que o Porto do Açu é o melhor ponto no país para a instalação destes projetos. “Assinar este acordo com a OW mostra que estamos avanaçando no objetivo de tornar o Açu a principal base de instalação, comissionamento, operação e manutenção para parques eólicos marinhos na Região Sudeste. A proximidade de futuros parques eólicos offshore; a logística e o suporte marítimo existente no porto que já serve a indústria de petróleo e gás – e que também servirá ao segmento de eólica offshore; e a instalação da cadeia de valor com turbinas, pás eólicas, cabos e torres, farão do Porto do Açu a infraestrutura mais competitiva para servir esta indústria emergente”.

Rafael Munilla, diretor de Desenvolvimento de Negócios da Ocean Winds, disse: “Essa colaboração enfatiza o compromisso firme tanto da OW quanto da Prumo em avançar no setor offshore no Brasil por meio dos processos mais eficazes e otimizados para projetos e portos. Essa parceria também destaca o compromisso da OW em fomentar o crescimento de uma nova e sustentável indústria no país, incentivando oportunidades locais e crescimento econômico por meio de uma colaboração com um stakeholder e empresa-chave dentro do Brasil, como a Prumo.”

Com um histórico de mais de 10 anos, atualmente operando 1,5 GW, construindo 2 GW e desenvolvendo com direitos exclusivos mais de 13 GW de energia eólica offshore em todo o mundo, a Ocean Winds trabalha com portos desde o início do desenvolvimento da indústria para garantir sua prontidão para as oportunidades futuras. Para projetos de energia eólica fixa no fundo do mar — ideais para o Brasil —, os portos desempenham um papel central. Eles servem como pontos de entrada e armazenamento para os equipamentos, facilitam a montagem e manutenção antes do transporte offshore e atuam como centros para transferência de tripulações e operações em curso. Dado que o elemento portuário no desenvolvimento da energia eólica offshore é fundamental, a Ocean Winds e a Prumo se concentrarão na otimização das instalações portuárias por meio da conclusão dos estudos necessários.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

ARTIGO - LIÇÕES SOBRE A CRISE DO CANAL DO PANAMÁ

Por Mario Veraldo OPINIÃO 12/09/2023 - 17:57

Como navegar pelas interrupções da cadeia de suprimentos com torres de controle?

O Canal do Panamá, vital para a logística e comércio internacional, foi recentemente afetado pela seca, o que causou restrições e atrasos nas remessas em vários pontos do mundo. Embora essas interrupções tenham afetado significativamente as cadeias de suprimentos globais, elas também representam uma oportunidade para as empresas reavaliarem suas estratégias de logística. Uma das soluções seria a implementação de torres de controle na cadeia de suprimentos.

Rotas alternativas, redução de cargas e um novo limite para o número de navios que transitam diariamente pelo Canal do Panamá são as medidas que a administração deve tomar a partir de agora para reduzir o consumo de água da hidrovia. De acordo com dados das autoridades, a seca no canal — ao contrário do que se esperava no início da estação — resultou em um mês de agosto excepcionalmente difícil para o setor de navegação comercial. Atualmente, os navios estão atrasados em uma média de 270 horas, cerca de 11 dias, antes mesmo de poderem cruzar a pista norte. No caso da pista sul, esse tempo cai para 233 horas (aproximadamente 9 dias). Ambos os números excedem os de 2022, que foram definidos em 73 e 71 horas, respectivamente.

A necessidade de torres de controle
As torres de controle na cadeia de suprimentos funcionam como hubs centralizados que oferecem visibilidade em tempo real de várias facetas da cadeia, desde o gerenciamento de estoque até a logística de transporte. Em um ambiente em que interrupções como as do Canal do Panamá estão se tornando cada vez mais comuns, o papel das torres torna-se crucial. Elas permitem que as empresas avaliem rapidamente o impacto de tais interrupções e tomem decisões mais precisas e ágeis.

Visibilidade em tempo real para tomada de decisões
Uma das vantagens mais significativas das torres de controle é a capacidade de fornecer dados e análises em tempo real. Quando ocorre uma interrupção, como as restrições de transporte no Canal

do Panamá, uma torre pode sinalizar imediatamente esse problema. Essa visibilidade em tempo real permite que os gerentes de logística e de cadeia de suprimentos avaliem a situação rapidamente e considerem estratégias alternativas, como o redirecionamento de remessas ou o ajuste dos níveis de estoque.

Insights orientados por dados para agilidade estratégica
As torres de controle também consolidam dados díspares em insights acionáveis. Por exemplo, suponha que as remessas estejam atrasadas devido a restrições no Canal do Panamá, nesse caso, a torre pode analisar o impacto potencial nos níveis de estoque, nas entregas aos clientes e na eficiência geral da cadeia de suprimentos. Essa abordagem orientada por dados permite que as empresas adaptem suas estratégias de forma proativa, minimizando as interrupções e o impacto financeiro e operacional.

Relação com fornecedores e gerenciamento de riscos
Outro benefício, frequentemente ignorado, é a capacidade de fortalecer as relações com os fornecedores e melhorar o gerenciamento de riscos. As torres de controle permitem que as empresas colaborem de forma mais eficaz com fornecedores e parceiros, fornecendo uma visão unificada da cadeia de suprimentos. Essa colaboração é preciosa durante as interrupções, permitindo respostas coordenadas e eficientes e reduzindo os efeitos em cascata em toda a cadeia.

Conclusão
As recentes interrupções no Canal do Panamá destacaram as vulnerabilidades e complexidades inerentes às cadeias de suprimentos globais. No entanto, elas também ressaltam a importância de se ter soluções logísticas robustas, flexíveis e tecnologicamente avançadas. As torres de controle oferecem essa solução, permitindo que as empresas enfrentem os desafios do comércio internacional de forma eficaz.

Ao aproveitar a visibilidade em tempo real e os insights orientados por dados que a torre oferece, as empresas podem transformar suas cadeias de suprimentos em ativos estratégicos. Em um mundo cada vez mais caracterizado por interrupções na cadeia de suprimentos, a capacidade de se adaptar e tomar decisões informadas com rapidez não é apenas uma vantagem; é uma necessidade.

Mario Veraldo é, CEO da MTM Logix
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

BRADO REGISTRA RECORDE HISTÓRICO DE 10 MIL CONTÊINERES NO MÊS
Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12/09/2023 - 17:48

Exportações puxaram o crescimento, com destaque para o frango congelado e papel e celulose no Paraná. Bens de consumo e materiais de construção que abastecem Mato Grosso tiveram altas expressivas

A Brado alcançou um recorde histórico na sua operação. A companhia movimentou mais de 10 mil contêineres no mês de agosto, considerando a atuação nos mercados de exportação, importação e interno. A marca foi atingida no dia 31, contabilizando 10.137 contêineres transportados. O segundo melhor resultado mensal foi justamente em agosto do ano passado, com 9.799 contêineres.

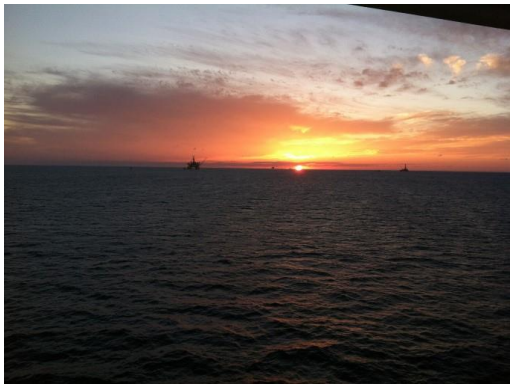
“É um resultado que demostra a constante evolução dos nossos negócios. Nossos processos são focados no cliente, na sustentabilidade e na eficiência da operação”, afirma o CEO da Brado, Marcelo Saraiva.

O mercado externo puxou o crescimento, com alta nos Portos de Paranaguá (PR) e Santos (SP). Os principais destaques foram a movimentação de proteína congelada, papel e celulose, grãos e algodão.

No mercado interno, os produtos que apresentaram maior crescimento foram materiais de construção e bens de consumo, com destaque para as bebidas (cervejas, sucos e refrigerantes). O transporte de produtos no mercado interno conecta principalmente a Região Sudeste ao mercado consumidor de Mato Grosso, no trecho entre Sumaré (SP) e Rondonópolis (MT).
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

RESTRIÇÕES DO REPETRO-SPED NÃO DEVEM SE ESTENDER A AFRETAMENTOS A TEMPO, DIZ ADVOGADO

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 12/09/2023 - 17:57



Arquivo/Divulgação

Analistas avaliam que uma negativa recente à concessão do benefício fiscal gerou insegurança jurídica quanto à limitação que deveria ser aplicada somente em afretamentos a casco nu

A Receita Federal (RFB) negou recentemente o Repetro-Sped para a importação de um navio sonda pela Petrobras. Para alguns analistas, a recusa à concessão do benefício fiscal está associada a uma nova interpretação pela fiscalização da RFB, supostamente em razão de alterações pontuais no Manual do Repetro. A avaliação é que a decisão gerou insegurança jurídica no setor de petróleo e gás, pela possibilidade de entendimento de que a RFB teria estendido, também para afretamentos por tempo, uma limitação que a instrução normativa (IN/RFB 1.781/2017) estabelece especificamente para afretamentos a casco nu.

Essa IN pontuou que, na hipótese de haver um afretamento a casco nu e a execução simultânea de serviços, a importação da embarcação deve ser feita pela tomadora do serviço (operadora), caso conste nos contratos que ela é a responsável pelo pagamento da locação internacional. O advogado Matheus Affonso entende que tal restrição guarda fundamento no Regulamento Aduaneiro, pois, para fins de admissão temporária para utilização econômica, uma empresa pode importar bens para a prestação de serviços, mas não para uma simples locação nacional. “Essa restrição diz respeito tão somente a afretamento a casco nu, e não se aplica ao afretamento por tempo”, frisou Affonso, do escritório Leal Cotrim Advogados.

Affonso considera que a Receita agora está ampliando essa restrição, ainda que sem qualquer suporte na IN ou no Regulamento Aduaneiro, também para afretamentos por tempo. No entanto, ele acredita que essas alterações não são capazes de, por si só, reduzir o alcance do Repetro nos casos de afretamento por tempo, enxertando-lhe como condição — importação direta pela empresa que paga as contraprestações. “É bastante claro que a limitação cogitada, em relação aos casos de afretamento por tempo, não tem respaldo legal e não é compatível com o Repetro”, analisou.

O advogado explicou que a brecha para a nova interpretação, que vem causando insegurança jurídica no setor, é a supressão do parágrafo do Manual do Repetro que atesta que “o contrato de afretamento a casco nu é um contrato de importação” e que “o contrato de afretamento por tempo é um contrato complexo composto tanto de contrato de importação quanto de contrato de prestação de serviços", no tópico relativo ao contrato de afretamento, nos procedimentos para concessão do Repetro temporário.

Para Affonso, uma decisão como essa, ainda que singular e passível de retificação, acende um alerta para o setor de O&G, principalmente por conta da grave insegurança jurídica e da ameaça de oneração dos investimentos na fase de maior incerteza. O advogado observa que, até o momento, esse é o único caso do qual se tem ciência de que a RFB adotou tal entendimento restritivo. “Como ele teve fundamento em uma alteração de texto do Manual do Repetro desprovido de efeito

vinculante, espera-se que represente apenas um entendimento equivocado único e não inaugure uma série de decisões similares", comentou Affonso à Portos e Navios.

O Repetro diz respeito à desoneração de tributos na etapa inicial de pesquisa, exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, permitindo maior atratividade para investimentos de capital intensivo e elevado risco. Affonso explicou que é justamente a desoneração do Repetro que viabiliza a decisão pelo investimento num cenário de competição internacional. Dessa maneira, a perda de atratividade poderia acarretar migração do investimento para a exploração de óleo em outro país e, no contexto da transição energética, muito provavelmente, a não-exploração futura das reservas existentes.

O advogado avalia que a continuação de cenário de oneração da importação de embarcações afretadas por tempo vai acabar gerando um impacto imediato às operações de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural, o que impactaria diretamente no preço final do serviço. Haverá também, segundo Affonso, um efeito gerado pela possível judicialização dessa discussão e a profusão de ações discutindo esse tema. Ele mencionou ainda a possibilidade de atraso na finalização do desembaraço aduaneiro, o que afetaria sensivelmente os cronogramas de operação.

O regime especial é voltado para suspensão, com posterior isenção ou alíquota zero, dos tributos sobre o consumo, quais sejam, Imposto de Importação, Imposto sobre Produtos Industrializados, contribuições do Pis e da Cofins, contribuições do Pis-Importação e da Cofins-importação, com reflexo sobre ICMS, nas atividades de importação definitiva ou temporária de bens, ou de aquisição nacional de bens aqui industrializados, destinados às atividades de exploração, desenvolvimento e produção de petróleo e gás natural.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

FPSO SEPETIBA CHEGA AO BRASIL

Da Redação OFFSHORE 12/09/2023 - 18:08

O navio-plataforma "Sepetiba" chegou na sexta-feira (9) ao Brasil, vindo da China. A unidade é do tipo FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência, da sigla em inglês) e passará por procedimentos legais e técnicos antes de seguir para o campo de Mero, no bloco de Libra, no pré-sal da Bacia de Santos.

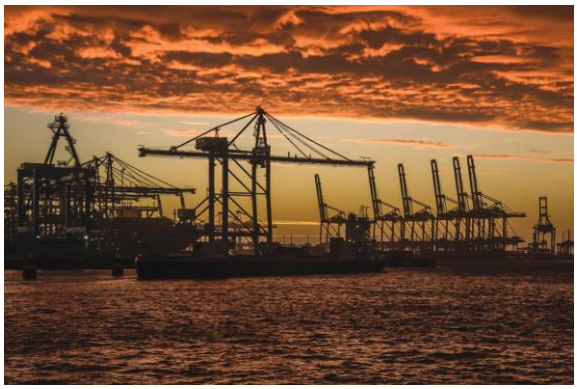
O campo unitizado de Mero é operado pela Petrobras (38,6%), em parceria com a Shell Brasil (19,3%), TotalEnergies (19,3%), CNPC (9,65%), CNOOC (9,65%) e Pré-Sal Petróleo S.A – PPSA (3,5%), representante da União na área não contratada.

O FPSO terá capacidade de produzir, diariamente, até 180 mil barris de petróleo e 12 milhões de metros cúbicos de gás. A previsão é que entre em operação no quarto trimestre deste ano. A unidade foi afretada pela Petrobras junto à SBM, também responsável por sua construção.

Será o segundo FPSO definitivo a ser instalado no campo de Mero, terceiro maior campo em volume de óleo in place (VOIP), de um total de quatro sistemas. As quatro unidades juntas terão capacidade de produzir até 720 mil barris de óleo por dia.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

OS PRINCIPAIS PORTOS GLOBAIS PODEM FICAR INUTILIZÁVEIS ATÉ 2050

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 12/09/2023 - 18:21



Porto de Roterdam

Alguns dos maiores portos do mundo podem ficar inutilizáveis até 2050, à medida que o aumento do nível do mar afeta as operações. As perturbações relacionadas com o clima já afetam os portos em todo o mundo. Inclusive com a seca que dificulta as operações no Canal do Panamá.

O relatório Tendências Marítimas Globais 2050, encomendado pelo grupo de serviços de transporte marítimo Lloyd's Register e pelo Lloyd's Register Foundation, analisou cenários futuros.

“Dos 3.800 portos do mundo, um terço está localizado numa faixa tropical vulnerável aos efeitos mais poderosos das alterações climáticas”, disse um porta-voz do Lloyd’s Register.

“Os portos de Xangai, Houston e Lazaro Cardenas (no México), alguns dos maiores do mundo, poderão ficar potencialmente inoperantes até 2050, com uma subida do nível do mar de apenas 40 centímetros.”

Outros portos importantes, incluindo Roterdam, já estão sob pressão, afirma o relatório.

“Os países precisarão de investir no aumento da eficiência e resiliência dos seus portos e infraestruturas logísticas para acompanhar a crescente movimentação”, afirma o relatório, de autoria da Economist Impact.

Portos altamente suscetíveis ao aumento do nível do mar, como Xangai, poderiam estabelecer sistemas de defesa contra inundações semelhantes à Barreira Maeslant, na Holanda, e à Barreira Tâmisa, em Londres, disse o porta-voz da LR.

“Isso anularia a necessidade de aumentar constantemente as barreiras contra inundações existentes a cada década, o que é uma solução cara e de curto prazo”, acrescentou o porta-voz.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

CANAL DO PANAMÁ ATINGIDO PELA SECA PODE REDUZIR AINDA MAIS OS TRÂNSITOS DIÁRIOS

Da Redação NAVEGAÇÃO 12/09/2023 - 18:25

Canal do Panamá

O Canal do Panamá pode reduzir ainda mais o número máximo de trânsitos de navios autorizados por dia se a seca que atingiu a hidrovia este ano continuar, disse seu administrador nesta terça-feira (12).

O canal começou a restringir o calado dos navios para conservar a água, o que desencadeou um acúmulo de embarcações à espera para passar pela principal via transoceânica global, que movimenta cerca de 5% do comércio mundial.

As medidas forçaram muitos navios a aliviar as cargas antes de passarem e contribuíram para custos de frete mais caros antes da aproximação da época do Natal.

Atualmente, até 32 navios estão autorizados a transitar todos os dias, dos 36 navios em condições normais. O calado do navio também foi limitado no início deste ano a um máximo de 13,4 metros.

Numa medida para aliviar o congestionamento de navios em espera, o canal alterou recentemente o seu sistema de reservas para permitir a passagem de mais navios não reservados e para dar prioridade aos navios que aguardam há mais tempo.

Nesta terça-feira, um total de 116 navios aguardavam para passar no Panamá, em comparação com mais de 160 no início de agosto, segundo dados oficiais. O tempo máximo de espera foi reduzido para 14 dias, disse Vasquez, em relação aos 21 dias do mês anterior.

O chefe da Autoridade do Canal do Panamá, Ricaurte Vasquez, disse que a hidrovia optaria por reduzir os trânsitos diários, se necessário, antes de planejar qualquer corte adicional no calado autorizado dos navios, o que afeta mais os embarcadores.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

CONCESSÕES DAS HIDROVIAS BRASIL-URUGUAI, PARAGUAI E MADEIRA NA LINHA DE FRENTE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 12/09/2023 - 22:11

Arquivo/Divulgação

Diretor-geral da Antaq destacou que desenvolvimento da navegação na Bacia do Paraguai será vetor de integração mais significativo para Mercosul

Os estudos e a modelagem para a concessão das hidrovias Uruguai-Brasil (Lagoa Mirim), do Paraguai e do Madeira estão mais adiantados e vêm recebendo maior ênfase da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Infra S.A. A afirmação é do diretor-geral da agência reguladora, Eduardo Nery. Ele lembrou que, no ano passado, a Antaq encaminhou ao MPor, pela primeira vez, uma proposta de plano geral de outorga (PGO) indicando as hidrovias prioritárias e com maior benefício em caso de concessão.

A hidrovia Lagoa Mirim (Brasil-Uruguai), qualificada no PPI (Programa de Parceria e Investimentos) em novembro de 2021, será objeto de concessão, com parceria público-privada desde o Canal de São Gonçalo até o acesso a Vitória do Palmar, no Rio Grande do Sul. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) fará os levantamentos hidrográficos e a execução das obras de dragagem.

Uma análise preliminar havia identificado que o repasse para a tarifa a ser cobrada (pedágio) inviabilizaria a concessão e a Infra S.A está à frente dos estudos em andamento. Quando a Infra S.A concluir o estudo de viabilidade técnica e ambiental (EVTEA), a Antaq e o Ministério de Portos e Aeroportos (Mpor) vão deliberar sobre os trabalhos, antes da audiência pública e do encaminhamento ao Tribunal de Contas da União (TCU), que poderá dar o aval para realização do leilão de concessão dessa hidrovia.

Nery explicou que o cronograma preliminar sugere um prazo conservador de execução das obras, que pode ser antecipado. Ele ressaltou que as dragagens sob a responsabilidade do DNIT e a instalação do terminal Taquari têm um caminho ‘crítico’ até a realização da licitação, que cujo edital deve ser lançado até o final de 2024. A expectativa é que o leilão de concessão da hidrovia ocorra no primeiro trimestre de 2025. “Seria o tempo do cronograma do DNIT e de tentar antecipar a instalação do terminal (Taquari) e podermos harmonizar o início da concessão com o fim das obras de construção do terminal e da dragagem”, pontuou.

Ele acrescentou que o potencial da hidrovia Paraguai-Paraná é estratégico e trata-se de uma alternativa logística competitiva e sustentável. Os estudos para a concessão desta hidrovia identificaram mais 4.000 quilômetros de vias navegáveis, porém o trecho brasileiro tem o maior número de restrições para ampliar a capacidade de movimentação, que concentram grandes volumes de produtos agrícolas. "Não há vetor de integração mais significativo para o Mercosul do que a implantação dessa hidrovia", afirmou.

O diretor-geral destacou ainda que a Antaq verificou que os custos, em comparação com os modos rodoviário e ferroviário para os quatro países beneficiados pela hidrovia (Argentina, Bolívia, Paraguai e Uruguai), são aproximadamente quatro vezes menores, assim como a proporção de emissões comparadas ao transporte rodoviário. Ele citou dados de 2017 que já mostravam que o Brasil poderia transportar até 40 milhões de toneladas com o que já havia de carga consolidada na via — com base em levantamentos de materiais transportados (origem e destino), utilizava 4 milhões de toneladas naquele momento, sem atrair nenhuma nova carga, podendo ampliar em 35 milhões/t.

Na época, havia um potencial de ampliar a movimentação total da hidrovia de 83 milhões de toneladas/ano para 155 milhões de toneladas/ano, caso fossem aportados os investimentos necessários. A projeção, na ocasião, era alcançar 250 milhões de toneladas em 2030. O diretor-geral chamou a atenção que o volume de 4 milhões de toneladas, apurado em 2020, foi praticamente alcançado já nos 7 primeiros meses de 2023. "Isso demonstra potencial e o quanto podemos crescer em termos da movimentação de cargas pela via da navegação interior", destacou Nery, durante o evento Mercosul Export, nesta terça-feira (12), em Montevidéu, no Uruguai.

Nery ressaltou que o Brasil ainda explora as hidrovias de maneira incipiente. Dados do estudo bianual da Antaq apontam que, em 2020, havia aproximadamente 19.000 quilômetros de vias potencialmente navegáveis, o que representa uma perda da ordem de 18% em relação a 2018. Atualmente, as principais bacias hidrográficas brasileiras com transporte de navegação interior são as bacias: Amazônica, Tocantins-Araguaia, Paraguai, Atlântico Sul e Paraná-Tietê.

Ele acredita que primeiro é definido o valor do pedágio máximo que a carga poderia suportar e, a partir dali, verifica-se de que forma é possível viabilizar a modelagem econômico-financeira do projeto. A alternativa para o caso de o valor do pedágio não ser suficiente, é o Estado entrar com aporte de recursos. Nery ponderou que a realidade orçamentária e estrutural brasileira dificulta a disponibilidade de recursos públicos. "Precisamos de investimentos privados e de agilidade da gestão para ter infraestrutura disponível e no tempo que necessitamos. Por isso, a opção foi por concessão", disse.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 12/09/2023

BALANÇO REGISTRA CONCLUSÃO DE 21 OBRAS COM RECURSOS DO FMM EM 2023

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 11/09/2023 - 19:11

Arquivo/Divulgação

Ao todo, foram aplicados R$ 373 milhões em construções, conversões, docagem e reparos realizados em 3 estaleiros

O Ministério de Portos e Aeroportos registrou a conclusão de 21 obras com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) em 2023. De acordo com o último balanço do MPor, os investimentos dessas entregas totalizam R$ 373 milhões. Os recursos foram aplicados em 6 construções, 5 conversões e 10 serviços de docagem e reparo, realizados nos estaleiros Detroit (SC), Navship (SC) e Wilson Sons (SP). O estaleiro Navship, do grupo Edison Chouest, entregou 5 conversões e 7 docagens e/ou reparos. A Wilson Sons realizou em seus estaleiros duas construções e três docagens/reparos. Já o Detroit concluiu 4 construções no período.

Os desembolsos para projetos financiados com recursos do FMM totalizaram R$ 297 milhões de janeiro a agosto deste ano, uma queda de 12% em relação às liberações de recursos do fundo setorial no mesmo período do ano passado (R$ 337 milhões).

Em 2022, os desembolsos totalizaram R$ 659 milhões, ficando acima das liberações registradas nos dois anos anteriores: R$ 214 milhões (2021) e R$ 354 milhões (2020). Nos oito primeiros meses de 2023, as liberações se concentraram principalmente em Santa Catarina (R$ 102 milhões), São Paulo (R$ 98,3 milhões) e Rio de Janeiro (R$ 76,4 milhões).

APOIO FMM	QUANTIDADE
CONSTRUÇÃO	6
DETROIT	4
WILSON SONS	2
CONVERSÃO	5
NAVSHIP	5
DOCAGEM / REPARO	10
NAVSHIP	7
WILSON SONS	3
Total	21

Fonte: MPor

Em 2023 foram celebrados 6 contratos, que abrangem 57 obras contratadas com recursos do FMM que somam R$ 483 milhões em valores contratados, dos quais R$ 54 milhões foram liberados. Desde 2014, os valores contratados somam R$ 9,9 bilhões, com R$ 8,5 bilhões liberados, que correspondem a 99 contratos celebrados e 692 obras contratadas.

Estaleiros

O FMM tem R$ 376,7 milhões em valores priorizados para estaleiros nacionais. O balanço mais recente do MPor registra três contratos celebrados para estaleiros nos estados do Rio de Janeiro e Santa Catarina, que pertencem ao grupo Edison Chouest. Desse montante, estão contratados R$ 236,4 milhões, sendo que R$ 225,3 milhões foram liberados.

O projeto no Rio de Janeiro corresponde à construção do estaleiro de reparo da Navship, em São João da Barra, no Porto do Açu. O valor priorizado é de R$ 294,4 milhões, com contratação de R$ 162,4 milhões, dos quais R$ 150 milhões já foram liberados.

Em Santa Catarina, a obra é para modernização do dique flutuante da Navship, para a qual foram contratados R$ 68,8 milhões dos R$ 76,4 milhões priorizados. A empresa recebeu ainda a suplementação referente ao dique flutuante tendo sido contratados R$ 5,3 milhões dos R$ 5,8 milhões priorizados, com R$ 4,3 milhões liberados.

De 2011 a 2023, as receitas somadas totalizam R$ 89,8 bilhões, com R$ 3,4 bilhões liberados para a rubrica de estaleiros. Nesse período foram contratados R$ 6,5 bilhões para estaleiros, de um total priorizado de R$ 40,5 bilhões nesse segmento. Nesses 12 anos, foram priorizadas 69 obras, das quais 16 foram contratadas. De acordo com o balanço, 14 obras foram concluídas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/09/2023

LEILÃO DO ARRENDAMENTO TRANSITÓRIO DO PORTO DE ITAJAÍ SERÁ NA QUARTA-FEIRA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/09/2023 - 19:49

A Antaq realiza, na quarta-feira (13), leilão para o arrendamento transitório do Porto de Itajaí (Área A – berços 01 e 02). O prazo para apresentação de documentação para participar do certame foi encerrado nesta segunda-feira (11), com a apresentação de três impugnações, que foram indeferidas.

As oposições ao edital diziam respeito à qualificação técnica, participação de consórcio, questões operacionais, administrativas e constitutivas do ambiente das empresas concorrentes.

“Desde que o Edital de Arrendamento Transitório para o Porto de Itajaí foi publicado, em 25 agosto, a Antaq tem conduzido o certame de forma muito clara e transparente, dando não só para nós, da autoridade portuária, segurança jurídica, mas também e principalmente para todos que puderam conferir as exigências do leilão, e, acima de tudo, aos inscritos que puderam participar do certame. Com as impugnações indeferidas, o cronograma do edital segue normal e, agora, aguardamos com entusiasmo o resultado para que irá operar o Porto de Itajaí”, destacou Fábio da Veiga, superintendente do Porto de Itajaí.

No dia 18, de acordo com o cronograma estabelecido, todos os documentos serão conferidos por parte de quem passar da fase de documentação. No dia 19, será publicado em ata e divulgado o nome da empresa vencedora do Leilão.

Após este prazo, caso não ocorrerem pedidos de recursos por parte de outras empresas que participaram do certame, o próximo passo é a homologação do resultado do procedimento simplificado, com a assinatura do contrato de transição.

O novo arrendamento transitório terá a duração de 24 meses, sem a clausula resolutiva que, anteriormente, previa a possibilidade da rescisão do contrato antes desse período. O novo contrato trará segurança legal de operação, por dois anos, à empresa vencedora.

Quanto as condições de pagamento, de acordo com o edital publicado pela Antaq, a arrendatária transitória, deverá pagar para a superintendência o valor de outorga de R$ 60,63 por TEU e R$ 5,33 por tonelada de carga geral movimentada. Ainda com base no edital publicado, o valor do arrendamento transitório será pago mensalmente por parte da arrendatária, tendo como base a movimentação mensal de cargas executadas na área arrendada do terminal.

Seguindo as informações publicadas no documento, não haverá exigência de quantidade mínima de movimentação. O proponente que oferecer a maior número de movimentação será o vencedor do certame.

Durante o transcorrer do contrato de arrendamento transitório, o Governo Federal planeja lançar o edital definitivo para o arrendamento dos quatro berços do Porto de Itajaí à iniciativa privada. O arrendamento definitivo será de 35 anos, mantendo a autoridade portuária pública e municipal.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/09/2023

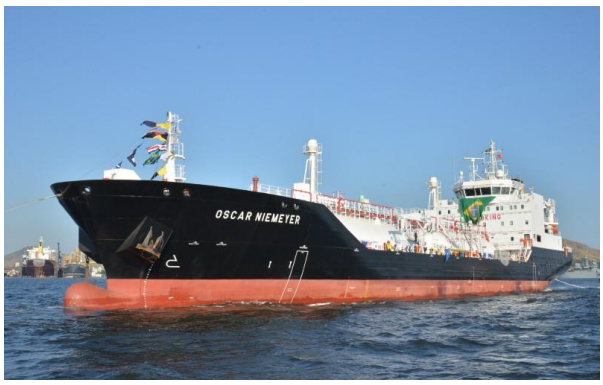
TRANSPETRO ABRE PRÉ-QUALIFICAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE GASEIROS E PETROLEIROS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 11/09/2023 - 20:12

Gaseiro Oscar Niemeyer (Foto: Vanor Correia. Arquivo/Divulgação)

Processo tem objetivo de identificar interessados em participar de futuras licitações destinadas a contratações de navios de até 48.000 TPB pela companhia

A Transpetro abriu uma consulta de pré-qualificação para a aquisição de gaseiros e petroleiros. A companhia pretende contratar a construção de gaseiros de 7.000 m³ (pressurizados/semirrefrigerado), além de petroleiros de 15.000 TPB (todos para produtos claros); petroleiros de 35.000 TPB (produtos claros escuros e cru); e petroleiros 48.000 TPB de produtos claros e escuros. De acordo com a convocação, publicada nesta segunda-feira (11), poderão participar das futuras licitações somente fornecedores que tenham enviado o formulário e os documentos comprobatórios referentes à pré-qualificação, até as 23h59 de 28 de setembro de 2023. Os interessados também precisarão atender às demais exigências previstas em edital.



Os estaleiros deverão apresentar certificados de construção ou certificados das embarcações, comprovando construção de embarcação classificada por sociedade classificadora membro da IACS (Associação Internacional das Sociedades Classificadoras, em português) de complexidade semelhante às embarcações pretendidas, nos últimos 15 anos. A Transpetro considera, por complexidade semelhante (ou maior), navios gaseiros, petroleiros, porta-contêineres, graneleiros, embarcações de apoio offshore. Alternativamente, a empresa poderá aceitar a comprovação de integração de módulos e/ou jumborização de plataformas de exploração e produção (E&P) ou de perfuração, nos últimos 15 anos e classificada por uma classificadora IACS.

Projetos Pretendidos:

Classe / Porte	Tipos
Gaseiros 7.000 m3	Pressurizados Semirrefrigerado
Petroleiro de 15.000 tpb de produtos claros	Todos para produtos claros
Petroleiro 35.000 tpb de produtos claros, escuros e cru	Claros e escuros Claros, escuros, cru
Petroleiro 48.000 tpb de produtos claros, escuros	Produtos claros Produtos escuros

Tabela 1 – Embarcações Pretendidas

Fonte: Transpetro

O estaleiro também deverá atender, entre os requisitos, com estrutura de oficinas de processamento, tratamento e pinturas de chapas de aço e blocos; oficinas/pátio para sub montagem e montagem de blocos; dique seco ou carreira, com dimensões mínimas de 120 metros x 20m, e requisitos estruturais que possam garantir uma construção eficiente, com qualidade e principalmente com capacidade de atender aos prazos que serão definidos posteriormente no edital de licitação.

Para comprovar o atendimento do requisito do dique ou carreira, os fornecedores poderão apresentar contratos preliminares, acordos, cartas de intenção, declarações ou outros documentos legalmente válidos e aplicáveis. De acordo com as regras, a flexibilidade nesse item permite uma abordagem abrangente para demonstrar a conformidade com os critérios estabelecidos, abrindo oportunidades para fornecedores que possam apresentar evidências de forma diversificada.

O processo será conduzido pela Gerência Executiva de Gestão de Bens e Serviços da Transpetro e o registro de pré-qualificação terá validade de um ano, podendo ter este prazo atualizado. A pré-qualificação é um procedimento auxiliar das licitações e é realizada em caráter permanente, a fim de identificar, antes da instauração do processo licitatório, fornecedores que reúnam condições de habilitação para o provimento de bem ou a execução de serviço em condições estabelecidas ou de bens que atendam às exigências técnicas e de qualidade definidas pela Transpetro.

Conforme a Lei das Estatais, a Transpetro pode realizar licitações restritas a fornecedores ou produtos pré-qualificados. Esses processos devem ser precedidos de aviso publicado no Diário Oficial da União, informando a previsão de realização de tais tipos de certame e o prazo limite para inscrição de interessados no procedimento de pré-qualificação correspondente. A etapa de pré-qualificação vetará a entrada de consórcios e interessados que estejam cumprindo penalidade de suspensão temporária de participação em licitação ou impedimento de contratar com a Transpetro, ou ainda que esteja em situação irregular com a administração pública ou com a União.

TP25
O novo programa para renovação e expansão da frota da Transpetro foi batizado de 'TP25' e prevê a construção de 25 navios de cabotagem em estaleiros brasileiros nos próximos 8 anos. Durante a 17ª Navalshore – Feira e Conferência da Indústria Marítima, em agosto, o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, havia explicado que o escopo prevê gaseiros e navios de transporte de produtos claros e escuros, de até 48.000 TPB (toneladas de porte bruto). Na ocasião, Bacci acrescentou que será mantido o padrão de navios MR1, MR2 e gaseiros que já operam atualmente. "Basicamente, é o que já foi construído no passado. São navios já utilizados pela Petrobras", ressaltou.

A empresa estima que serão necessários aproximadamente R$ 12,5 bilhões de investimentos para esse pacote, que vem sendo desenvolvido em conjunto com a holding Petrobras. A expectativa da Transpetro é lançar o edital para contratação dos navios em janeiro de 2024. "Estamos desenhando o edital, fazendo consultas para ver a capacidade dos estaleiros. Feita essa fase, em janeiro, mais tardar em fevereiro soltar o edital da licitação", declarou Bacci, durante a Navalshore, que ocorreu no Rio de Janeiro.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/09/2023

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na *www.mercoshipping.com* e no *www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda*
Fonte : InforMS
Data: 12/09/2023