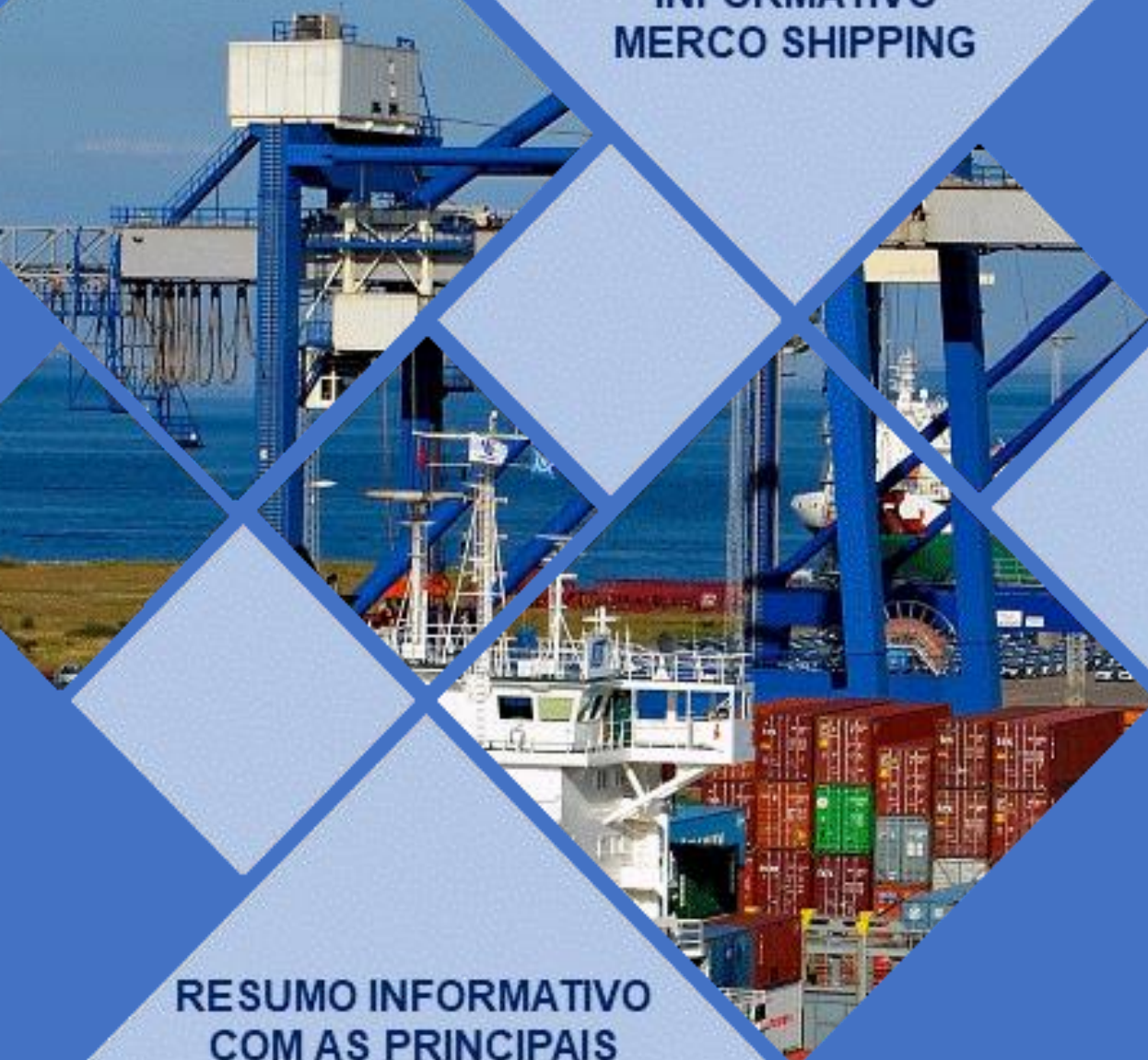


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 158/2023
Data: 19/09/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ENERGIA EÓLICA OFFSHORE É UMA DAS APOSTAS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	4
INÍCIO DAS OBRAS DO PARQUE VALONGO É ANTECIPADO PARA QUINTA NO PORTO DE SANTOS.....	6
GUINDASTES INTELIGENTES, PORTOS SUSTENTÁVEIS.....	7
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
ECONOMIA DO NORDESTE DEVE CRESCER 3,8%.....	8
PREÇO MÉDIO DO ETANOL FICA 1,71% MAIS BARATO NO NE, MAIOR REDUÇÃO DO PAÍS.....	10
PEDRO CAMPOS INTEGRA COMITIVA DE LULA NA ASSEMBLEIA GERAL DA ONU NOS EUA.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
INSTITUCIONAL - ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS.....	12
PORTAL PORTO GENTE	13
MOVIMENTO PRÓ-FERROVIAS DIVULGA CARTA ABERTA.....	13
ITAPOÁ: MELHOR PORTO DO PAÍS NA EXPERIÊNCIA DO CLIENTE.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – TECNOLOGIA AVANÇADA NO SETOR PORTUÁRIO.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Mariana 1</i>	17
<i>Mariana 2</i>	17
<i>Mariana 3</i>	17
<i>Mariana 4</i>	17
<i>Pierdomenico</i>	18
NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA NOVA SECRETÁRIA DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS.....	18
NACIONAL - TERMINAIS E OPERADORES ELOGIAM INDICAÇÃO DE MARIANA.....	19
NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA APRESENTA SUA MISSÃO HOJE, EM BRASÍLIA.....	19
REGIÃO NORDESTE - PECÉM PREVÊ CRESCIMENTO DE 6% NAS EXPORTAÇÕES DE FRUTAS NESTE ANO	20
REGIÃO SUL - PORTOS RS USARÁ TECNOLOGIA DE STARTUP ISRAELENSE PARA MONITORAR LEITO MARÍTIMO	21
REGIÃO SUL - MERGULHADOR MORRE APÓS REPOSICIONAR BOIAS NO CANAL DE NAVEGAÇÃO DE RIO GRANDE	23
REGIÃO SUL - TCP ADQUIRE NOVOS CAMINHÕES PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES NO PÁTIO.....	23
REGIÃO NORTE - SUFRAMA ABRE PROCESSO SELETIVO PARA CONTRATAR 116 SERVIDORES.....	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
SOPESP PROMOVE EVENTO HÍBRIDO SOBRE A CAMPANHA SETEMBRO AMARELO.....	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
ARTHUR LIRA DEFENDE SUBSÍDIO PARA BIOCOMBUSTÍVEIS.....	26
ATIAIA RENOVÁVEIS ADQUIRE DOIS PARQUES SOLARES NA BAHIA.....	27
THIAGO PRADO VAI ASSUMIR A EPE.....	28
JORNAL O GLOBO – RJ	28
HADDAD DIZ QUE INVESTIDORES ESTRANGEIROS QUEREM ENTENDER O ARCABOUÇO FISCAL E BUSCAM INVESTIMENTOS 'VERDES' NO BRASIL.....	28
INFLAÇÃO QUE MEDE GASTOS DAS FAMÍLIAS ACELERA COM ALTA DOS COMBUSTÍVEIS EM AGOSTO, DIZ FGV	30
RELATOR DA LDO DEFENDE CORTE DE DESPESAS APÓS QUEDA DE ARRECADAÇÃO: 'NÃO É POUCO DINHEIRO'.....	31
PETRÓLEO ATINGE MAIOR VALOR EM 10 MESES, AMPLIA DEFASAGEM DA GASOLINA E PRESSIONA PETROBRAS POR REAJUSTES.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
ECONOMIA EM QUEDA NA CHINA: O QUE OS NÚMEROS MAIS RECENTES ESTÃO INDICANDO.....	33
GOVERNO TEM 'ENCONTRO MARCADO COM LADO DO GASTO' E PRECISARÁ BLOQUEAR R\$ 50 BI EM 2024, AFIRMA SALTO... ..	35
HADDAD CONVIDA, EM ARTIGO, ESTRANGEIROS A INVESTIREM EM ECONOMIA VERDE NO BRASIL.....	38
ENEL SP ANUNCIA CAMPANHA PARA NEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DURANTE O MÊS DE SETEMBRO.....	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	40
DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA DRIBLAM CRISE DE CRÉDITO.....	40
PAC TRAZ RECURSOS ESCASSOS E INCERTOS PARA SANEAMENTO	42
PETROBRAS SEGUE COMO CARRO-CHEFE NO PETRÓLEO E GÁS.....	44
NOVO PAC MIRA SETOR PRIVADO, MAS ATRAIR EMPRESAS É DESAFIO.....	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 158/2023
Página 3 de 56
Data: 19/09/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	49
PRIMEIRA FASE DAS OBRAS DO PARQUE VALONGO COMEÇAM NO PORTO DE SANTOS, SP.....	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
MAERSK E CMA CGM UNEM FORÇAS PARA ACELERAR A DESCARBONIZAÇÃO	50
FORESEA ASSINA NOVO CONTRATO COM A PETROBRAS PARA OPERAR A SONDA 'NORBE VIII'	51
ARTIGO - O POTENCIAL DAS NOVAS ROTAS MARÍTIMAS NO PORTO DO PECÉM PARA A EXPORTAÇÃO DE FRUTAS	51
DIRETORIA DA ABEAM TOMA POSSE PARA BIÊNIO 2023/2025	52
LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL REGISTRA TAXA DE 58% NA RETENÇÃO DE CLIENTES APÓS IMPLEMENTAÇÃO DE INICIATIVAS LIGADAS À INOVAÇÃO	53
LIBERADO O PRIMEIRO TRECHO DAS OBRAS NO CAIS DA GAMBOA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO.....	54
CONFIGURAÇÃO DE NOVAS FPSOS AUMENTA DESAFIOS DA INDÚSTRIA.....	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENERGIA EÓLICA OFFSHORE É UMA DAS APOSTAS PARA A TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Ela pode ampliar em 3,6 vezes capacidade de energia do País, com portos na rota do desenvolvimento

Por: ATribuna.com.br



A energia eólica offshore tem um potencial energético de cerca de 700 gigawatts (GW) Foto: Imagem Ilustrativa/Pixabay

Considerada uma das apostas para a transição energética, a energia eólica offshore tem um potencial energético de cerca de 700 gigawatts (GW), podendo ampliar em 3,6 vezes a capacidade de energia já instalada no Brasil. Os dados foram consolidados pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). Os portos brasileiros podem desempenhar papel importante nesse processo, dando suporte à instalação das estruturas

voltadas a esse segmento.

O estudo da CNI, intitulado Oportunidades e Desafios para Geração Eólica Offshore no Brasil e a Produção de Hidrogênio de Baixo Carbono, mostra a grande capacidade para desenvolvimento da tecnologia em diversos estados brasileiros, mas aponta que, para isso, é necessário aprimoramentos na regulamentação para trazer regras mais claras, previsibilidade e segurança jurídica aos investidores.

Em um modelo parecido com a geração eólica já amplamente usada no País, a energia eólica offshore é gerada a partir da força do vento, mas com empreendimentos instalados em alto-mar. O diagnóstico sobre o potencial no Brasil e aprimoramentos necessários foram apresentados pela CNI na semana passada, em Brasília.

Globalmente, estima-se que 260 GW na nova capacidade eólica offshore podem ser adicionados até 2030. Para isso, estão previstos investimentos na ordem de US\$ 1 trilhão. Mas, no Brasil, a fonte ainda dá seus primeiros passos. Até 30 de agosto deste ano, segundo a CNI, o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) contabilizava 78 pedidos de licenciamento para projetos deste tipo, somando 189 GW de potência instalada - quase a capacidade total de energia já instalada centralizada no País e conectada ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

Potencial

A avaliação é que o Brasil pode se tornar uma potência na geração por meio desta fonte. “A consolidação da cadeia de valor da energia eólica offshore no Brasil pode impulsionar a economia e promover a retomada da industrialização. Além de oferecer uma fonte de energia limpa e renovável, o setor deverá gerar empregos, estimular o desenvolvimento tecnológico e científico, reduzir a dependência de fontes não renováveis e colaborar para segurança energética do País”, aponta o estudo.

Uma das questões centrais colocadas pela entidade é como o setor elétrico irá absorver toda essa expectativa de desenvolvimento e expansão da geração. A CNI aponta que a produção de hidrogênio de baixo carbono surge como um caminho para viabilizar estes projetos. “Para que a produção de hidrogênio a partir da eletrólise da água usando energia eólica offshore se torne viável, será preciso



uma forte evolução da curva de aprendizado nos próximos 10 anos, assim como ocorreu com a eólica onshore e solar fotovoltaica nos últimos 20 anos”.

Nas regiões

A partir dos dados, a CNI aponta no documento proposições de projetos para áreas com maior potencial para projetos de produção de hidrogênio com eólica offshore no Brasil, que podem beneficiar setores industriais como da siderurgia e refinarias, além do desenvolvimento de fertilizantes. O estudo aponta que a Região Nordeste tem o maior potencial de geração eólica no Brasil, incluindo offshore, devido à melhor constância de ventos e às áreas com grande potencial ainda sem pedidos de licenciamento.

Na Região Sudeste, verifica-se diversas áreas com pedidos de licenciamento que estão sobrepostas. Também há portos que podem ser adaptados como hubs de hidrogênio. A Tribuna mostrou, no começo do mês, que a Autoridade Portuária de Santos (APS) tem planos de gerar hidrogênio verde na Usina Hidrelétrica de Itatinga por meio de uma parceria público-privada (PPP), com lançamento de edital previsto para 2024. O investimento previsto pela APS para a planta de hidrogênio verde é de R\$ 500 milhões.

Na Região Sul, aplicando-se as restrições ambientais, econômicas e técnicas, o potencial do Rio Grande do Sul fica praticamente reduzido à Lagoa dos Patos, pois o estado tem uma grande área de conservação mapeada. A avaliação é que, do ponto de vista da demanda, a vocação do Sul para utilização da eólica offshore é mais industrial eletrointensiva.

Regras claras

Para a CNI, para que o grande potencial brasileiro seja explorado é preciso transpor algumas barreiras regulatórias e institucionais com vistas a criar um ambiente seguro para o investidor, criar um novo mercado seja dentro ou fora do País para consumo da energia que será gerada, investir na infraestrutura para que essa energia seja competitiva e melhorar a infraestrutura tecnológica brasileira para que esta indústria alcance performances que a torne competitiva.

O entendimento é que são necessárias regras claras. A entidade ressalta que o decreto do Governo Federal publicado em janeiro de 2022, que trata da regulamentação para cessão do uso de espaços físicos e o aproveitamento dos recursos naturais em águas para o desenvolvimento das eólicas offshore, não é suficiente para garantir segurança jurídica e defende que é preciso um marco regulatório.

O tema já está sendo debatido no Congresso Nacional, por meio do Projeto de Lei (PL) 576/2021, que regulamenta o modelo de cessão de áreas, a cobrança de outorgas e os critérios para a realização dos leilões.

Em recente artigo publicado em A Tribuna, a diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Flávia Takafashi, disse que a agência está envolvida na discussão. Pontuou que a “exploração de energia eólica offshore está intrinsicamente ligada ao desenvolvimento da infraestrutura portuária e já há uma regulamentação consolidada, com instrumentos regulatórios suficientes para proporcionar a implementação da atividade”, além do PL 576/2021.

“Apesar de termos uma efetiva regulamentação que ampare os terminais portuários, esse novo modelo de geração de energia pode demandar que a agência se debruce sobre a avaliação de novas formas de outorgas e a adaptação da infraestrutura portuária, proporcionando o devido suporte às operações de instalação e manutenção dos parques eólicos. O tema envolve as competências da Antaq por tratar de questões afetas à ocupação de áreas dentro dos portos organizados”, pontuou.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/09/2023

INÍCIO DAS OBRAS DO PARQUE VALONGO É ANTECIPADO PARA QUINTA NO PORTO DE SANTOS

Cronograma foi adiantado em razão da visita do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho
Por: *Bárbara Farias*



Primeira fase do Parque Valongo contempla a reconstrução do Armazém 4, a construção de uma praça pública na linha d'água e a restauração da Casa de Pedra, localizada entre os armazéns 3 e 4 Foto: Alexander Ferraz/AT

O início das obras do Parque Valongo, na área dos antigos armazéns 4, 5 e 6 do Porto de Santos, foi antecipado para quinta-feira em razão da visita do novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, à Baixada Santista. A confirmação é do prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB), que visitou o local na tarde de ontem. Na semana passada, a estimativa era de que os serviços começariam em outubro, como A Tribuna noticiou no domingo. Os trabalhos nos armazéns serão conduzidos pela empresa chinesa Cofco International.

O prefeito santista explicou que o Armazém 4 será reconstruído. “O telhado antigo será retirado, as paredes serão reconstruídas no modelo original, será instalada a infraestrutura interna, com redes de água, luz e esgoto, além da restauração da Casa de Pedra. Isso tudo começará na quinta-feira, no dia em que o novo ministro, Silvio Costa Filho, virá a Santos”. O projeto inclui ainda a construção de uma praça pública na linha d'água na área onde havia os antigos armazéns 5 e 6.

A Cofco International investirá R\$ 15 milhões no projeto de revitalização por meio de um Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) assinado em maio entre a companhia, a Prefeitura e a Autoridade Portuária de Santos (APS). De acordo com o prefeito, a conclusão da obra está prevista para junho de 2024, “conforme previsto no contrato com a Cofco”, diferentemente do que vinha sendo divulgado até então, que era julho do ano que vem.

O projeto inicial foi apresentado em audiências públicas e dois equipamentos sugeridos nesse período acabaram incluídos: um playground e um píer flutuante. O processo, com as novas obras, foi enviado para apreciação dos seguintes órgãos de defesa do patrimônio: Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Santos (Condepasa), Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico (Condephaat) e Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan).

O playground e o píer serão custeados pela Ecoporto Santos, via Trimmc de R\$ 5 milhões assinado em 18 de agosto. Na mesma data, foi celebrado outro Trimmc, com a Brasil Terminal Portuário (BTP), para revitalização da área e entorno dos antigos armazéns 1, 2 e 3. A BTP destinará R\$ 23,7 milhões às obras da segunda fase.

Com a inclusão das novas obras, o objetivo é expandir o Parque Valongo. “Estamos aguardando apenas a cessão da área dos armazéns 1, 2 e 3 por parte do Ministério para que a gente possa fazer esse restauro e o Parque Valongo seja ainda mais extenso, com mais atrações. A gente pensa em trazer museus, gastronomia, enfim, uma série de atividades para essa área que será um grande atrativo para os santistas e para os turistas”, afirmou o prefeito.

Primeira visita

Na quinta-feira, a primeira visita de Silvio Costa Filho a Santos começará às 10 horas, com entrevista coletiva no auditório da sede da Autoridade Portuária. Segundo a APS, o novo ministro será recebido

pelo presidente Anderson Pomini, que fará um resumo das últimas ações e providências em andamento. Na sede da APS, o ministro também se reunirá com sindicalistas.

Na sequência, Costa Filho será recebido pelo deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB) e pelo prefeito Rogério Santos, na Prefeitura, onde assinará compromisso para substituição de área para expansão do Porto. Acompanhado de autoridades, o ministro conhecerá o local do futuro Parque Valongo, no cais santista.

Depois, o ministro navegará pelo canal do Porto de Santos. A agenda inclui uma visita à Prefeitura de Guarujá, onde será recebido pelo prefeito Válter Suman (PSDB) e assinará cronograma para início das obras da Avenida Perimetral da Margem Esquerda. A comitiva seguirá até a Base Aérea de Santos para conhecer o futuro Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá. Da Base Aérea, Costa Filho embarcará para São Paulo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/09/2023

GUINDASTES INTELIGENTES, PORTOS SUSTENTÁVEIS

A adoção de guindastes elétricos é um passo animador na jornada em direção à sustentabilidade

Por: Ricardo Pupo Larguesa



Adoção de guindastes elétricos é um passo animador na jornada em direção à sustentabilidade Foto: Reprodução Instagram

Um operador portuário virou notícia recentemente ao adotar guindastes 100% elétricos para suas operações em um terminal de Manaus (AM). Senti uma onda de otimismo. Afinal, qualquer movimento em direção a métodos de trabalho mais sustentáveis é uma lufada de ar fresco. Mas, como sempre, não pude deixar de pensar nas controvérsias que cercam a tecnologia elétrica, particularmente no campo dos automóveis. São

bem documentadas as preocupações sobre a produção e a logística reversa de baterias de íons de lítio, bem como o paradoxo da dependência de termoelétricas em muitos países, o que potencialmente eleva a pegada de carbono de carros elétricos ao invés de diminuí-la.

Então, me perguntei: essa controvérsia também se aplicaria aos guindastes elétricos? A resposta, para minha alegria, é não. E é aqui que a situação se torna verdadeiramente intrigante. Primeiro, vamos abordar a fonte de energia. Os guindastes são veículos com alcance limitado de atuação, restringindo-se a uma área específica dentro do terminal, geralmente em trilhos. Então, os guindastes elétricos não são alimentados por baterias de íons de lítio, o que já elimina parte significativa da controvérsia. Sem baterias para produzir, transportar e descartar, já estamos falando de uma tecnologia potencialmente menos problemática em termos de sustentabilidade.

Em relação à matriz energética, a questão é mais complexa, mas também não é tão desanimadora quanto se poderia pensar. Mesmo em um cenário em que a energia elétrica é gerada por fontes não renováveis, os guindastes elétricos tendem a ser mais eficientes e, conseqüentemente, mais "amigáveis" ao meio ambiente do que suas contrapartes a diesel. Sua eficiência energética geralmente se traduz em menor consumo de energia para a mesma quantidade de trabalho realizado. Além disso, estamos falando de instalações à beira-mar, que poderão tirar proveito de tecnologias emergentes de geração de energia através das ondas do mar.

E se pensarmos em escala, os guindastes não são tão numerosos quanto os automóveis, o que significa que seu impacto ambiental, mesmo se fosse negativo, seria muito menor. Além disso, portos são estruturas gigantescas com operações altamente especializadas e controladas. Isso torna mais

fácil implementar tecnologias complementares, como fontes de energia renovável e sistemas de armazenamento de energia, para tornar a operação geral ainda mais eficiente e sustentável.

Para encerrar, não posso deixar de expressar meu entusiasmo com esta nova direção em que a indústria portuária está se movendo. A adoção de guindastes elétricos é um passo animador na longa jornada em direção à sustentabilidade e estou ansioso para ver como esta tecnologia será implementada e aprimorada nos próximos anos. Afinal, cada gota conta quando estamos falando de proteger o nosso planeta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/09/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ECONOMIA DO NORDESTE DEVE CRESCER 3,8%

Economia do Nordeste: Alagoas lidera a taxa de crescimento do PIB, que tem previsão de superar a média nacional, segundo o BNB. Confira como ficam Pernambuco, Bahia e Ceará

Por Fernando Ítalo



Pernambuco, umas das três maiores economias do Nordeste, acompanha Bahia e Ceará no PIB modesto em 2023/Foto: Stellantis (Divulgação)

A economia do Nordeste tem previsão de ter um desempenho melhor do que a do Brasil em 2023. A estimativa é que o Produto Interno Bruto da região cresça 3,8%, 1% acima das projeções do mercado para o PIB nacional (2,89%), publicadas no Boletim Focus (Banco Central) divulgado

nesta segunda-feira (18). O resultado, superior também aos 3,2% estimados pelo Ministério da Fazenda para o país, deve ser puxado por Alagoas, com uma taxa de 6,9%. Já Pernambuco (2% a 2,5%), Bahia (2%) e Ceará (1,9%) não devem acompanhar a média nacional, nem a regional.

“A atividade econômica no Brasil vêm apresentando robustez nos últimos trimestres, o que vem refletindo na melhora das expectativas de crescimento do PIB em 2023. Para o Nordeste, a expectativa de crescimento econômico em 2023 é ainda superior. Deve atingir 3,8%”, afirma o economista do Banco do Nordeste e gerente executivo do Escritório Técnico de Estudos Econômicos do Nordeste (Etene), Allisson Martins.

“O maior avanço entre os estados nordestinos é estimado em Alagoas, próximo dos 7%”, acrescenta. Alagoas é a menor economia do Brasil, mas vem surpreendendo no PIB estadual. Em 2020, ano mais drástico da pandemia da Covid-19, houve uma queda de 4,2%, seguida de uma recuperação em 2021 (4,6%) e crescimento em 2022 (3%).

Um dos fatores que contribui para essa performance é o efeito dinamizador do investimento público. Em 2023, o governo do estado projeta um total de R\$ 14 bilhões, mantendo Alagoas como uma das unidades da federação com maior percentual da receita corrente líquida (RCL) destinado a investimentos.

Economia do Nordeste: Pernambuco ainda se recupera do impacto da pandemia

As três maiores economias do Nordeste – Bahia, Ceará e Pernambuco – têm previsões modestas.

Em Pernambuco, a economista e especialista em desenvolvimento regional, Tânia Bacelar, sócia na consultoria Ceplan, explica que o estado foi fortemente afetado pela restrição de atividades durante a pandemia por causa da participação elevada de serviços no PIB (em torno de 74%), superior à média nacional. “O terciário foi o setor produtivo mais impactado pela Covid-19”, acrescenta.

A economia local ainda passa por um processo de recuperação. Os dados do Instituto de Atividade Econômica do Banco Central (IBC/Bacen) mostram que o estado vem tendo oscilações no PIB, apresentando períodos de desempenho do produto interno bruto um pouco acima do país, intercalados com taxas inferiores às nacionais e até retração. Em 2022, segundo a Agência Condepe/Fidem – ligada ao governo estadual – o resultado anual foi positivo em 0,7%, enquanto o Brasil cresceu 2,9%.

“Em 2023, também teremos um desempenho abaixo da média, embora o segundo semestre seja sempre melhor no estado que o primeiro. Portanto, considerando essa característica e os números do semestre anterior, seria razoável trabalhar com 2% a 2,5%”, afirma Tânia Bacelar. O Etene trabalha com uma estimativa de 2,5% para a economia pernambucana.

Economia do Nordeste: na Bahia, o PIB cresceu 1,8% no primeiro semestre deste ano, 3% no segundo semestre de 2022 e 2,6% no acumulado do ano anterior



Economia do Nordeste: exportações baianas, principalmente de combustíveis, caíram 26% este ano, influenciando negativamente a produção industrial/Foto: Oxiteno (Divulgação)

Economia do Nordeste: Bahia desacelera em 2023 e cresce abaixo da economia regional

Na Bahia, o PIB cresceu 1,8% no primeiro semestre deste ano, 3% no segundo semestre de 2022 e 2,6% no acumulado do ano anterior.

A expectativa é de uma taxa positiva (2%) no acumulado de 2023, porém inferior à de 2022, refletindo, entre outros fatores, a queda na atividade fabril causada pelo recuo na demanda de petróleo, químicos e petroquímicos e metalúrgicos no comércio exterior. As exportações baianas despencaram 26% de janeiro a agosto deste ano, no comparativo com o mesmo período do ano passado, influenciando negativamente a produção industrial.

“Neste semestre, os serviços registraram aumento de 3,5% e a agropecuária cresceu 4,1%, mas, por outro lado, a indústria caiu 1,8%, na comparação com o mesmo período do ano anterior”, explica o coordenador de Acompanhamento Conjuntural e Comércio Exterior na Superintendência de Estudos Econômicos e Sociais da Bahia (SEI), Arthur Souza Cruz.

Ceará: PIB de serviços avança, agropecuária fica estável e indústria cai

O Produto Interno Bruto (PIB) cearense cresceu 1,7% no primeiro trimestre de 2023 em relação a igual período do ano passado, segundo o Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará (Ipece).

De janeiro a março passado, comparado ao mesmo trimestre de 2022, o setor de serviços avançou 2,24%, mas a agropecuária ficou praticamente estável (0,56%) e a indústria caiu 1,61%.

A expectativa para o acumulado do ano é acima dos 0,96% registrados em 2022, mas ainda assim próximo dos resultados de Pernambuco e Bahia. A previsão pode ser revista pelo Ipece na divulgação do acumulado do primeiro semestre, programada para a próxima semana.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 19/09/2023

PREÇO MÉDIO DO ETANOL FICA 1,71% MAIS BARATO NO NE, MAIOR REDUÇÃO DO PAÍS

Apenas o Sergipe registrou aumento no preço do etanol, de 0,40%.
Da Redação ME



Douglas Pina, Diretor-Geral de Mobilidade da Edenred Brasil/Foto: divulgação

De acordo com dados da última análise do Índice de Preços Ticket Log (IPTL), levantamento que consolida o comportamento de preços das transações nos postos de combustível, trazendo uma média precisa, na Região Nordeste, o preço médio do litro da gasolina aumentou 2,97%, ante agosto, e foi vendido a R\$ 6,25 no fechamento da primeira quinzena de setembro.

O diesel comum fechou a R\$ 6,20 na região, após alta de 10,52%, enquanto o tipo S-10 foi comercializado a R\$ 6,33, após aumento de 11,64% ante o mês anterior. Já o etanol fechou a R\$ 4,60 com recuo de 1,71%, ante agosto, maior redução do País.

“A gasolina e o diesel ficaram mais caros em todo o Nordeste. Entre os Estados, apenas o Sergipe registrou aumento no preço do etanol, de 0,40%. Os demais registraram redução no valor do combustível”, disse Douglas Pina, Diretor-Geral de Mobilidade da Edenred Brasil.

A gasolina é a opção mais econômica para abastecimento em todo o Nordeste, exceto na Bahia e Paraíba, onde o etanol foi o mais indicado. “Vale destacar que o etanol é ecologicamente mais viável, por ser capaz de reduzir consideravelmente as emissões de gases responsáveis pelas mudanças climáticas”, comenta Pina.



Na Bahia e Paraíba, é vantagem abastecer com etanol/Foto: AgroSaber

Postos

O IPTL é um índice de preços de combustíveis levantado com base nos abastecimentos realizados nos 21 mil postos credenciados da Ticket Log, com uma robusta estrutura de data science que consolida o comportamento de preços das transações nos postos, trazendo uma média precisa, que tem grande confiabilidade, segundo Pina, por causa da quantidade de veículos administrados pela marca: mais de 1 milhão,

com uma média de oito transações por segundo.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 19/09/2023

PEDRO CAMPOS INTEGRA COMITIVA DE LULA NA ASSEMBLEIA GERAL DA ONU NOS EUA

Nesta terça (19), a comitiva brasileira inicia sua participação na 78ª Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, que nesta edição tem como temática Paz, Prosperidade, Progresso e Sustentabilidade

Por Jairo Lima

O deputado federal Pedro Campos (PSB-PE) faz parte da comitiva do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), na Assembleia Geral da ONU, em Nova Iorque, Estados Unidos. Foto: Divulgação.



O deputado federal Pedro Campos (PSB-PE) faz parte da comitiva do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), na Assembleia Geral da ONU, em Nova Iorque, Estados Unidos. Foto: Divulgação.

O primeiro dia da comitiva da Presidência da República em Nova Iorque foi marcado pelo evento Brasil em foco: mais verde e mais comprometimento com a sustentabilidade, realizado na sede da Bolsa de Valores de Nova Iorque. A iniciativa, realizada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) em parceria com o governo brasileiro, reuniu representantes empresariais e governamentais do Brasil e dos Estados Unidos, investidores, fundos de investimentos e outros atores do setor financeiro.

O deputado federal Pedro Campos (PSB) integra a comitiva oficial e ressalta a importância de atores políticos, econômicos e sociais estarem comprometidos com as pautas ambientalistas. “O nosso país reocupa o seu posto de protagonistas nas discussões ambientais no cenário internacional. Em nosso país, Câmara, Senado e Governo Federal estão alinhados pelo desenvolvimento sustentável no Brasil e no mundo”, afirmou.

A programação do evento contou com o painel A Transformação Ecológica – O Brasil e o Mundo, que debateu as oportunidades de negócios e de investimentos, e os desafios para a transformação ecológica do Brasil, ressaltando o papel estratégico que o país desempenha no cenário global.

A Descarbonização e Transição Energética – Oportunidades e Desafios também foi tema de painel no evento, que discutiu o papel do planejamento, do financiamento e da infraestrutura na atração de investimentos para a descarbonização e a transição energética.

Nesta terça (19), a comitiva brasileira inicia sua participação na 78ª Sessão da Assembleia Geral das Nações Unidas, que nesta edição tem como temática Paz, Prosperidade, Progresso e Sustentabilidade. “O Brasil chega na Assembleia Geral unido pelo desenvolvimento verde, amarelo e azul. Verde, representando a sustentabilidade e a preservação do meio ambiente; amarelo, da geração e da distribuição de riquezas, principalmente para aqueles que mais precisam; e o azul celeste dos nossos valores do humanismo, da dignidade da pessoa humana, da inclusão e da diversidade” explicou.

COMBUSTÍVEIS DO FUTURO

No último dia 14, o presidente Lula assinou o projeto de lei que pretende viabilizar o Programa Combustíveis do Futuro. A iniciativa, que irá fortalecer a bioeconomia nacional e promover a mobilidade sustentável de baixo carbono, foi encaminhada ao Congresso Nacional. “O Brasil será protagonista mundial na produção de combustíveis com baixa emissão de carbono e no desenvolvimento de tecnologia com etanol, com hidrogênio verde, biodiesel, entre outros”, afirmou.

O parlamentar, que é coordenador de Energias Renováveis da Frente Parlamentar Ambientalista, ressalta que o processo de descarbonização representa o impulsionamento de um novo ciclo de crescimento do país. “A bioeconomia vem atrelada a muitos ganhos sociais e econômicos, com a geração de emprego e renda decorrentes de uma neointustrialização verde, com a implantação de empreendimentos e processos produtivos sustentáveis”, afirmou.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda
Data: 19/09/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INSTITUCIONAL - ANTAQ E GIZ CELEBRAM ACT PARA DESENVOLVIMENTO DE ESTUDO SOBRE DESCARBONIZAÇÃO DOS PORTOS

Trabalho objetiva verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para descarbonização do setor



ACT define ações para desenvolvimento do projeto voltado à descarbonização no setor portuário

Brasília 18/09/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a GIZ (Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit) celebraram, nesta segunda-feira (18), um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) voltado ao desenvolvimento do projeto voltado à descarbonização no setor portuário no

âmbito do projeto H2Uppp (International Hydrogen Ramp-Up Programme), financiado pelo Ministério da Economia e Ação Climática (BMWK) da Alemanha.

O estudo desenvolvido tem o objetivo de verificar a preparação da infraestrutura portuária nacional para o recebimento de embarcações que trafegam com combustíveis zero carbono, para o uso e exportação do hidrogênio verde e seus derivados (PtX) e para o fornecimento de energia proveniente de fontes renováveis para embarcações atracadas.

Outro ponto de destaque do trabalho será o levantamento das medidas que já estão sendo adotadas visando à redução de emissão de gases de efeito estufa pelas infraestruturas portuárias brasileiras e seus projetos em hidrogênio verde.

O ACT prevê a divisão do projeto em três eixos. O Eixo 1 tratará da Revisão da Experiência Internacional Análise de documentos, artigos técnicos e científicos e estudos sobre transição energética e descarbonização no transporte marítimo e nos portos. Toda essa atividade caberá à ANTAQ.

Já o Eixo 2 será de responsabilidade da GIZ e abará um diagnóstico da Descarbonização dos Portos, levantamento de informações por meio de aplicação de questionário ou reunião com grupo focal ou entrevista com aplicação de questionário semiestruturado.

O terceiro e último eixo será conduzido pela ANTAQ e apresentará um Estudo de Caso por meio de levantamento de campo e entrevista semiestruturada com portos e entidades do setor portuário.

O evento de assinatura do ACT contou com a presença do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que enalteceu a parceria entre ANTAQ e GIZ. Nery também falou sobre a importância do projeto na busca da descarbonização do setor portuário nacional.

“Dentro da Agenda Ambiental da ANTAQ deste ano, foram incluídos três estudos que são estratégicos e importantes, dentre eles este que estamos tratando agora. Iremos entender como os portos estão preparados para receber embarcações que trafegam com combustíveis menos



poluentes, se estão preparados para práticas de descarbonização até o suprimento de infraestrutura para as embarcações e instauração de parque offshore”, disse.

Junto com o diretor-geral, esteve presente o diretor de Gestão e Modernização Portuária no Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Otto Burlier, que enfatizou a agenda ambiental como prioridade para o Brasil. Ressaltou também que o Plano Setorial Portuário deverá abarcar ensinamentos trazidos por este e outros estudos feitos pela ANTAQ e órgãos envolvidos.

“De fato, essa agenda de sustentabilidade nos portos brasileiros é muito importante para o Ministério. Temos trabalhado em conjunto com outros membros de governo objetivando transformar o Brasil em um expoente nessa transição energética. Certamente devemos aproveitar esse aprendizado trazido pelo estudo na metodologia do plano setorial portuário”, afirmou.

O relator do eixo 1 do projeto voltado à descarbonização no setor portuário na ANTAQ, diretor Caio Farias, também esteve presente no evento. Ele destacou que todo o projeto será uma importante contribuição da ANTAQ para o desenvolvimento sustentável do setor.

“Fiquei muito feliz e entusiasmando com a relatoria desse processo certo da sua importância e significado para o setor. Esperamos que todo esse diagnóstico seja uma contribuição significativa da Agência para o desenvolvimento sustentável do nosso setor e acrescente mais informações ao debate que ainda é insipiente em nosso país”, declarou.

O evento contou com a presença dos diretores Flávia Takafashi e Alber Vasconcelos, do diretor de Energias Renováveis e Eficiência Energética da GIZ, Johannes Michael Kissel.

Workshop

Ainda durante o evento, a Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério de Portos e Aeroportos, o projeto H2Uppp, a GIZ e a WayCarbon promoveram um Workshop para engajamento e nivelamento do projeto em questão.

A apresentação inicial do workshop coube ao secretário Especial de Estudos e Projetos da ANTAQ, Bruno Pinheiro, que destacou a cronologia que será desenvolvida pelo projeto. Segundo Pinheiro, o eixo 1 do projeto já está com a diretoria da ANTAQ e trará uma série de análises sobre a experiência internacional na regulação e objetivos traçados no exterior sobre a descarbonização portuária.

“O Eixo 1 do projeto já está em análise da nossa diretoria. Nele, trouxemos toda uma revisão da experiência internacional sobre a regulação da redução das emissões de gases de efeito estufa. Também algumas experiências internacionais sobre o monitoramento, comunicação e verificação das emissões de CO2 de grandes navios que frequentam os portos. Mostramos ainda diferenças entre Europa, EUA e outros países em ações voltadas a descarbonização”, comentou.

*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: 19/09/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

MOVIMENTO PRÓ-FERROVIAS DIVULGA CARTA ABERTA

Redação Portogente

Construção de ferrovias é imprescindível para o futuro do Brasil

As lideranças e entidades empresariais do sul do Brasil estão construindo uma sólida convicção em torno da necessidade de um sistema ferroviário para sustentar o desenvolvimento econômico e manter a competitividade das principais cadeias produtivas.



O Simpósio da Integração Logística do Sul, recém-encerrado em Chapecó, concluiu que os investimentos em ferrovias são essenciais para assegurar o futuro dessa vasta região e, em especial, para manter a competitividade internacional do grande parque agroindustrial dos três estados sulinos.

As entidades que integram o Movimento Pró-Ferrovias – ABPA, ACIC, CEC, FACISC, FAESC, FIESC, OCESC E SINDICARNE/ACAV – patrocinaram o estudo de viabilidade econômica, técnica e ambiental para demonstrar as condições da construção de um ramal da Nova Ferroeste de Cascavel (PR) a Chapecó (SC). O projeto prevê a ligação de Maracaju, no Mato Grosso do Sul, ao Porto de Paranaguá, no Paraná, com um ramal a Foz do Iguaçu (PR). O Rio Grande do Sul aderiu ao movimento para que o projeto tenha também uma extensão do ramal até Passo Fundo e portos gaúchos.

Essas entidades lançaram a CARTA ABERTA em favor da Nova Ferroeste, que prevê, inicialmente, conectar Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul. A iniciativa tem por objetivo reduzir o Custo Brasil em cerca de 30%, otimizando a logística e trazendo mais eficiência para toda a cadeia produtiva. Serão 1.567 km de trilhos que vão passar por 66 municípios, um deles é Chapecó.

O teor da carta aberta.

CARTA MOVIMENTO PRÓ-FERROVIAS

As Entidades Empresariais do Estado de Santa Catarina, em conjunto com as Entidades Empresariais dos Estados do Rio Grande do Sul, Paraná e Mato Grosso do Sul não têm medido esforços para viabilizar o crescimento do país, através do setor produtivo. Discutir a competitividade do setor empresarial e a logística de transportes é uma questão emergente para sustentar o desenvolvimento dos Estados do Sul e suas inter-relações com o Centro-Oeste brasileiro, notadamente na área da agroindústria. Essas regiões gozam de ampla integração cultural-territorial, elevado índice de desenvolvimento e uma admirável complementariedade econômica, mas carecem de uma crônica deficiência de infraestrutura. Debater essa problemática tornou-se crucial para a busca de uma solução que terá grande impacto econômico e extraordinários efeitos sociais.

Ampliar os modais logísticos brasileiros, com olhar integrador e desenvolvimentista sobre o futuro que se quer, é o propósito de um grupo de entidades catarinenses denominado PRÓ-FERROVIAS, que propõe um transporte ferroviário integrado, com o objetivo de garantir e viabilizar a continuidade de uma das maiores cadeias produtivas do Brasil - o Agronegócio, entre outros setores ameaçados pela falta de competitividade com outros mercados.

Neste 12 de setembro de 2023, referendando o trabalho iniciado em 2019, o Movimento Pró-Ferrovias, formado pela ABPA - Associação Brasileira de Proteína Animal; ACIC – Associação Comercial e Industrial do Município de Chapecó; CEC – Centro Empresarial de Chapecó; FACISC – Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina; FAESC - Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de Santa Catarina; FIESC - Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina; OCESC - Organização das Cooperativas do Estado de Santa Catarina e SINDICARNES, busca a adesão dos representantes públicos dos Estados que compõe o CODESUL para fazer com que o PRÓ-FERROVIAS seja uma realidade, resgatando assim o esquecido modal ferroviário tão necessário ao desenvolvimento regional e nacional.



Os Estados do Mato Grosso do Sul, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul possuem contingente de mais de 12 milhões de empregos diretos e, por consequência, postos indiretos surgidos destes, com saldo acumulado de crescimento no IBC-Br do ano 2023, referenciando-se 2022, de 2,3%, 13,4%, 2,8% e 7,4% respectivamente.

A produção industrial destes Estados concentra um indicador de pleno emprego, com sazonalidades quanto ao crescimento ou decréscimo do número de vagas, sendo que o índice de desemprego fica em 3,2%, 5,4%, 3,8% e 5,4% respectivamente, enquanto a média nacional é de 8,8%, porém com alguns Estados com baixa atividade industrial ou agroindustrial chegando a mais de 14% de taxa de desemprego da população economicamente ativa.

Nos municípios em que há presença de atividade industrial ou agroindustrial, nos Estados supramencionados, o IDH é de 0,8>, sendo que o máximo da meta é 1,0, e quando comparamos aos municípios que não possuem atividade industrial ou agroindustrial o IDH fica em torno de 0,6<, demonstrando assim a importância da atividade econômica industrial e/ou agroindustrial.

Apenas como referência, em SC a atividade agroindustrial é responsável por 70% do volume de exportação e 50% da arrecadação com exportações, o que não difere dos demais Estados aqui mencionados. O movimento econômico gerado no mercado interno catarinense por meio da produção agroindustrial é de mais de R\$10 Bilhões e soma-se a este os mais de US\$4 Bilhões das exportações para mais de 150 países. São valores injetados diretamente na economia local e regional e que serão consideravelmente ampliados com a integração intermodal que se busca, singularmente com a chegada da ferrovia, em momento desafiador, em que há uma burocratização na legislação do sistema rodoviário, bem como com a drástica diminuição do número de motoristas profissionais dos últimos anos.

O projeto logístico intermodal, ora com foco no ferroviário, para que se integre ao rodoviário e marítimo, movimentará insumos e produtos acabados para a indústria e comércio de alimentos e bebidas, móveis, combustíveis e biocombustíveis, madeira e aço, grãos, construção, têxtil, equipamentos elétricos, cerâmico, fármaco, metalomecânico, plástico, dentre outros.

Assim repassamos aos Excelentíssimos representantes dos Estados do Rio Grande do Sul, Paraná, Mato Grosso do Sul e de Santa Catarina o Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental confeccionado e financiado pelas entidades que compõe o PRÓ-FERROVIAS, solicitando o apoio à Vs. Exas. e o compromisso de auxiliar na viabilização de tão importante projeto, bem como estimular e fomentar todas as conexões possíveis através de ferrovias que impactem esta região. Chapecó/SC, 12 de setembro de 2023.

ACIC – Associação Comercial e Industrial de Chapecó, Lenoir Antônio Broch – Presidente;

ABPA - Associação Brasileira de Proteína Animal, Ricardo José Santin – Presidente;

CEC – Centro Empresarial de Chapecó, Marcos Antônio Barbieri – Presidente;

FACISC – Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina, Sérgio Rodrigues Alves – Presidente;

FAESC - Federação da Agricultura e Pecuária do Estado de SC, José Zeferino Pedrozo – Presidente

FIESC - Federação das Indústrias do Estado de SC . Mário Cezar de Aguiar – Presidente;

OCEC - Organização das Cooperativas do Estado de SC, Luiz Vicente Suzin- Presidente;

SINDICARNES – Sindicato da Indústria de Carnes e Derivados em SC, José Antônio Ribas Junior – Presidente

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/09/2023

ITAPOÁ: MELHOR PORTO DO PAÍS NA EXPERIÊNCIA DO CLIENTE

Assessoria de Comunicação

Além do prêmio mencionado, o Porto Itapoá obteve, pelo sexto ano consecutivo, o maior índice NPS, que avalia o quanto os clientes do Terminal estão dispostos a recomendar seus serviços para outros. O Porto Itapoá foi reconhecido como melhor porto do Brasil em experiência do cliente na premiação concedida pelo Instituto Ibero-Brasileiro de Relacionamento com o Cliente (IBRC). O IBRC avalia anualmente o desempenho de empresas de diversos setores em seu relacionamento com clientes.



Presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner (centro), e times de Customer Care e Comercial do Terminal no evento de premiação em São Paulo. Crédito: Divulgação.

Além do prêmio mencionado, o Porto Itapoá obteve o melhor índice de satisfação de clientes do Brasil (SSI - Sales Satisfaction Index), e, pelo sexto ano consecutivo, o maior índice NPS (Net Promoter Score), que avalia o quanto os clientes do Terminal estão dispostos a recomendar seus serviços para outros.

O presidente do Porto Itapoá, Cássio Schreiner, ressaltou a excelência da empresa no seu relacionamento com os clientes. "Entendemos que a jornada do cliente junto ao nosso Terminal deve ser sempre pautada pelas melhores práticas que norteiam o setor, tanto no aspecto prático, como também ético", disse.

O departamento exclusivo de atendimento ao cliente, chamado de Customer Care, também atua junto aos demais atores da cadeia logística, como transportadores, terminais, armazéns, agentes de carga etc. O setor entrou em funcionamento em 2017 com o propósito de centralizar todas as demandas dos Clientes em um único processo de atendimento. "Queremos entregar ao cliente o máximo possível de resolutividade ao usuário do terminal", explicou Schreiner.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/09/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TECNOLOGIA AVANÇADA NO SETOR PORTUÁRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente parceria entre a Portos RS, a autoridade portuária responsável pelos portos públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, e a startup israelense DockTech é um exemplo notável de como a tecnologia avançada pode aprimorar significativamente a segurança e a eficiência das operações portuárias no Brasil.

O contrato inédito visa o desenvolvimento de tecnologias inovadoras para monitorar em tempo real as profundidades do leito marítimo. Isso é fundamental para garantir a navegabilidade segura das vias de acesso aos portos e para a manutenção adequada dessas vias. Através da tecnologia de gêmeos digitais e análise massiva de dados, a DockTech utiliza medições de profundidade coletadas por rebocadores e embarcações de apoio portuário para criar uma representação virtual do leito marinho. Esse sistema permite acompanhar as condições do canal de acesso ao Porto de Rio Grande e de outras áreas de navegação, em tempo real, fornecendo informações valiosas para a tomada de decisões baseadas em dados.



A importância disso não pode ser subestimada. Os portos desempenham um papel vital na economia brasileira, movimentando milhões de toneladas de carga a cada ano. Qualquer interrupção nas operações portuárias devido a problemas de profundidade no canal de acesso pode resultar em perdas significativas de receita e atrasos nas entregas. Além disso, representa riscos à segurança da navegação.

A tecnologia da DockTech oferece às autoridades portuárias uma visibilidade sem precedentes das condições do leito marítimo, permitindo uma resposta mais rápida e eficaz para manter a profundidade adequada do acesso aquaviário ao complexo portuário. Isso não apenas reduz os riscos de perda de infraestrutura, mas também contribui para a segurança das operações marítimas e para a sustentabilidade ambiental.

É encorajador ver autoridades portuárias no Brasil adotando inovações tecnológicas para melhorar a gestão e a operação dos portos. A DockTech já está operando com sucesso em nove países, e sua tecnologia provou ser valiosa em diversos cenários portuários ao redor do mundo.

Essa iniciativa não apenas aprimora a segurança e a eficiência dos portos brasileiros, mas também destaca a importância de investir em tecnologias avançadas para impulsionar o setor portuário e garantir sua competitividade global. A Portos RS está liderando o caminho, e outras autoridades portuárias no Brasil devem seguir seu exemplo, buscando ativamente soluções tecnológicas para melhorar as operações portuárias e impulsionar o comércio exterior brasileiro.

*Fonte: BE NEWS – BRÁSL EXPORT
Data: 19/09/2023*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

MARIANA 1

O setor portuário reagiu positivamente à indicação da engenheira civil Mariana Pescatori para o cargo de secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos. O anúncio foi feito pelo ministro Sílvio Costa Filho no final da tarde de ontem, em suas redes sociais. Na postagem, fez questão de publicar uma foto ao lado da nova titular da secretaria, aliás, a primeira mulher a ocupar essa função. Também é a primeira nomeação de Costa Filho para um integrante do primeiro escalão da pasta. O ministro assumiu o cargo na quarta-feira da semana passada.

MARIANA 2

Empresários do setor destacaram que a indicação de Mariana - sondada para o cargo desde a semana passada - aponta para uma escolha técnica, e não política, uma linha de ação valorizada pelos executivos, especialmente para um cargo que vai lidar com demandas técnicas e pede profissionais que conhecem bem o segmento. A nomeação da futura secretária deve ser publicada no Diário Oficial nos próximos dias, segundo o ministro.

MARIANA 3

A indicada tem experiência no setor, com bom conhecimento da máquina federal. Atuou na Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura durante o governo Jair Bolsonaro e, desde o início do ano, estava na mesma secretaria, agora parte do Ministério de Portos e Aeroportos. Foi trazida pelo atual secretário nacional de Portos, Fabrizio Pierdomenico, que permanece no cargo até a nomeação de sua sucessora. Também nos últimos meses, Mariana vem presidindo o conselho de administração da Autoridade Portuária de Santos, acompanhando os grandes projetos do principal porto do Brasil.

MARIANA 4

Devido a sua atuação no Governo Federal, no setor portuário, nos últimos anos, sua indicação foi recebida por empresários como uma promessa de continuidade aos programas em desenvolvimento na pasta. É grande a expectativa para sua atuação na questão do Reporto, regime de isenção fiscal

para investimentos em portos e ferrovias que é válido até o final do ano - prazo que empresários querem ampliar.

PIERDOMENICO

Fabrizio Pierdomenico foi comunicado da indicação de Mariana pelo próprio ministro Costa Filho na tarde de ontem. O secretário, que foi uma indicação de lideranças do PT para o cargo, vai cumprir sua quarentena e voltar a trabalhar como consultor portuário com a iniciava privada, onde atuou nos últimos 11 anos.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/09/2023

NACIONAL - SILVIO COSTA FILHO ANUNCIA NOVA SECRETÁRIA DE PORTOS E TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

Mariana Pescatori substitui Fabrizio Pierdomênico; anúncio foi feito na noite desta segunda-feira (18)
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@portalbenews.com.br



O anúncio de Mariana Pescatori é a primeira mudança de Silvio Costa Filho na equipe técnica do Ministério de Portos e Aeroportos. Crédito: Divulgação/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, anunciou na noite de segunda-feira (18) a nomeação de Mariana Pescatori como a nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários.

Segundo informou o Ministério, a nomeação da nova secretária deve ser publicada no Diário Oficial da União já nos próximos dias. Esta é a primeira mudança que Costa Filho promove na equipe técnica do Ministério de Portos e Aeroportos desde

sua posse, no último dia 13.

“Mariana Pescatori é um dos melhores quadros dessa nova geração no setor portuário brasileiro. Uma mulher muito preparada, séria, que tem espírito público. Temos a certeza e a confiança de que ela dará uma bela contribuição ao Brasil, dialogando com o setor produtivo, com os trabalhadores, imprimindo a governança que precisamos para tirar as obras de infraestrutura do papel e colocar o setor portuário na ordem do dia nacional”, comentou Costa Filho aos canais oficiais do Ministério.

Engenheira civil formada pela Universidade de Brasília (UnB), Mariana Pescatori Candido da Silva é mestre em Planejamento Estratégico na área de Aviação Civil pela École Nationale de l'Aviation Civile (França), tem MBA em Engenharia e Gestão Portuária pela Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC) e fez intercâmbio em Planejamento Estratégico, Operações Marítimas e Transporte Marítimo na Universidade do Porto, em Portugal.

Servidora de carreira da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), ela integra a equipe da secretaria desde 2010, quando a estrutura ainda pertencia ao Ministério de Transportes, Portos e Aviação Civil. Foi também diretora da atual infra SA. e, atualmente, acumula a função de presidente do Conselho de Administração do Porto de Santos (SP).

Segundo comunicado do Ministério de Portos e Aeroportos, Marina será a primeira mulher a comandar a secretaria. Ela substitui Fabrizio Pierdomênico, que ocupava o cargo desde o mês de março, após ser indicado pelo ex-ministro Márcio França.

Silvio Costa Filho agradeceu as contribuições de Pierdomenico à frente da secretaria.



“O secretário ajudou bastante com a agenda portuária e hidroviária ao longo do primeiro semestre, preparando projetos e um conjunto de ações que vamos dar seguimento, a fim de avançar na agenda governamental para o setor”, disse.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/09/2023

NACIONAL - TERMINAIS E OPERADORES ELOGIAM INDICAÇÃO DE MARIANA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Associações empresariais do setor portuário elogiaram a escolha da engenheira civil Mariana Pescatori como a nova secretária nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério de Portos e Aeroportos – esta é a primeira vez que uma mulher assume esse cargo. A indicação foi anunciada pelo ministro Sílvio Costa Filho (Republicanos) no final da tarde de ontem, dia 18. Até essa segunda-feira, Mariana estava à frente do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da própria Secretaria de Portos e Transportes Aquaviários.

A escolha da secretária de Portos foi o primeiro anúncio que Costa Filho fez indicando um novo integrante do primeiro escalão do ministério. O ministro tomou posse no cargo na quarta-feira da última semana, dia 13.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, destacou os critérios técnicos para a escolha de Mariana, que substitui o consultor portuário Fabrizio Pierdomenico no cargo. “O mercado sente a saída do Fabrizio. Mas a gente entende que, em uma mudança de ministros, o novo ministro (Sílvio Costa Filho) busca sua própria equipe e ele escolheu uma técnica. A Mariana é antes de tudo uma técnica. Fica claro que não é uma escolha, uma indicação política”, afirmou.

Aquino complementou que Mariana sempre manteve uma ótima interlocução com a Fenop, durante sua atuação na pasta da Infraestrutura no governo passado e na de Portos e Aeroportos, nos últimos meses. “As expectativas são as melhores”, disse.

O diretor-presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo da Silva, também destacou positivamente o anúncio de Mariana como a nova secretária nacional de Portos. “Recebemos com grande satisfação (a notícia). Uma pessoa de elevada capacidade e que sempre esteve presente em iniciativas importantes do setor. Sem dúvida, levará adiante ações relevantes”, destacou.

Jesualdo afirmou que a futura secretária já estava envolvida em projetos importantes para o segmento portuário, como a ampliação do prazo de validade do programa Reporto, regime de isenção tributária para investimentos em portos e ferrovias, cuja validade vence em 31 de dezembro deste ano – prazo que o setor quer ampliar por mais anos. “É uma profissional reconhecida por sua atuação no Governo, uma técnica de destaque que dará continuidade a importantes projetos e dará ritmo a eles”, concluiu.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/09/2023

NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA APRESENTA SUA MISSÃO HOJE, EM BRASÍLIA

Evento também vai destacar novos reforços na diretoria do órgão, como o ex-secretário nacional de Portos Mário Povia

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), braço técnico da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos do Congresso Nacional, reúne agentes públicos e lideranças empresariais na noite de

hoje, dia 19, para apresentar sua missão e valores. O evento de lançamento do IBI ocorrerá em Brasília.



Mário Povia já atuou como secretário nacional de Portos no governo do presidente Jair Bolsonaro e foi diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (crédito Arquivo)

Também será a oportunidade de conhecer os novos reforços de sua equipe, entre eles, o ex-secretário nacional de Portos e ex-diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários, Mário Povia, que atuará como um dos diretores do instituto. Outro integrante da diretoria é o advogado Nicola Margiotta Júnior.

O evento desta noite terá o objetivo de expor ao público o conceito, a missão e os valores do instituto. Criado em 31 de maio deste ano, em Brasília, o IBI atua como órgão técnico assessorando a Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos (FPPA), do Congresso Nacional, na análise dos problemas do setor e na elaboração de soluções. Irá ajudar na orientação de deputados e senadores nas questões mais importantes para os segmentos portuário e aeroportuário.

O instituto tem o CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, como presidente do Conselho Administrativo. O órgão também é integrado pelo presidente do conselho do Grupo Intermarítima e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Roberto Oliva, que é o primeiro vice-presidente do conselho; pelo presidente da Associação Comercial de Santos e sócio-diretor das empresas Brazil P&I e da consultoria Bowline Marine & Cargo Consultants, Mauro Sammarco, que atua como segundo vice-presidente; pelo advogado Sylvio Alarcon Estrada Júnior, escolhido como tesoureiro; e pelo chefe de Gabinete do deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, Flávio Jordão, como secretário.

No conselho fiscal, estão os advogados Marcelo Sammarco, sócio no escritório Sammarco Advogados; Elias Francisco da Silva Júnior, sócio do escritório Barbosa & Elias Júnior Advogados Associados; e Vitor Camargo de Rosis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/09/2023

REGIÃO NORDESTE - PECÉM PREVÊ CRESCIMENTO DE 6% NAS EXPORTAÇÕES DE FRUTAS NESTE ANO

Temporada começou em agosto e deve embarcar 180 mil toneladas, 10 mil a mais do que em 2022/2023

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A primeira operação desta temporada foi em agosto, com o embarque de 2,5 mil toneladas de melão, melancia, manga e uvas, que partiram rumo aos portos de Roterdã e de Londres Crédito: Divulgação

O Porto do Pecém (CE) prevê um crescimento de 6% nas exportações de frutas frescas na temporada 2023/2024, iniciada em agosto. A estimativa é de que os embarques atinjam 180 mil toneladas, 10 mil a mais do que o volume registrado na temporada 2022/2023.

Para a CIPP, Autoridade Portuária, o incremento reforça a importância do porto para a logística do setor de fruticultura do Nordeste, já que o Pecém é um dos principais portos utilizados pelos produtores de frutas frescas da região.

Para o Ceará, a estimativa é de que saiam pelo Estado 7.200 contêineres refrigerados de melão, manga, uvas, melancia e manga, contra 6.800 contabilizados na temporada passada. A carga representa cerca de 30% de todas as exportações por contêiner que saem de Pecém.

As frutas são cultivadas nos polos de fruticultura de Pernambuco, Bahia, Ceará e Rio Grande do Norte e seguem para a Holanda, Reino Unido, Estados Unidos, Espanha, Itália e Emirados Árabes. As empresas responsáveis pelo transporte são MSC, Maersk e Hapag Lloyd.

André Magalhães, diretor Comercial do Complexo do Pecém, explica que a exportação de frutas frescas é um dos carros-chefes do porto. “Estamos com uma expectativa muito positiva com a safra este ano, tanto para a Europa quanto para os Estados Unidos”, ressalta.

A primeira operação desta temporada foi em agosto, com o embarque de 2,5 mil toneladas de melão, melancia, manga e uvas, que partiram rumo aos portos de Roterdã e de Londres, no navio MSC Sofia Celeste. Foram ao todo 121 contêineres refrigerados (reefers).

Uva e manga

As exportações de uva e de manga de mesa do Vale do São Francisco devem crescer 25% este ano, estima a Associação dos Produtores e Exportadores de Frutas e Hortigranjeiros do Vale do São Francisco (Valexport).

O Vale do São Francisco tem mais de 200 produtores, divididos entre as cidades de Petrolina, em Pernambuco, e Juazeiro, na Bahia, e outros municípios no entorno dessas regiões. A maior parte da carga produzida acaba saindo via Pecém.

Este ano, a previsão indica para 270 mil toneladas de manga exportadas e 80 mil toneladas de uva de mesa. Em 2022, foram embarcadas 211 mil toneladas de manga e 52 mil toneladas de uva de mesa ao exterior.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 19/09/2023

REGIÃO SUL - PORTOS RS USARÁ TECNOLOGIA DE STARTUP ISRAELENSE PARA MONITORAR LEITO MARÍTIMO

Rebocadores da Wilson Sons também serão utilizados para coletar dados sobre as vias de navegação

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



A assinatura do acordo visa que a empresa israelense desenvolva tecnologias inovadoras de monitoramento em tempo real das profundidades do leito marítimo Contrato: Divulgação/PortosRS

A Portos RS, Autoridade Portuária responsável pela administração dos portos públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, firmou um contrato com a DockTech, startup israelense. O acordo, inédito para o setor portuário, visa que a empresa desenvolva tecnologias inovadoras de monitoramento em tempo real das profundidades do leito marítimo. Segundo a Portos RS, o objetivo principal é aumentar a eficiência e a segurança das operações marítimas e portuárias.



A DockTech desenvolveu uma solução, por meio da tecnologia de gêmeos digitais e análise massiva de dados, que utiliza as medições de profundidade coletadas por rebocadores e embarcações de apoio portuário para criar uma representação virtual do leito marinho dos portos e vias de navegação. Desta forma, a solução permite acompanhar em tempo real a profundidade dos canais e entender como o padrão de assoreamento dos portos pode afetar a segurança da navegação e o transporte de cargas.

Após dois anos de colaboração, testes e coleta de dados, o sistema monitora o leito marítimo e hidroviário das vias de navegação dos complexos portuários administrados pela Portos RS, por meio dos rebocadores da Wilson Sons e outras embarcações que operam na região.

De acordo com a Autoridade Portuária, foram instalados dispositivos nas embarcações, envolvendo a integração da solução tecnológica com sensores de maré e dados AIS (Automatic Identification System), além de toda a configuração de marés, zoneamento e demarcações no sistema.

Atualmente, a DockTech já possui operações ativas em nove países, contabilizando 122 embarcações que fazem o monitoramento em 35 localidades. Além de monitorar os portos do Brasil, por meio da frota de mais de 80 rebocadores da Wilson Sons, a startup opera nos Estados Unidos (Tampa Bay e Rio Mississippi), Colômbia (Barranquilla), Equador (Guayaquil), Austrália (Geraldton), Alemanha (Hamburgo), Romênia (Danúbio), Espanha (Valencia) e Israel (Ashdod).

“A contratação da Portos RS é um marco nas nossas atividades no País. A tecnologia aplicada no Brasil, assim como em outros países, mostra que nossa solução contribui com a gestão diária das operações portuárias. Nosso propósito é, com o uso da tecnologia, evitar custos desnecessários por meio de um planejamento mais assertivo das dragagens e do comportamento do leito marítimo, permitindo também que mais carga seja embarcada nos navios com ainda mais segurança”, afirmou o CEO e fundador da DockTech, Uri Yoselevich.

Segundo a Portos RS, a Wilson Sons está há mais de três anos cooperando com a startup, disponibilizando sua frota para coletar os dados de profundidade em todos os portos em que opera ao longo da costa brasileira.

Atualmente, a Portos RS é responsável pela administração de mais de 754 quilômetros de vias navegáveis dos portos públicos de Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre. Em 2022, no total, foram quase 40 milhões de toneladas de cargas movimentadas nesses complexos portuários.

“A solução da DockTech fornecerá uma maior visibilidade das condições de fundo das hidrovias da região, ajudando nossas equipes de operações e dragagem a tomar decisões baseadas em dados para aprimorar a segurança, a sustentabilidade e a eficiência”, comentou o presidente da Portos RS, Cristiano Klingner.

No Brasil

Em dezembro de 2021, a Wilson Sons e a DockTech assinaram um importante acordo para o desenvolvimento da tecnologia. Trata-se do acordo de cooperação técnica assinado com a Autoridade Portuária de Santos (APS), um marco para aperfeiçoamento e uso da tecnologia no Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina.

De lá para cá, além da Portos RS e da APS, a startup vem provando o valor de sua solução, com cartas de intenção assinadas, desenvolvendo as aplicações em diversos outros portos brasileiros, como os portos de Imbituba e São Francisco do Sul, em Santa Catarina, e o Porto de Paranaguá, no Paraná.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2023

REGIÃO SUL - MERGULHADOR MORRE APÓS REPOSICIONAR BOIAS NO CANAL DE NAVEGAÇÃO DE RIO GRANDE

Profissional de 40 anos teria ficado preso e não conseguiu retornar à superfície
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br

O mergulhador, que estava desaparecido no canal de navegação em Rio Grande (RS) no último sábado (16), foi encontrado por equipes do Corpo de Bombeiros no final da tarde de domingo (17).

Segundo informações da Capitania dos Portos de RS, o profissional prestava um serviço emergencial de reposicionamento de boias de navegação. Ele pertencia a uma empresa terceirizada, contratada pela Portos RS, Autoridade Portuária dos portos públicos gaúchos.

Segundo as autoridades, o mergulhador teria ficado preso a uma boia e não conseguiu retornar à superfície. O profissional tinha 40 anos e era do Rio de Janeiro.

A Autoridade Portuária informou que o canal se manteve impraticável para navegação durante o final de semana devido ao balizamento de boias, ocorrido por conta da grande quantidade de chuva que atingiu a região.

De acordo com o painel Situação em Tempo Real da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), as operações ocorrem regularmente no Porto de Rio Grande, bem como as vias de acesso estão liberadas para tráfego.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2023

REGIÃO SUL - TCP ADQUIRE NOVOS CAMINHÕES PARA TRANSPORTE DE CONTÊINERES NO PÁTIO

Chegada dos equipamentos está prevista para o mês de novembro
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Os novos caminhões modelos KT2i 4x2 têm capacidade para transportar até 85 toneladas de carga e possuem uma autonomia de três dias de operações ininterruptas Foto: Divulgação/TCP

A empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) assinou a compra de 17 Terminal Tractors (TTs). A chegada dos novos equipamentos, que serão usados para transportar contêineres entre navio, pátio, armazém e ferrovia, está prevista para o mês de novembro. Segundo a

TCP, a frota do terminal aumentará em 33%.

O modelo KT2i 4x2, fabricado na Polônia pela empresa Kalmar, é considerado o mais moderno disponível no mercado. Os novos caminhões têm capacidade para transportar até 85 toneladas de carga e possuem uma autonomia de três dias de operações ininterruptas, o dobro do período de trabalho dos veículos em uso no terminal de Paranaguá.

“A atualização da frota de Terminal Tractors da TCP trará mais eficiência às operações do terminal, bem como deve garantir maior segurança aos nossos colaboradores”, explicou Nicolas Wang, superintendente de operações e segurança.

Os veículos adquiridos pela TCP contam com sistemas de proteção (ROPS e FOPS) e reforços estruturais na cabine, que garantem maior segurança para os colaboradores. Além disso, os modelos oferecem maior conforto e ergonomia aos motoristas, graças às cabines com ampla visibilidade,

assentos reguláveis e amortecimento pneumático. O levantamento elétrico da cabine também facilita os serviços de manutenção.

Além da compra dos Terminal Tractors, a TCP pretende adquirir mais 27 terminal trailers (semirreboques do caminhão) para complementar a frota.

Em 2022, a TCP alcançou a marca de 1,16 milhão de TEUs (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés de comprimento) movimentados, valor recorde para o período de um ano e 619% superior ao movimentado em 1998, ano de fundação da empresa.

“Os investimentos realizados tanto em equipamentos e infraestrutura, quanto na contratação e capacitação de pessoal, refletem diretamente nestes resultados”, completou Wang.

Sobre a CMPort

Desde março de 2018, a TCP faz parte do Portfólio da CMPort, maior e mais competitiva desenvolvedora, investidora e operadora de portos públicos da China. A CMPort faz parte do Grupo China Merchants (CM), enorme conglomerado chinês fundado em 1872.

A empresa movimentou em 2022 um total de 146 milhões de TEUs em carga containerizada e uma movimentação total de carga em granel de 740 milhões de toneladas, totalizando a maior movimentação acumulada do mundo.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/09/2023

REGIÃO NORTE - SUFRAMA ABRE PROCESSO SELETIVO PARA CONTRATAR 116 SERVIDORES

Seleção não concorre com o pedido da autarquia para a realização de um concurso público

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



O objetivo do recrutamento promovido pela Suframa é recompor a equipe, reduzida em razão de requisição e cessão de funcionários a outros órgãos públicos Crédito: Divulgação/Suframa

A Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) deu início neste mês a um recrutamento para selecionar 116 novos servidores. O objetivo é recompor a equipe, reduzida em razão de requisição e cessão de funcionários a outros órgãos públicos. Os interessados devem enviar currículo até 30 de

setembro.

Os editais de seleção de novos servidores para a Suframa foram publicados no aplicativo SOUGOV.BR, na aba Currículo e Oportunidades.

Ao todo, são seis editais, do N° 427/2023 ao 432/2023, subdivididos pelas principais áreas de atuação da Autarquia. As vagas são destinadas a servidores lotados em órgãos e entidades do Poder Executivo Federal e não preveem oferta de cargos em comissão.

Para localizar as 116 vagas, a Suframa fez um mapeamento interno em todas as unidades da instituição. Além de verificar as carências, cada uma discriminou as atribuições, as atividades que serão desempenhadas, além do perfil profissional desejado. Há vagas para áreas administrativas, de comunicação, fiscalização, legislação tributária, agropecuária, ciência e tecnologia, entre outros.

O período de análise curricular será de 2 a 10 de outubro. O período de entrevistas será do dia 11 a 20 de outubro. O resultado final da seleção, após período de recursos, será no dia 31 de outubro.

O superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, explica que a seleção não concorre com o pedido da autarquia para a realização de um concurso público.

“A Suframa já pleiteou a realização de um concurso público e há grandes possibilidades de atendimento da nossa solicitação. Enquanto isso, obtivemos autorização para esse recrutamento para que nossa Autarquia continue atendendo plenamente sua missão de promover o desenvolvimento sustentável na nossa Amazônia, sem ser afetada pela redução de seu quadro de servidores”, detalhou Saraiva.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/09/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP PROMOVE EVENTO HÍBRIDO SOBRE A CAMPANHA SETEMBRO AMARELO

Informações: SOPESP (19 de setembro de 2023)



Foto: SOPESP

Na última sexta-feira (15), vivenciamos um momento especial e enriquecedor através da palestra e roda de conversa sobre o “Setembro Amarelo – Prevenção ao Suicídio” – uma iniciativa mundial que visa aumentar a conscientização sobre a importância da saúde mental.

Um evento híbrido que reuniu cerca de 130 participantes para refletir sobre o tema ao lado da psicóloga Alessandra Moreno, que compartilhou informações atualizadas e relevantes sobre o tema, e proporcionou um ambiente acolhedor e aberto para todos os participantes. Seu discurso

cativante também inspirou reflexões profundas sobre como podemos contribuir para a promoção da saúde mental no ambiente de trabalho e na vida cotidiana.

Uma das partes mais emocionantes do evento foi a dinâmica interativa conduzida pela psicóloga. Essa atividade permitiu que todos os presentes participassem, compartilhando suas experiências, desafios e ideias sobre como podemos criar ambientes mais saudáveis e refletir sobre “O que te faz gostar da vida e se sentir presente e vivo?”

Foi um momento de conexão e muito aprendizado.

Compartilhamos abaixo o link do evento, bem como o material de apoio:

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/09/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

ARTHUR LIRA DEFENDE SUBSÍDIO PARA BIOCOMBUSTÍVEIS

Presidente da Câmara diz que Brasil precisa encontrar alternativas para incentivar produção do combustível

Por epbr 19 de setembro de 2023 Em Biocombustíveis, Congresso, Eólica, Hidrogênio, Transição energética



O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, defendeu a criação de subsídios para a produção de hidrogênio a partir de biocombustíveis durante evento da Confederação Nacional da Indústria (CNI) em Nova York nesta segunda-feira (18/9).

“O Brasil já tem um sistema logístico instalado para produzir e distribuir etanol para todo o território nacional. Aprimorando os mecanismos de conversão do combustível em hidrogênio para uso nos veículos automotores, teremos uma vantagem competitiva em relação aos países que não detêm a infraestrutura que

já dispomos”, disse Lira.

“Paralelamente aos marcos regulatórios que apreciaremos do âmbito do Poder Legislativo, é imprescindível que sejam criados incentivos às fontes de produção para biocombustíveis.”

O parlamentar afirmou que está discutindo alternativas para incluir os subsídios no orçamento “já estrangulado” com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco.

“As alternativas o Brasil tem, por sua riqueza, diversidade e grandiosidade, de encontrar formas para subsidiar e incentivar essas novas formas de produção de energia limpa.”

“Temos uma oportunidade singular de descarbonizar o transporte de cargas no Brasil, que é dependente do diesel e responsável por quase metade das emissões de dióxido de carbono associadas à matriz energética brasileira. Com os avanços tecnológicos que possibilitam a obtenção do hidrogênio a partir do etanol, uma fonte que eu tenho muito cuidado e o Pacheco também por ela, podemos reduzir drasticamente as nossas emissões e nos beneficiarmos da exportação do combustível para outros países”, disse Lira

Carbono e eólica offshore

O parlamentar ressaltou os outros dois temas prioritários na “agenda verde” do Congresso este ano: mercado de carbono e eólica offshore

O parlamentar ressaltou os outros dois temas prioritários na “agenda verde” do Congresso este ano: mercado de carbono e eólica offshore.

A regulamentação do mercado de carbono tramita no Senado, com o substitutivo ao PL 412/2022, relatado pela senadora Leila Barros (PDT/DF). A meta é estabelecer, ainda este ano, as bases do Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE). Presidente da Comissão de Meio Ambiente, a senadora trabalha com a perspectiva de fechar um novo texto até a

próxima quarta (20/9) e aprovar a proposta antes da COP28, em novembro deste ano, conforme prometido pelo governo.

Lira disse, no entanto, que ainda é necessário debate para a aprovação de uma regulamentação do mercado de carbono que não leve à judicialização.

“Quanto menos judicializado esse tema, melhor. Portanto, quanto mais debate houver, chegaremos a contento com a legislação que se aproxime da ideal para que o Brasil tenha o protagonismo e a responsabilidade de conduzir esse tema. Queremos que as indústrias incorporem a busca por energia limpa nos seus processos produtivos.”

A fala vem após a mobilização do agronegócio para mudar o projeto e ficar de fora das obrigações reguladas na futura política de descarbonização da economia.

Sobre a eólica offshore, Lira ressaltou que o projeto de lei 576/2021, que trata do marco legal da atividade, está em discussão avançada e defendeu que a regulamentação “será um importante veículo de segurança jurídica e poderá orientar e catalisar investimentos no setor”.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/09/2023

ATIAIA RENOVÁVEIS ADQUIRE DOIS PARQUES SOLARES NA BAHIA

Usinas fotovoltaicas já estão em operação e, juntas, possuem 44,8 MW de capacidade instalada
Por epbr 19 de setembro de 2023 Em Empresas, Energia solar



UFV Assuruá, localizada no município de Itaguaçu da Bahia (Foto: Divulgação)

A Atiaia Renováveis anunciou nesta terça (19/8) a aquisição de duas usinas fotovoltaicas da Ibitu Energia no centro-sul da Bahia. Juntas, a Ufv Verde Vale III, em Guanambi, e a Ufv Assuruá, em Itaguaçu, possuem capacidade instalada de 44,8 MW.

A transação ainda depende de aprovação do Cade. Os parques já estão em operação, com energia adquirida no leilão de energia reserva e contratos de longo prazo válidos

até 2037.

Com a inclusão das duas usinas em seu portfólio, a Atiaia eleva sua capacidade instalada para 421 MW em projetos de energia proveniente de fontes renováveis, sendo 266 MW em operação e mais 155 MW pré-operacionais. Desse total, 100 MW são provenientes da fonte solar.

“A aquisição de Verde Vale III e Assuruá é um importante passo para a nossa estratégia de crescimento e de diversificação de fontes. A Atiaia passará a operar os dois parques solares via o nosso COG de última geração localizado em Cuiabá”, afirma Rodrigo Assunção, CEO da Atiaia Renováveis.

Solar em números

Em julho deste ano, a energia solar atingiu mais de 33 gigawatts (GW) de capacidade instalada no Brasil, o equivalente a aproximadamente 15% da matriz elétrica do país, segundo a Absolar.

O cálculo considera tanto as usinas de grande porte, que somam 10,4 GW, quanto os sistemas de geração própria de energia em telhados, fachadas de edifícios e pequenos terrenos, que já passam de 23 GW.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/09/2023

THIAGO PRADO VAI ASSUMIR A EPE

Diretor de Planejamento Energético do MME assume o comando da empresa no lugar de Angela Livino, que acumulava o cargo

Por epbr 19 de setembro de 2023 Em Política energética



BRASÍLIA – Thiago Prado será o novo presidente da Empresa de Pesquisa Energética (EPE). O diretor do Ministério de Minas e Energia (MME) foi eleito na última sexta-feira (15/9) para o cargo pelo conselho de administração da empresa.

Ele assume o comando da EPE no lugar de Angela Livino, que acumulava o cargo interinamente junto com a diretoria de Gestão Corporativa desde a saída de Thiago Barral, em fevereiro.

A previsão é que ele tome posse em até 30 dias, após os trâmites de transferência.

Thiago Prado está no MME há pouco mais de 16 anos. Atualmente é diretor do Departamento de Outorgas de Transmissão e Distribuição de Energia Elétrica e Interligações Internacionais do MME

Ele é servidor de carreira da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e sua eleição para a EPE foi comemorada nesta terça-feira (19/9) durante a reunião de diretoria da agência, pelos diretores da agência Hélvio Guerra e Sandoval Feitosa, como relatou a Megawhat.

Formado em Engenharia Elétrica pela UnB, Thiago fez carreira no setor público, passando também pelo Ibama, Secretaria de Energia (SEN) e pela Eletronorte.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/09/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE INVESTIDORES ESTRANGEIROS QUEREM ENTENDER O ARCABOUÇO FISCAL E BUSCAM INVESTIMENTOS 'VERDES' NO BRASIL

O ministro está em Nova York para apresentar 'agenda verde' e teve encontros com investidores e empresários

Por Renan Monteiro — Brasília



Haddad diz que investidores estrangeiros querem entender o arcabouço fiscal e buscam investimentos 'verdes' no Brasil
— Foto: Foto: Diogo Zacarias

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta terça-feira que os encontros com empresários e investidores estrangeiros em Nova York foram marcados por dúvidas em relação ao arcabouço fiscal e oportunidades de investimentos em economia verde no Brasil.

Na manhã, Haddad teve uma reunião bilateral com o presidente do grupo Eurásia, Ian Bremmer, além de um encontro com cerca de 20 investidores. À tarde, ele cumpre agenda com Jeff Ferry, da Goldman Sachs, e o bilionário Michael Bloomberg, e outros compromissos.

— (Eles) querem entender os mecanismos de ajuste no caso do marco fiscal, como funcionam os gatilhos para que a sustentabilidade fiscal seja atingida. Essa é uma pergunta que é feita com frequência. Em seguida, vem o debate sobre como alavancar investimentos verdes no Brasil, porque o Plano de Transição Ecológica foi muito bem recebido e, mais do que isso, a redução do desmatamento da Amazônia está sendo muito celebrada aqui — disse Haddad, em conversa com jornalistas.

O ministro acompanha o presidente Lula em Nova York desde sábado. A finalidade central do titular da pasta econômica é apresentar o chamado Plano de Transição Ecológica - vitrine do governo para atrair investimentos externos ao Brasil, na chamada agenda verde. O Plano tem um escopo amplo e está dividido em diversos eixos, como finanças sustentáveis, bioeconomia, transição energética e economia circular.

Faz parte desse grande projeto, por exemplo, o lançamento dos chamados “títulos verdes” (green bonds) na Bolsa de Nova York. O governo estima captar cerca de US\$ 2 bilhões com a emissão dos papéis e utilizar o valor para o financiamento de projetos sustentáveis no Brasil.

— Isso vai alavancar investimentos verdes no Brasil. Mas, o que nós queremos de fato é, no médio prazo, estabelecer um processo em que o Brasil seja visto como um país onde se possa produzir produtos verdes. Não apenas a energia limpa, não apenas minerais estratégicos, mas produtos verdes — cita o ministro.

Ele diz que é meta do governo “convencer” empresas nacionais e internacionais a se fixarem no Brasil para a produção sustentável.

— Várias pessoas fizeram essa mesma pergunta para mim em momentos diferentes, se o Brasil está aberto para green business (negócios verdes, na tradução livre), e foi isso que nós viemos falar. Não é que nós estamos abertos, nós temos vantagens que podem ser colocados a serviço da descarbonização. Os fundos (de investimentos) estão presentes (nessas reuniões) — declara.

Fiscal

As dúvidas sobre o funcionamento do arcabouço fiscal foram recorrentes porque a regra é “sofisticada”, diz Haddad. Pelo novo arcabouço para as contas públicas, as despesas sempre crescerão entre 0,6% e 2,5% ao ano acima da inflação.

As contas perseguirão uma meta de resultado primário. O compromisso para 2024, por exemplo, é zerar o déficit fiscal do governo.

Caso a meta fiscal seja descumprida por um ano, o governo fica proibido de criar cargo ou função que implique aumento de despesa, reajustar despesas obrigatórias, conceder ou ampliar incentivos fiscais, etc.

Um objetivo da equipe econômica é recuperar até o fim do terceiro mandato de Lula o chamado “grau de investimento” - uma espécie de selo de equilíbrio fiscal e principal atrativo para investimento estrangeiro, na medida em que os países como esse reconhecidos são considerados “bons pagadores”.

— Como é uma lei (da regra fiscal) relativamente complexa em relação a outras leis do mundo, ela é mais sofisticada, então você acaba tirando dúvidas de como funcionam os gatilhos para que a sustentabilidade fiscal seja atingida — pontua o ministro.

INFLAÇÃO QUE MEDE GASTOS DAS FAMÍLIAS ACELERA COM ALTA DOS COMBUSTÍVEIS EM AGOSTO, DIZ FGV

Gasolina acumula alta de 3,94% em 12 meses; até julho, queda era superior a 9%
Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro



Combustíveis foram os grandes responsáveis pela aceleração do índice — Foto: Brenno Carvalho

O Índice de Preços dos Gastos Familiares (IPGF) variou 0,03% em agosto. O índice acumula taxa de 2,11% no ano e de 2,78% em 12 meses. O resultado mostra um aceleração em relação a julho, quando a taxa acumulada em 12 meses estava em 2,35%.

Apesar disso, o IPGF está abaixo do índice oficial de inflação, o IPCA, que acumula alta de 3,23% no ano e de 4,61% em 12 meses. No mesmo período do ano passado, a taxa que mede os gastos das famílias era mais alta do que o IPCA.

A aceleração do índice se deve, principalmente, ao grupo Transportes, que apresentava deflação de 4,17% em 12 meses até julho e agora acumula alta de 1,44% em agosto. Efeito, sobretudo, do reajuste nos preços dos combustíveis. A gasolina que caía 9,28% passou a subir 3,94%. Óleo diesel e etanol reduziram as quedas que vinham registrando.

Segundo o economista André Braz, o preço do barril de petróleo segue subindo. Por isso, se houver necessidade de novos reajustes de preço pela Petrobras, o IPGF, assim como o IPCA, podem ser puxados para cima.

— Me parece que existe essa possibilidade. Mas, com itens de cesta básica caindo, ainda podemos ficar na margem de tolerância — disse, acrescentando que, para cada aumento de 1% no valor cobrado pela gasolina nas bombas, o IPGF sobe 0,04%.

O economista responsável pela pesquisa, Matheus Peçanha, comenta que essa tendência do índice se deve ao fato de que a construção dos pesos, entre outros fatores, possibilita a percepção do chamado “efeito substituição”.

Ele explica que “quando, por exemplo, o consumidor substitui arroz por macarrão ou carne vermelha por carne branca, ou ainda deixa de consumir combustível e passa a usar mais o transporte público devido ao aumento de preços, os itens substituídos perdem peso na cesta de consumo das famílias e seus aumentos de preço passam a comprometer menos o custo de vida e vice-versa. Assim, no longo prazo, esse efeito acaba gerando um número menor de inflação”.

O índice de difusão do IPGF também voltou a subir em agosto, passando de 41,3% em julho para 47,8%. Isso significa que aproximadamente 5 em cada 10 itens apresentaram aumento de preço em agosto.

Em 12 meses, no entanto, a leitura ainda de redução do índice de difusão, o que aponta para melhora no processo inflacionário. Para efeito de comparação, em dezembro de 2022, quando teve início o processo de descompressão, o índice era de 73,9%. Ou seja, 7 em cada dez produtos registravam alta de preço.

Confira os setores que tiveram aceleração ou estabilidade:

- Habitação acelerou de 3,24% para 4,04%;
- Educação também registrou alta de 8,13% para 8,35%;
- Comunicação manteve-se estável, acumulando queda de 7,10%.

Veja grupos que registraram desaceleração em 12 meses:

- Alimentação caiu de -2,92% para -4,07%;
- Artigos de Residência de -3,69% para -4,05%;
- Vestuário de 5,60% para 4,23%;
- Saúde e Cuidados Pessoais de 11,39% para 10,73%;
- Despesas Pessoais de 11,07% para 10,61%;
- e Serviços Prestados às Famílias e atividades pessoais de 5,64% para 5,43%.

Entenda como funciona o IPGF

O IPGF foi lançado pela instituição em abril e busca retratar com maior assertividade o efeito do aumento dos preços ao consumidor.

Qual a diferença entre IPGF e IPCA?

Diferente do Índice de Preços ao Consumidor (IPCA), do IBGE, o indicador do FGV Ibre possui uma cesta de bens e serviços mais concisa cujos pesos são atualizados mensalmente.

Enquanto os índices de preços ao consumidor tradicionais focam em intervalos de renda específicos, o IPGF considera o gasto total por grupo de produtos no consumo das famílias como um todo. No IPCA, do IBGE, considera famílias com renda mensal de até 40 salários mínimos. Já o Índice de Preços do FGV IBRE inclui famílias com renda de até 33 salários mínimos.

Como é feita a atualização dos pesos no índice?

Com a atualização mensal, o IPGF é capaz de evidenciar o chamado "efeito substituição", quando as famílias trocam ou reduzem a compra de determinados bens e serviços por conta do aumento de preços. Por isso, o IPGF tende a refletir com maior qualidade a dinâmica de consumo do brasileiro, na visão do instituto.

As informações do IPGF são extraídas do Sistema de Contas Nacionais, do IBGE, que reúne dados sobre o consumo das famílias. Em seguida, os números são ajustados para a frequência mensal com base no Monitor do PIB, do FGV Ibre. Com isso, os pesos são atualizados constantemente.

Colaborou Ana Flávia Pilar

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/09/2023

RELATOR DA LDO DEFENDE CORTE DE DESPESAS APÓS QUEDA DE ARRECADAÇÃO: 'NÃO É POUCO DINHEIRO'

Parlamentar esteve em uma reunião com secretários do Ministério da Fazenda na manhã desta terça-feira. Após o encontro, disse que o governo estaria comprometido com uma reforma administrativa

Por Renan Monteiro — Brasília



Danilo Forte (União Brasil-CE), relator do Lei de Diretrizes Orçamentárias — Foto: Alex Ferreira/Câmara dos Deputados

O deputado Danilo Forte (União-CE), relator do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2024, defendeu o corte de despesas e classificou como "muito difícil" a meta do governo de zerar o rombo nas contas públicas no ano que vem, em um cenário de queda de arrecadação.

O parlamentar esteve em uma reunião com secretários do Ministério da Fazenda nesta manhã. O encontro não estava previsto na agenda oficial.

Em conversa com jornalistas, ele disse que o governo estaria comprometido com uma reforma administrativa.

— É difícil compatibilizar tanta despesa, inclusive as recentes criadas, à pressão dos entes federados sobre o orçamento nacional, e ao mesmo tempo uma diminuição das receitas em função do momento econômico que nós estamos vivendo. Tem queda de arrecadação mês após mês. Teve em julho e agora em agosto em R\$ 25 bilhões. Não é pouco dinheiro — afirmou

Em julho, a arrecadação do governo federal foi de R\$ 201,8 bilhões. Houve queda real – quando é descontada a inflação – de 4,2% em relação ao mês de julho de 2022, que registrou R\$ 210,7 bilhões arrecadados com impostos, contribuições e demais receitas.

O número de agosto ainda não foi divulgado pelo Tesouro Nacional. Na semana passada, contudo, uma estimativa divulgada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) apontou que as contas do governo central tiveram déficit primário de R\$ 25,7 bilhões em agosto deste ano.

— Para você equalizar essas diferenças (aumento de gastos e queda de arrecadação), você tem que avançar na diminuição das despesas. Inclusive, foi importante também ouvirmos hoje que o governo está estudando uma reforma administrativa para poder dar mais eficiência ao poder público e diminuir despesas — avaliou.

Zerar déficit em 2024

A LDO é base para a elaboração da chamada Lei Orçamentária Anual (LOA). No geral, traça as regras para as despesas do governo federal, do Congresso e do judiciário.

O projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) de 2024 foi enviado ao Congresso de 2024 com a meta de zerar o déficit primário - balanço das receitas e despesas sem considerar o pagamento de juros. Os parlamentares precisam aprovar até o fim do ano.

O mercado vê com desconfiança o compromisso de zerar o rombo fiscal no ano que vem, na medida em que o governo está contando com uma série de projetos para aumentar a arrecadação anual. No último balanço de aproximadamente 160 instituições financeiras (o Boletim Focus) o rombo está projetado em 0,73% do PIB.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/09/2023

PETRÓLEO ATINGE MAIOR VALOR EM 10 MESES, AMPLIA DEFASAGEM DA GASOLINA E PRESSIONA PETROBRAS POR REAJUSTES

Combustível está 9% mais barato em relação ao mercado internacional, e preço do diesel está 13% abaixo, segundo dados da associação de importadores que serão publicados hoje

Por Bruno Rosa — Rio



Abastecimento de combustível com gasolina ou etanol — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O aumento da cotação do petróleo vem ampliando a distância entre os preços dos combustíveis vendidos pela Petrobras no Brasil e os do mercado internacional.

Na segunda-feira, a cotação do barril tipo Brent, usado como referência no mercado brasileiro, fechou em alta de 0,53%, cotado a US\$ 94,43. É o maior patamar desde novembro de 2022.



Segundo dados da Abicom, que reúne as importadoras no país, a Petrobras vendia ontem gasolina 9% mais barata em relação ao mercado internacional. No caso do diesel, a defasagem é de 13% no levantamento. Os dados antecipados ao GLOBO serão publicados hoje.

Essa defasagem é a maior desde o dia 8 deste mês, segundo a Abicom, quando a gasolina estava 7% mais barata e o diesel tinha preço 14% mais baixo no Brasil que no cenário internacional. Com isso, dizem analistas, começam a aumentar as pressões do mercado por novos reajustes dos combustíveis nas refinarias da estatal.

Segundo analistas do mercado, a alta no preço do barril ocorre em meio aos cortes de 1,3 milhão de barris por dia (bpd) na produção da Árabia Saudita e da Rússia até o fim do ano, além de redução na extração dos Estados Unidos. Com menor oferta de óleo no mercado, os preços sobem.

Dólar alivia

Segundo uma fonte do setor, a diferença dos preços dos combustíveis só não está maior porque a cotação do dólar caiu para R\$ 4,85.

A última vez em que a Petrobras aumentou os preços da gasolina e diesel nas refinarias foi no dia 16 de agosto. Na ocasião, a estatal elevou em 16,3%, ou R\$ 0,41 por litro, o seu preço médio de venda de gasolina para as distribuidoras. Passou de R\$ 2,52 para R\$ 2,93 por litro. Já o diesel subiu 25,8%, de R\$ 3,02 para R\$ 3,80.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/09/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

ECONOMIA EM QUEDA NA CHINA: O QUE OS NÚMEROS MAIS RECENTES ESTÃO INDICANDO

Houve uma ligeira melhora nos indicadores em agosto, mas mercado imobiliário continua causando preocupações

Por Keith Bradsher

THE NEW YORK TIMES – Os trens, os aviões, as lojas e as praias da China estavam um pouco mais cheios no mês passado do que há um ano, e o ritmo das atividades cresceu nas fábricas, principalmente naquelas que fabricam celulares e semicondutores.

Um conjunto de números divulgados semana passada pelo Escritório Nacional de Estatísticas da China mostrou uma melhoria geral discreta nas vendas do varejo e na produção industrial do país durante agosto. Uma série de providências simples tomadas pelo governo durante o verão, incluindo duas rodadas de cortes nas taxas de juros, parece estar rendendo uma melhoria ligeiramente acima do esperado na economia do país.

“A economia nacional acelerou sua recuperação, a produção e a oferta aumentaram de forma contínua e a demanda do mercado melhorou gradualmente”, disse Fu Linghui, diretor de estatísticas econômicas da China, durante uma entrevista coletiva.

No entanto, muitos economistas estrangeiros mostraram-se mais comedidos.

“Alguns podem achar que a economia da China já chegou ao fundo do poço, mas continuamos cautelosos”, disse uma nota de pesquisa do Nomura, um banco japonês.

Os grandes problemas do setor imobiliário da China continuam a tirar boa parte do brilho das perspectivas econômicas do país. O investimento imobiliário despencou aproximadamente 20% em agosto em relação ao mesmo mês do ano anterior, uma redução ainda maior que a de julho.

Os canteiros de obras pela China parecem estar menos atarefados, embora as atividades não tenham parado completamente e as guias de torre continuem sendo vistas no horizonte.



O investimento imobiliário despencou aproximadamente 20% em agosto em relação ao mesmo mês do ano anterior Foto: Tingshu Wang/Reuters

A construção de novas torres de apartamentos tem enfraquecido devido à queda dos preços dos apartamentos.

Com base nos dados divulgados sexta-feira em relação aos preços dos novos apartamentos em 70 grandes e médias cidades em todo o país, o Goldman Sachs calculou que os preços estavam caindo em agosto a uma taxa anual ajustada sazonalmente de 2,9%, em comparação com 2,6% em julho.

Entretanto, as estatísticas a respeito dos novos apartamentos subestimam consideravelmente a velocidade e a magnitude das quedas de preços, já que os governos locais pressionaram bastante as incorporadoras para não reduzirem os preços.

Os preços dos imóveis existentes em cem cidades da China caíram em média 14% no início de agosto, em relação ao pico registrado dois anos antes, de acordo com o Instituto de Pesquisa Beike, empresa de pesquisa da cidade de Tianjin. O valor dos aluguéis caiu 5%.

O setor de construção e outras atividades relacionadas a ele, como projetos de obras públicas, são responsáveis por pelo menos 25% da economia chinesa. O governo tentou compensar a queda na construção de apartamentos exigindo que os municípios e as províncias, já profundamente endividados, realizassem uma onda de grandes projetos alimentados pela dívida, incluindo novos metrô, sistemas de abastecimento de água, rodovias, parques públicos, linhas ferroviárias de alta velocidade e outras infraestruturas.

Os bancos estão sendo pressionados

Os bancos da China, que concederam empréstimos às incorporadoras imobiliárias, dezenas das quais deram calote no pagamento da dívida, estão em perigo. Assim como aqueles que realizaram empréstimos para os governos locais e as empresas financeiras coligadas a eles e envolvidas no setor imobiliário. Os bancos estão autorizados a exigir o pagamento imediato se as obras de um imóvel estiverem paradas, mas estão relutantes em fazer isso. A demanda por novos empréstimos para o setor imobiliário continua fraca.

O banco central chinês anunciou na quinta-feira que estava liberando os bancos para acumular reservas menores e começar a conceder mais crédito. A medida foi vista por muitos como destinada a acomodar uma grande remessa de emissão de títulos pelos governos locais e provinciais para pagar seus projetos de infraestrutura.

O investimento em ativos fixos foi controlado devido aos problemas no setor imobiliário.

O investimento geral naquilo que é conhecido como ativos fixos aumentou 3,2% nos primeiros oito meses deste ano, em comparação com o mesmo período no ano passado – as despesas com infraestruturas e alguns investimentos em fábricas compensaram a queda brusca com os imóveis. O ritmo das atividades durante agosto registrou uma desaceleração de 3,4% em relação ao mês anterior.

A produção de semicondutores subiu 21,1% em agosto, em comparação com 2022. O governo subsidiou mais fortemente a fabricação de chips, já que os Estados Unidos restringiram a exportação para a China de alguns dos chips de computador de maior velocidade e dos equipamentos para fabricá-los.

O valor da produção industrial da China, um indicador das atividades nas fábricas, aumentou 4,5% em agosto, em relação ao ano anterior, após um ajuste a uma deflação considerável nos preços de atacado dos produtos industrializados no ano passado. O aumento tinha sido de 3,7% em julho.

Os consumidores estão mudando a forma como gastam

As vendas no varejo subiram 4,6% em agosto em relação ao mesmo mês do ano passado, já que o aumento dos preços da energia provavelmente impulsionou as vendas no varejo, segundo o Nomura.

A principal razão para as vendas no varejo terem se recuperado é porque, há um ano, as pessoas na China ainda viviam sob as medidas rigorosas conhecidas como “covid zero”, que restringiam suas atividades.

A produção de cerveja e vinho diminuiu em relação ao ano anterior, enquanto a de água engarrafada, carregada por muitos chineses durante as atividades ao ar livre, aumentou e a produção de sucos de frutas e vegetais subiu consideravelmente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/09/2023

GOVERNO TEM ‘ENCONTRO MERCADO COM LADO DO GASTO’ E PRECISARÁ BLOQUEAR R\$ 50 BI EM 2024, AFIRMA SALTO

Economista-chefe da Warren Rena avalia que preocupação maior é com a sobrevivência do arcabouço, em meio a pressões políticas

Por Bianca Lima

ENTREVISTA COM

Felipe Salto - economista-chefe e sócio da Warren Rena

BRASÍLIA - O economista-chefe e sócio da Warren Rena, Felipe Salto, afirma que o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva tem um “encontro marcado com o lado do gasto”. Ele calcula que a meta fiscal de 2024 só será cumprida – considerando o piso da meta, de déficit de 0,25% do PIB – se o Ministério da Fazenda conseguir elevar a arrecadação em ao menos R\$ 120 bilhões e contingenciar (bloquear preventivamente) cerca de R\$ 50 bilhões em despesas.

A meta do próximo ano prevê déficit primário zero nas contas públicas – ou seja, equilíbrio entre receitas e despesas, sem considerar o pagamento dos juros da dívida. Mas há uma tolerância para esse alvo, que permite que o governo tenha um rombo de até 0,25% do PIB, algo próximo a R\$ 30 bilhões.



O economista, que foi secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, destaca, porém, que sua maior preocupação não é com a situação fiscal de 2024 e, sim, com a sobrevivência do arcabouço – nova regra para controle das contas públicas – no médio prazo. “O problema é como o governo vai dar sustentação ao arcabouço, já que ele não vai conseguir ficar tirando da cartola, todo ano, medidas pelo lado da receita”, diz Salto em entrevista ao Estadão.

Felipe Salto, economista-chefe da corretora Warren Rena
Foto: Fernando Nectoux/Warren

Nesse cenário, o economista avalia que o primeiro grande teste do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, será daqui a seis meses, em março de 2024. Na ocasião, o governo apresentará o primeiro relatório bimestral de receitas e despesas referente ao próximo ano e terá de sinalizar, formalmente, se a meta de déficit zero será ou não cumprida.

“Se o relatório apontar para um descumprimento, vai vir uma pressão forte para mudar a meta. E é aí que o governo terá de resistir e dizer: Nós vamos fazer o arcabouço ser cumprido”, diz. Isso significa contingenciar gastos e, em caso de efetivo descumprimento da meta, acionar gatilhos pelo lado da despesa já em 2025. A seguir, os principais trechos da entrevista.

A Warren Rena projeta déficit de 0,9% do PIB em 2024. Ou seja, distante da meta de déficit zero. O que o governo teria de fazer para equilibrar receitas e despesas?

Importante ressaltar que a projeção de déficit de 0,9% do PIB (para 2024) tem um viés de melhora. Talvez a gente revise essa estimativa, ainda não sei para quanto. O fato é que ganhou um pouco mais de concretude a realização de novas receitas agora que elas foram, ao menos, materializadas nas Medidas Provisórias e nos Projetos de Lei. E nessa projeção de déficit de 0,9% tem só R\$ 50 bilhões de recuperação de receita, já incluindo a reoneração dos combustíveis. Mas, feita essa ressalva, eu acho que o desafio do governo é gigantesco para o ano que vem. Ele anunciou uma meta zero, não precisaria ter anunciado essa meta, que era muito ousada desde o início.

O sr. defende uma revisão da meta de 2024?

Não. Se mudar agora, fragiliza toda a estratégia do governo e vai por água abaixo a lógica do arcabouço. Mesmo que ele não consiga o zero, o fato de manter esse compromisso vai fazer com que o resultado primário seja melhor no ano que vem (em relação a 2023). Isso é fundamental. Isso é mais importante do que cumprir a meta zero: melhorar o máximo possível deste ano para o próximo.

Mas é possível zerar o déficit no ano que vem?

Acho que é possível; mas, hoje, não é a minha aposta.

O que precisaria ser feito para que esse resultado fosse alcançado?

Há R\$ 211,9 bilhões em despesa discricionária (não obrigatória, como investimentos) no Orçamento. Portanto, o governo consegue contingenciar, pelas regras do arcabouço, uns R\$ 50 bilhões, já que é possível bloquear, no máximo, 25%. Então, tem uma ajuda pelo lado da despesa, no curtíssimo prazo, que é o contingenciamento. Partindo da nossa projeção atual – de déficit de 0,9% do PIB –, se o governo contingenciar R\$ 52 bilhões e levantar outros R\$ 70 bilhões em receitas novas, além dos R\$ 50 bilhões que já estamos prevendo, acredito que seja possível alcançar o limite inferior da banda (déficit de 0,25% do PIB). Isso jogaria a despesa discricionária para algo como R\$ 160 bilhões, o que representa 1,4% do PIB, próximo do que deverá encerrar 2023. Ou seja, não se trata de um corte impeditivo, mas não significa que será fácil. O que mais me preocupa, na verdade, é o médio prazo.

Por quê?

Porque parte dessas receitas extras pode ser muito grande num primeiro momento e depois diminuir. Fundo exclusivo, por exemplo, pode ter uma arrecadação alta no começo, porque tem a tributação do estoque dos rendimentos. Só que depois, no segundo ano, vai cair para um valor bem menor, cerca de 20% ou menos. O problema é como o governo vai dar sustentação ao arcabouço, já que ele não vai conseguir ficar tirando da cartola, todo ano, medidas pelo lado da receita. Há, portanto, um encontro marcado com o lado do gasto.

Mas onde cortar?

93,4% do Orçamento são despesas rígidas, como Previdência, Lei Orgânica de Assistência Social, Benefício de Prestação Continuada, Bolsa Família, abono salarial, seguro-desemprego e subsídio. Sobram 6,6% de despesas discricionárias (não obrigatórias), como investimento, custeio da máquina, bolsas de pesquisa e os mínimos de Saúde e Educação, já que o governo usa parte da discricionária para cumprir esses pisos. Isso, inclusive, é uma pressão que vai crescer nos próximos anos. Então, não tem outra saída: é necessário revisar cada linha do gasto. O CMAP (Conselho de



Monitoramento e Avaliação de Políticas Públicas) já produziu diversas avaliações. Mas foram utilizadas? Não. Precisa obrigar que essas avaliações sejam incorporadas no processo orçamentário.

Como fazer isso?

É necessário criar mecanismos que poderiam ser acoplados, por exemplo, ao próprio arcabouço, para fazer esses cortes anualmente. Não adianta ficar criando grandes revoluções no PPA (Plano Plurianual) ou um mega plano fiscal de médio prazo. Tem de ser aos poucos. E isso vale também para o gasto tributário (benefícios fiscais que são concedidos a empresas, setores e segmentos da população, reduzindo a arrecadação). O governo está dando uma boa sinalização, no sentido de incluir o componente de ajuste pelo lado da despesa na dança. Primeiro, foram os secretários da ministra Simone Tebet; depois, a própria ministra; e agora, o ministro Haddad.

Qual gasto tributário, na sua avaliação, poderia ser revisto?

Por exemplo: a gente gasta anualmente, só com abatimentos de despesas médicas no Imposto de Renda da Pessoa Física, R\$ 20 bilhões. Isso o (ex-ministro da Economia) Paulo Guedes já tinha falado, mas não conseguiu mexer. Por que não? Uma pessoa faz uma consulta médica de mil reais, na melhor clínica de Brasília ou São Paulo, pega nota, apresenta na hora da declaração e fica por isso? Ou seja, ela paga menos imposto porque foi numa consulta que ela poderia muito bem pagar e não precisaria desse benefício.

Isso foi um ponto delicado na eleição presidencial do ano passado. Há muita resistência...

Sem dúvida. Toda essa agenda fiscal e orçamentária é muito difícil e vai enfrentar resistências. Eu acho que o Haddad está fazendo bem em ir devagar com o andor, porque o santo não é de barro, mas pode acabar se espatifando.

Essa mesma lógica vale para o momento em que o governo, eventualmente, tiver de contingenciar gastos. Não será uma tarefa fácil, do ponto de vista político...

O primeiro grande teste será no final de março de 2024, quando o governo divulgará o relatório bimestral de receitas e despesas. Nesse momento, ele terá de dizer, formalmente, se está vendo ou não o cumprimento da meta até o final do ano. Se o relatório apontar para um descumprimento, aí vai vir uma pressão forte para mudar a meta. E aí é que o governo terá de resistir e dizer: “nós vamos fazer o arcabouço ser cumprido”. Aí que será o grande teste do ministro Fernando Haddad, porque ele terá de fazer o arcabouço funcionar.

Não tem outra saída: é necessário revisar cada linha do gasto

O sr. se refere ao contingenciamento e, mais para frente, o acionamento de gatilhos?

Exato. O arcabouço prevê que, se a meta for de fato descumprida, alguns gatilhos, pelo lado da despesa, já serão acionados em janeiro de 2025. O mercado está dando pouca importância para isso porque não olhou no detalhe, mas são gatilhos fortes. Exatamente os mesmos que estavam previstos no antigo teto de gastos. Só que a regra do teto era tão mal feita que era impossível acionar esses gatilhos.

O sr. mencionou que os pisos da educação e da saúde são uma fonte importante de pressão no Orçamento, já que voltaram a crescer com base no desempenho da receita, e não apenas na variação da inflação. Como resolver isso?

Não há necessidade de esses mínimos constitucionais crescerem pela receita, porque o orçamento dessas duas áreas já é bastante significativo. Eles poderiam crescer, por exemplo, com base na regra do arcabouço –ou seja, 70% da variação passada da receita líquida. Uma possibilidade que não é nem tão draconiana como o teto de gastos, que só crescia pela inflação, e nem tão solta como a regra antiga que voltou a valer. Além disso, seria importante unificar esses mínimos, uma discussão que também envolve Estados e municípios. Às vezes, você precisa gastar uma montanha de dinheiro com o mínimo da educação; mas, na verdade, você precisaria mais desse dinheiro na saúde. Só que não é possível fazer compensações entre as duas áreas. Eu senti isso na pele, quando fui secretário de Fazenda de São Paulo.

Estados e municípios estão, mais uma vez, em uma situação fiscal delicada, inclusive pedindo um novo socorro à União. Como o sr. avalia esse cenário?

A piora fiscal de Estados e municípios era uma pedra cantada, desde a aprovação da Lei 194 (que impôs um teto para a alíquota do ICMS sobre produtos considerados essenciais, como combustíveis). Essa lei dizia assim, por exemplo: São Paulo, a sua alíquota (de ICMS) sobre a gasolina é 25%. A partir de agora, só pode ser 18%. Como isso? E quem paga essa conta? No caso de São Paulo, nós tivemos de entrar no Supremo (Tribunal Federal) para conseguir R\$ 1 bilhão por mês. E, proporcionalmente, aconteceu a mesma coisa em todos os Estados. O Paulo Guedes falava: “Ah, os Estados estão cheios de dinheiro. Olha a caixa dos Estados”. Só que caixa é variável de estoque. O fluxo, que é o ICMS, já estava em trajetória de desaceleração, desde o meio do ano passado. Era só olhar os dados.

E qual a situação atual?

Agora, Inês é morta. O superávit primário, que era gigantesco, já é um déficit. O último dado do Banco Central, do setor público consolidado, mostra que a parte de Estados e municípios já é deficitária. E qual vai ser a solução? Governadores e prefeitos estão desesperados pedindo, de novo, mais dinheiro para a União. Alguns, como já estão fazendo, vão aumentar a alíquota modal do ICMS (aquela que é aplicada a itens considerados essenciais). Outros vão passar o pires na PEC 45 (proposta da reforma tributária) para pedir mais (recursos para o) Fundo de Desenvolvimento Regional. Outros vão ganhar Fundo de Participação dos Municípios majorado, que é o projeto do (deputado e líder do governo na Câmara) Zeca Dirceu. Então, nós estamos cometendo os mesmos erros.

Podemos dizer que o governo também tem um encontro marcado com a questão dos precatórios?

É preciso dar uma solução para os precatórios para tornar esse regime civilizado, porque a PEC (Proposta de Emenda à Constituição) do Paulo Guedes foi vexatória para o País. Ela significa um calote do calote, como eu falei na época. O juiz manda pagar o precatório e, agora, você não só coloca ele na fila, como já fazia antes, mas também cria uma bola de neve – que tem data marcada para cair nas nossas cabeças, que é 2027. Ou seja: você não está cumprindo com o seu dever, que é pagar os precatórios, e está contratando um risco fiscal no futuro.

Qual a solução?

Primeiro, não tem mágica: tem que pagar essa despesa. É uma obrigação do Estado, fundamental para a segurança jurídica, já que o precatório foi derivado de uma decisão judicial que tem de ser cumprida. Agora, para mim, precatório é dívida. Então, deveria contabilizar todos os precatórios expedidos na dívida.

Mas isso não seria contabilidade criativa?

Não, porque a dívida seria sensibilizada. O governo vai aumentar a dívida. Vai aparecer lá, por exemplo, 2,5 pontos percentuais do PIB a mais de dívida. A vantagem de se fazer isso é que o precatório passa a ser uma despesa financeira: você paga um precatório como se estivesse pagando um título público na data do vencimento. Isso resolve o problema definitivamente.

Ao tirar o precatório do resultado primário, isso pode abrir um espaço fiscal artificial.

Isso é fácil de resolver. Basta explicitar na Lei de Responsabilidade Fiscal que o espaço primário eventualmente gerado por essa mudança contábil só poderá ser destinado à amortização de dívida pública.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/09/2023

HADDAD CONVIDA, EM ARTIGO, ESTRANGEIROS A INVESTIREM EM ECONOMIA VERDE NO BRASIL

Ministro da Fazenda publicou artigo no jornal Financial Times
Por Cicero Cotrim

Em um artigo publicado no jornal Financial Times na segunda-feira, 18, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), detalhou o plano de transição ecológica do governo e convidou investidores estrangeiros a trazerem recursos para o País. O petista ainda ressaltou o compromisso de promover essa transição criando empregos, investindo em inovação e sobre uma “sólida base fiscal e regulatória”.

“Investidores estrangeiros que queiram descarbonizar a sua cadeia de produção e investir em inovação limpa serão muito bem-vindos a nos ajudar a acelerar essa nova fase de desenvolvimento do Brasil. Para além de exportações tradicionais, a produtividade e a inovação serão a chave para reduzir nossas emissões, criando grandes oportunidades de investimento e milhões de empregos de alta qualidade e bem remunerados”, escreveu.



Haddad destacou que medidas desse plano incluem a regulamentação do mercado de carbono, seguindo o modelo da União Europeia, e lembrou que parte das novas receitas obtidas dessa forma serão alocadas em pesquisa e desenvolvimento. Citou ainda a recente aprovação do novo arcabouço fiscal - que, segundo ele, assegurou agentes domésticos e internacionais do compromisso do governo de controlar o déficit.

O ministro Fernando Haddad (Fazenda) Foto: Adriano Machado/Reuters

“Agora, queremos reconciliar o crescimento econômico robusto e a mudança social com a proteção ambiental. Procuramos promover uma mudança secular do nosso modelo de desenvolvimento que vá melhorar a nossa posição na economia global”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/09/2023

ENEL SP ANUNCIA CAMPANHA PARA NEGOCIAÇÃO DE DÍVIDAS DURANTE O MÊS DE SETEMBRO

Ação terá como foco os clientes que tenham pelo menos uma fatura vencida há, no mínimo, 61 dias
Por Redação

A Enel Distribuição São Paulo anunciou nesta terça-feira, 19, uma campanha de renegociação de dívidas para clientes com contas de energia em atraso. Só poderão participar clientes que tenham pelo menos uma fatura vencida há, no mínimo, 61 dias. A campanha vai até o dia 30 de setembro, englobando o período em que é celebrado o Mês do Cliente.

A companhia vai disponibilizar a possibilidade de pagamento em até 12 parcelas sem juros, além de condições facilitadas para pagamento à vista. Os valores serão incorporados dentro das próprias contas de energia dos consumidores.

As negociações serão feitas por meio dos canais de atendimento da Enel: no site <https://www.enel.com.br/>; no aplicativo Enel São Paulo, que pode ser baixado gratuitamente; na Central de Relacionamento (número de telefone 0800 727 2120); e nas lojas de atendimento. O

cliente deverá apresentar a conta de energia e sua documentação. Quem já tiver algum parcelamento vigente não poderá participar da campanha.

Contas de energia atrasadas poderão ser negociadas em nova campanha da Enel SP. Foto: J.F. Diorio/Estadão



Para solicitar outras informações e serviços ou comunicar ocorrências, é possível entrar em contato com a Enel pelos mesmos canais de atendimento já mencionados, pelas redes sociais (enelclientesbr no Facebook e @enelclientesbr no X, antigo Twitter) e também pelo Whatsapp, enviando um “Olá” para o número (21) 99601-9608. O cliente será atendido pela assistente virtual Elena.

A Enel Distribuição São Paulo atende 7,4 milhões de unidades consumidoras em 24 municípios da região metropolitana de São Paulo, incluindo a capital paulista.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 19/09/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA DRIBLAM CRISE DE CRÉDITO

Volume emitido até agosto somou R\$ 21,8 bilhões, depois de um primeiro trimestre em que casos corporativos paralisaram o mercado

Por *Fernanda Guimarães, Rita Azevedo e Mônica Scaramuzzo — De São Paulo*



Teixeira: Retomada dos papéis de infraestrutura começou mais cedo — Foto: Leo Pinheiro/Valor

As debêntures de infraestrutura, títulos incentivados com isenção de imposto de renda, ganharam tração, chamando a atenção de investidores e empresas em um ano marcado por uma crise sem precedentes do crédito privado iniciada com a eclosão dos casos Americanas e Light.

No ano, até agosto, as emissões somaram R\$ 21,8 bilhões, segundo dados da gestora JGP, que fez o compilado a pedido do Valor. Há potencial para que esse volume cresça ainda mais com outras operações na fila e a estimativa de mercado é de que alcance entre R\$ 40 bilhões e R\$ 45 bilhões até o fim de 2023. Isso representaria um aumento de pouco mais de 10% em relação ao volume captado no ano anterior, mas ainda não alcançaria um novo recorde.

Além do setor de saneamento, responsável por duas megaoperações recentes - das empresas Aegea e Iguá, que somaram R\$ 10 bilhões e registraram ampla demanda de investidores -, energia e rodovias deverão puxar para cima o volume antes do fim do ano. Esses dois setores foram responsáveis por 90% do volume captado em 2022, segundo dados consolidados pelo Ministério da Economia. Copel, Cemig e CPFL estão entre as empresas que devem anunciar operações em

breve, segundo fontes.

Entre as operações mais recentes está a da Eletrobras. A companhia de energia levantou R\$ 7 bilhões com debêntures na sexta-feira, sendo R\$ 4 bilhões com títulos incentivados. Também no fim da última semana, a Suzano fechou a captação de R\$ 2 bilhões com títulos. Enauta, Taesa e VLI Multimodal estão entre as companhias com operações na rua.

O responsável pelo banco de investimento do Bradesco BBI, Felipe Thut, afirma que estão na fila muitas operações, mas o início do ano, travado para operações para mercado de capitais, prejudicou o segmento. “Com isso, se perdeu volume do ano e vai acabar ficando aquém do que poderia ter

sido”, diz. O executivo aponta que o cenário atual tem sido muito atrativo para investimento nesses papéis, dado que o momento é de fechamento das taxas de juros. “E ainda estamos vendo taxas muito atrativas.”

“[Atualmente é] nas debêntures de infra onde eu vejo o maior potencial de ganho”

— Leonardo Ono

Ricardo Russo, chefe da área de infraestrutura de Pinheiro Neto Advogados, afirma que o segundo semestre aquecido também é reflexo de um represamento de operações e que há setores, como o de saneamento, que precisam de investimentos pesados. “O segmento de ferrovia, por exemplo, está copiando o marco de saneamento. A área de saneamento teve uma revolução e a demanda nesse segmento vai crescer muito”, diz.

A maior parte das ofertas de debêntures registradas na Comissão de Valores Mobiliários (CVM) nas últimas semanas envolve títulos de infraestrutura, um movimento o que é explicado sobretudo pela demanda por esses títulos. Depois do “trauma” causado pelas crises corporativas do início do ano, os investidores resolveram voltar para o segmento de crédito privado apostando suas fichas em companhias vistas como mais seguras, considerando a previsibilidade das receitas.

“Agosto foi o primeiro mês em que a indústria de crédito teve captação positiva, após um período de saídas, mas especificamente em infraestrutura notamos que essa captação começou mais cedo, há cerca de cinco meses”, diz Antônio Pedro de Leão Teixeira, sócio e gestor da JGP responsável pela área de infraestrutura.

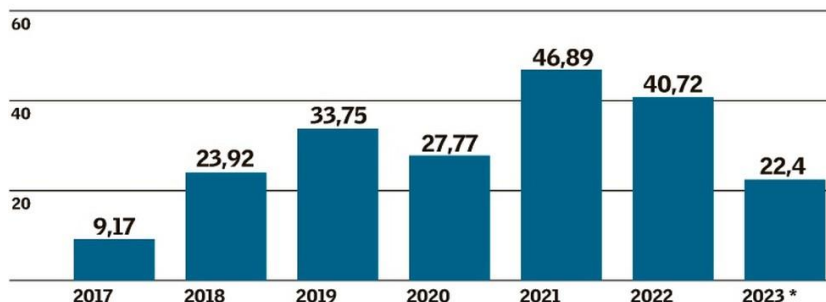
Há três meses, o mercado temia que, com o número de emissões de infraestrutura planejadas, pudesse faltar demanda, mas isso acabou não ocorrendo, diz Felipe Wilberg, diretor de renda fixa e produtos estruturados do Itaú BBA. “Havia uma preocupação de que tivesse tanto papel que a demanda não ia acompanhar, mas não é isso que temos visto. Pelo contrário. A demanda anda muito bem.”

O volume por operação também tem crescido, o que mostra que esse mercado tem ganhado profundidade, diz Getúlio Lobo, chefe de distribuição de renda fixa do banco de investimento da XP. “Se lá atrás uma oferta de R\$ 500 milhões era considerada grande, hoje R\$ 1 bilhão é um volume tranquilo para o mercado absorver”, afirma.

Recursos para infraestrutura

Mercado de debêntures incentivadas ganha relevância

Volume de emissões (em R\$ bilhões)



Fonte: Levantamento da Legacy a partir de dados da Anbima. * Até agosto

Perdendo o início do ano marcado pela crise de crédito no mercado, em 2023 o volume não irá alcançar o recorde anterior, registrado em 2021, quando as emissões de debêntures de infraestrutura somaram R\$ 46,9 bilhões. Para 2024 a visão é a de que o mercado é ainda maior, com uma mudança de regras recente que abarcou mais setores elegíveis a emitir papéis incentivados, como saúde e educação.

O potencial de emissões de títulos, considerando apenas projetos de infraestrutura, era de R\$ 255,8 bilhões no fim de 2022, segundo dados mais recentes do Ministério da Economia. O número considera o capex de projetos já autorizados. A maior parte desse montante, cerca de 72%, corresponde a projetos de empresas de energia.

O que se vê hoje é que o volume de emissões dos títulos incentivados tem se distanciado dos volumes das debêntures corporativas, o que tem feito que gestoras passassem a olhar mais de perto essas emissões, com algumas casas estruturando fundos exclusivamente para esses títulos de dívida.

Na Legacy, por exemplo, a casa lançou neste ano o segundo fundo de infraestrutura, diante de uma visão positiva para esses papéis. “Hoje é nas debêntures de infraestrutura onde eu vejo o maior potencial de ganho para os próximos seis meses”, diz o responsável pela área de crédito da gestora, Leonardo Ono.

Segundo Ono, pela primeira vez esses o mercado observa uma abertura das NTNBS (títulos do Tesouro) conjuntamente com o spread de crédito, sendo que historicamente esses indicadores andam na contramão. “Nunca tinha visto um papel pagar IPCA mais 7,5%/8%”, comenta. O investidor pessoa física, cotista dos fundos, também é contemplado com a isenção de imposto de renda e também do come-cotas.

A JGP, por sua vez, pretende listar nos próximos meses um fundo incentivado com investimentos em infraestrutura (FI-Infra) com a expectativa de captar entre R\$ 300 e R\$ 400 milhões. Parte dos investimentos deve ser voltada para títulos originados pela própria gestora e outros ativos menos líquidos. A JGP já tem um fundo de infraestrutura D + 30 que captou R\$ 220 milhões nos últimos cinco meses.

O aumento da tributação de fundos exclusivos pode contribuir para empurrar outros investidores para o mercado de infraestrutura. Algumas gestoras com unidades de gestão de fortunas já foram consultadas por clientes sobre a possibilidade de aumentar o volume alocado em fundos incentivados.

“A gente já fazia provocações a alguns family offices no passado para montar estruturas considerando títulos de infraestrutura, mas agora, com a possibilidade dos fundos exclusivos acabarem o interesse cresceu muito”, diz Ulisses Nehmi, presidente da gestora Sparta. “É uma estrutura que já existe e pode até ser mais eficiente que fundos fechados, considerando a isenção de impostos”, diz.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/09/2023*

PAC TRAZ RECURSOS ESCASSOS E INCERTOS PARA SANEAMENTO

Valor de R\$ 57,8 bi está aquém do necessário para universalização, mas, se bem alocado, pode destravar projetos, dizem analistas

Por Taís Hirata — De São Paulo



Jerson Kelman, ex-presidente da ANA: “É preciso fazer a correta alocação da verba, e não uma colcha de retalhos” — Foto: Divulgação

Os investimentos em água e esgoto incluídos no Novo PAC são insuficientes para garantir a universalização dos serviços e, ao menos até o momento, criam preocupação sobre os critérios de alocação dos recursos, dizem especialistas do setor. Porém, se bem distribuídos, os investimentos poderão dar viabilidade a concessões em áreas mais pobres e sem infraestrutura de saneamento.

Especialistas observam que o valor destinado aos segmentos de água



e esgoto é bastante inferior ao volume considerado necessário para garantir a universalização dos serviços até 2033 - montante que vai de R\$ 429 bilhões, em cálculo do Ipea, a R\$ 893 bilhões, segundo conta feita pela Associação Nacional das Concessionárias Privadas de Serviços Públicos de Água e Esgoto (Abcon) e KPMG.

O programa federal reservou R\$ 57,8 bilhões aos dois setores: R\$ 26,8 bilhões destinados a esgotamento sanitário e R\$ 31 bilhões à água (considerando abastecimento, bacias hidrográficas, infraestrutura hídrica e atendimento a áreas vulneráveis). Entretanto, 59% desse valor foi classificado em uma categoria de “seleção” de projetos, que ainda será feita junto a Estados e municípios. Os recursos ainda sem destinação certa somam R\$ 18,5 bilhões para esgoto e R\$ 15,5 bilhões para o segmento de água.

Para Jerson Kelman, ex-presidente da Agência Nacional de Águas (ANA) e da Sabesp, o ideal seria que a distribuição dos recursos fosse feita em articulação com os blocos regionais de saneamento de forma a garantir que os recursos públicos sejam usados para dar viabilidade econômico-financeira às operações e financiar áreas mais pobres: “Direcionar os recursos para consumidores carentes, por meio de contratos de operação, é muito mais eficaz do que financiar obras públicas pontuais, porque, neste caso, a construtora tem incentivo a maximizar o custo e depois pedir aditivos, enquanto as operadoras buscam entregar a estrutura com o menor investimento possível. É preciso garantir uma correta alocação dos escassos recursos, e não fazer uma colcha de retalhos de solicitações a esmo”.

O acesso aos recursos também é uma preocupação para Álvaro Menezes, diretor nacional da Associação Brasileira de Engenharia Sanitária e Ambiental (Abes). “A expectativa com o Novo PAC é positiva, mas é preciso destinar investimentos a áreas rurais, a áreas irregulares, que têm ficado à margem das novas concessões”, diz.

Para atores do setor de saneamento, não ficou claro, no anúncio do governo em agosto, se os recursos previstos em “seleção” serão de fato destinados a viabilizar projetos deficitários. O BNDES sinaliza que esse deverá ser um caminho. “Os investimentos ainda não definidos poderão ajudar a viabilizar a estruturação em localidades onde haja um desafio relevante de se viabilizar a universalização dos serviços de saneamento unicamente via tarifa”, disse, em nota, o banco.

“Programa listou várias obras, mas quem vai operar a infraestrutura?”

— Percy Soares

Outra dúvida levantada é como será a operação das estruturas construídas pelo programa. “O Novo PAC listou várias obras. Mas e depois? Quem vai operar essa infraestrutura criada? É algo que não está dado. A obra será entregue a um operador com capacidade técnica, que vai manter o serviço funcionando? Esse operador terá condições de fazer investimentos complementares? Essas são as perguntas-chave ainda pendentes”, afirma Percy Soares Neto, diretor-executivo da Abcon.

“O Novo PAC traz uma oportunidade de se buscar uma melhor solução. Nos PACs anteriores, muito dinheiro foi colocado à disposição do setor, mas o resultado não mudou muito a realidade no país. É hora de qualificar a destinação das obras. Se há risco de entregar o recurso para quem não vai conseguir operar, é preciso encontrar outro caminho, que pode ser uma PPP”, avalia Menezes, da Abes.

Assim como em outros segmentos incluídos no PAC, há a preocupação quanto à efetiva entrega das obras públicas listadas pelo governo. Para Kelman, outra forma de garantir melhores resultados seriam os contratos de performance, em que a construtora recebe não pela obra em si, mas pelo cumprimento de metas pactuadas.

Apesar dos diversos questionamentos, um aspecto que motivou otimismo no setor privado foi a previsão de que parte dos recursos será destinada a concessões de saneamento, segundo Luana Pretto, presidente-executiva do Instituto Trata Brasil, ligado a empresas privadas: “Poderia ter mais dinheiro [para o setor no Novo PAC], mas, dentro da realidade que se tem, o importante é seguir com



a estruturação de projetos. Há um entendimento de que o programa não é igual aos do passado, que previam apenas investimentos públicos”.

Pretto destaca o programa de concessões em desenvolvimento pelos Estados, grande parte deles em parceria com o BNDES. “O ritmo de lançamentos de projetos parou, todo mundo segurou para entender o que ia acontecer [com a regulamentação da nova lei do saneamento, que passou por idas e vindas neste ano]. Mas os estudos continuaram e, na minha visão, estão indo em velocidade grande. O que mudou é o perfil da modelagem. As soluções que os Estados estão buscando são mais PPPs.”

Além de duas novas PPPs em estudo pela Sanepar, que podem sair neste ano, o BNDES prevê leiloar a concessão de Sergipe no primeiro trimestre de 2024, fazer a licitação do projeto de Rondônia no segundo trimestre de 2024 e os leilões das concessões de Paraíba, Pernambuco e Pará, no quarto trimestre de 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/09/2023

PETROBRAS SEGUE COMO CARRO-CHEFE NO PETRÓLEO E GÁS

Estatual responde por 47 dos 54 projetos do segmento listados no programa, o equivalente a R\$ 328 bilhões dos R\$ 335,1 bilhões estimados

Por Rafael Rosas — Do Rio

A Petrobras continua a ser o carro-chefe dos investimentos do Novo PAC no petróleo e gás, com 47 dos 54 projetos listados no programa. Em termos de recursos, a estatal responde por R\$ 328 bilhões dos R\$ 335,1 bilhões estimados para o segmento, o equivalente a 97,8% do total previsto.

Dos R\$ 335,1 bilhões previstos para óleo e gás no novo PAC, R\$ 324 bilhões têm estimativa de aportes apenas de estatais, no caso a Petrobras. A maior parte, R\$ 286 bilhões, vai para o desenvolvimento da produção, com 19 projetos. A única previsão de dinheiro privado está nos gasodutos e oleodutos, com R\$ 11,1 bilhões, entre aportes privados e da Petrobras.

Sobre a origem dos recursos para os projetos incluídos no PAC, a Petrobras informou que a companhia financia as obras com o próprio fluxo de caixa e a gestão financeira da companhia.

O setor de petróleo no PAC 3 tem investimentos equivalentes a 62% do total de R\$ 540,3 bilhões voltados para transição e segurança energética. Especialistas elogiam as mudanças na governança da estatal, que podem ajudar a não repetir erros do passado, não apenas em projetos mas também ao evitar casos de corrupção. Por outro lado, questionam a escolha de alguns projetos, como a determinação de estudos para mais uma tentativa de encomendar embarcações em estaleiros nacionais.

Entre os projetos incluídos no Novo PAC e que já haviam sido parte das versões anteriores do programa está a Refinaria do Nordeste (Rnest), cujo custo subiu, ao longo do tempo, de US\$ 2 bilhões para mais de US\$ 18 bilhões, mesmo com as obras inacabadas.

Bruno Pascon, diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), diz que o Brasil importa 5% a 10% de gasolina e 25% a 30% de diesel e que aumentar investimentos em refino permitirá produzir mais derivados domesticamente. “Especificamente no caso da Rnest, a refinaria possui maior capacidade destinada à produção de diesel S10, portanto endereçando melhor o atendimento da demanda doméstica em detrimento a importações”, diz Pascon, que considera “um retrocesso” a retirada da refinaria do plano de desinvestimentos da Petrobras.

Segundo o Plano de Negócios da estatal, a Rnest deve ser concluída em 2027 com investimento estimado de US\$ 1,5 bilhão. Os dois trens da refinaria terão capacidade de processar, cada um, 130 mil barris por dia.

O presidente do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), Roberto Ardenghy, afirma que os investimentos em refinarias - aportes na Replan, em São Paulo, também estão incluídos no PAC 3 - são fundamentais para se evitar restrições de oferta, em especial no diesel. “Por que não ampliar o parque de refino e transformar o Brasil num país que tenha certa segurança e que passe a ser um exportador líquido, não só de petróleo, mas também de derivados?”

O executivo afirma ainda que a governança da estatal melhorou depois das denúncias apuradas pela Lava-Jato. “O que aconteceu no passado foram momentos e episódios que não têm nenhuma condição de se repetir até porque a governança da Petrobras está mais organizada, sólida e há mecanismos de controle. Não vejo razão para que a Petrobras não possa executar a finalização desses projetos”, pondera.

Marcus D’Elia, sócio-diretor da Leggio Consultoria, alerta para outro ponto do PAC: a viabilidade de alguns investimentos e o quanto eles trarão de retorno. Ele cita a construção de embarcações. O novo PAC prevê, ainda em fase de estudo, a “renovação e aumento da frota da Transpetro por meio da indústria naval brasileira”.

“Esse é um erro conhecido do passado”, diz D’Elia. Ele lembra que, nos anos 2000, foi criada uma demanda artificial para estaleiros nacionais, que enfrentaram dificuldades financeiras e não conseguiram entregar as encomendas no prazo e no custo contratados: “Vão distribuir [as encomendas] por muitos estaleiros, o que é pior. Porque o tempo de demanda é mais curto e não tem nenhum estaleiro de alta produtividade e qualidade que possa competir com o mercado mundial e dar continuidade no processo de revitalização da indústria naval”. Ele completa: “É um governo que trabalha olhando o retrovisor”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/09/2023

NOVO PAC MIRA SETOR PRIVADO, MAS ATRAIR EMPRESAS É DESAFIO

Foco em concessão agrada mercado, mas há risco de gargalos na estruturação, no financiamento e no interesse privado

Por Taís Hirata, Rafael Rosas e Murillo Camarotto — De São Paulo, Rio e Brasília



Marcus Quintella: “É claro que qualquer melhora é bem-vinda, mas os investimentos não vão mudar a matriz de transporte” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A terceira edição do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC, traz uma diferença marcante em relação aos programas federais do passado, o foco no investimento privado. A novidade foi recebida com otimismo pelas empresas, embora especialistas ouvidos pelo Valor considerem que há entraves para que o desembolso privado se transforme em realidade. Citam a capacidade do mercado de absorver tantos projetos em relativo curto espaço de tempo - a primeira fase do programa

termina em 2026 -, dificuldades de financiamento e na estruturação dos projetos. Também será preciso garantir a atração de novos atores e resolver concessões problemáticas dos PACs 1 e 2 nas rodovias, por exemplo.

O eixo de transportes é um dos principais do Novo PAC, com investimentos previstos de R\$ 349 bilhões em rodovias, ferrovias, portos, aeroportos e hidrovias. Desse total, 73% são esperados que venham do setor privado. Os transportes só perdem, em termos de investimentos no programa, para a transição e segurança energética, que inclui o petróleo e gás, e para cidades sustentáveis e resilientes, capítulo que envolve o saneamento básico. Esta reportagem, a última de uma série publicada pelo Valor, discute pontos desses três principais eixos do PAC.

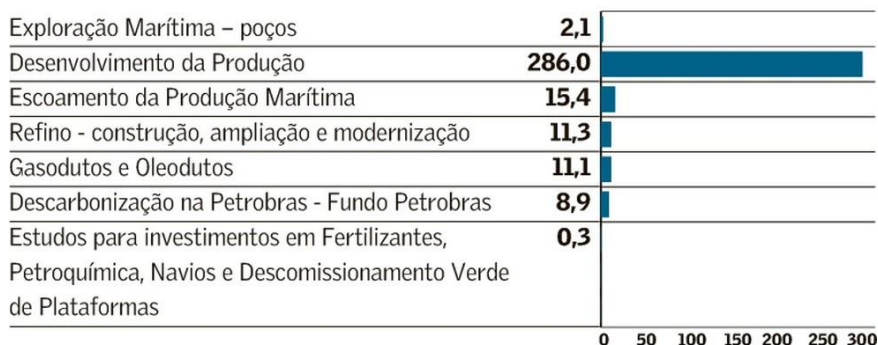
Embora a ênfase na maior participação privada seja uma novidade do PAC, o investimento público e estatal ainda é parte relevante do programa. Um exemplo está na indústria de petróleo e gás, que continua a depender quase exclusivamente de recursos da Petrobras, uma empresa estatal. A petroleira, sozinha, responde por 98% dos aportes previstos para este segmento no PAC: são R\$ 328 bilhões de um total de R\$ 335,1 bilhões.

O economista Samuel Pessôa, do FGV Ibre, mostra preocupação com aspectos do PAC 3: “Esse grupo político que está à frente do Executivo teve a chance de fazer seu programa de investimentos e os resultados foram ruins. Não estamos torcendo contra, mas a experiência prévia foi muito ruim”. Ele mostra-se surpreso, por exemplo, com a inclusão no programa da retomada das obras da Refinaria Abreu e Lima (Rnest), em Pernambuco, uma bandeira do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Petróleo, Rodovias e esgoto no PAC

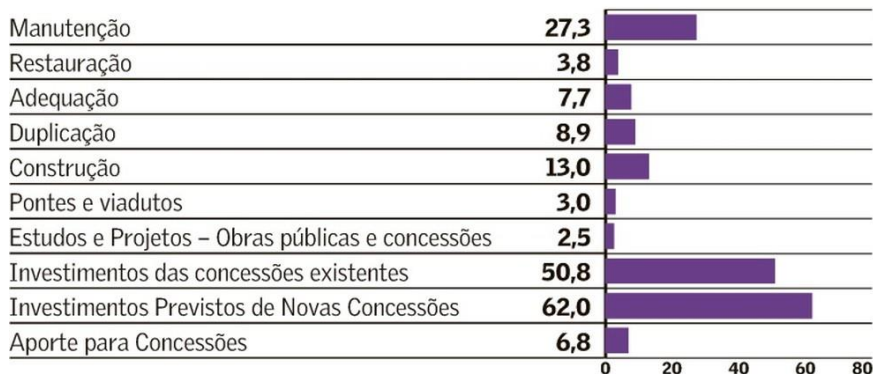
Investimentos serão robustos (em R\$ bilhões)

Petróleo e Gás



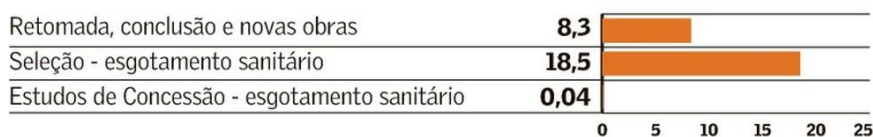
Investimento total: **R\$ 335,1 bilhões**

Rodovias



Investimento total: **R\$ 185,8 bilhões**

Esgotamento Sanitário



Investimento total: **R\$ 26,8 bilhões**

Fonte: Casa Civil da Presidência da República

A Rnest foi um dos símbolos da má gestão da Petrobras na década passada. A unidade fazia parte das edições anteriores do PAC e foi responsável, só em 2014, por uma baixa contábil de R\$ 9,143 bilhões no balanço da Petrobras relativos ao segundo trem de refino. O custo da Rnest, estimado em US\$ 2 bilhões, saltou para mais de US\$ 18 bilhões ao longo do tempo, mesmo sem o término das



obras. A refinaria foi objeto das investigações da Lava-Jato por superfaturamento. Agora o plano é concluir a refinaria em 2027 com investimento estimado de US\$ 1,5 bilhão (R\$ 7,5 bilhões). O primeiro trem de refino da Rnest - que ainda precisa ser concluído - entrou em operação em 2014, com capacidade para processar 130 mil barris por dia, mesma capacidade do segundo trem (ver reportagem Petrobras segue como carro-chefe no petróleo e gás).

O novo PAC prevê a conclusão da Unidade de Abatimento de Emissões (SNOX) e o término do primeiro e do segundo trens de refino. Procurada, a Petrobras disse que todos os 47 projetos da empresa, incluídos no PAC, já estavam na carteira do Plano Estratégico da companhia para o período 2023-2027. “Quando houver a aprovação do Plano Estratégico 2024-2028, os novos projetos relevantes serão incluídos no PAC”, afirmou a estatal em nota.

Essa é outra característica do PAC: a inclusão na carteira de projetos que estão em andamento. A lógica vale para o óleo e gás, mas também para outros setores, como o de transportes. Boa parte dos investimentos do Novo PAC para este segmento está contratada, uma vez que os projetos foram fruto de leilões realizados em governos passados. Em ferrovias e em aeroportos, quase a totalidade dos investimentos está prevista em contratos existentes. Nas ferrovias, são R\$ 88,2 bilhões de obras garantidas, de um total de R\$ 94,2 bilhões, e, em aeroportos, R\$ 9,2 bilhões, de R\$ 10,2 bilhões.

Em rodovias, as concessões em andamento também têm peso relevante no Novo PAC: foram listados R\$ 50,8 bilhões de investimentos contratados. Porém, a projeção com novos leilões supera a cifra e chega a R\$ 62 bilhões. O desafio, neste caso, será garantir a atração dos investidores para os projetos, segundo especialistas do setor.

A meta de fazer 35 leilões rodoviários até 2026, anunciada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), é vista por analistas como difícil de se atingir. “Não é impossível, mas não há precedentes para algo assim. Será desafiador”, avalia Lucas Sant’Anna, sócio do Machado Meyer Advogados.

Especialistas citam dois possíveis gargalos. O primeiro é o processo de estruturação dos projetos que, em geral, levam de dois a quatro anos e dependem da estrutura de órgãos externos, como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e o Tribunal de Contas da União (TCU), observa Sant’Anna. O segundo é a incerteza em relação ao interesse do mercado. No primeiro leilão rodoviário da atual gestão, participaram dois grupos ainda sem contratos federais, um sinal positivo. Porém, houve apenas dois competidores. No mercado, a percepção é que até o fim de 2023 será possível dimensionar o tamanho do risco, dado que há novos grupos sondando as licitações.

Ao ser questionado sobre a viabilidade de se atrair grupos interessados a tantos leilões de rodovias, o ministro Renan Filho tem repetido que uma medida importante será resolver as concessões problemáticas dos últimos anos, que acumulam passivos milionários e disputas judiciais. Entre os projetos de PACs anteriores que fracassaram, estão as concessões da BR-040, em Minas Gerais, da Invepar; a BR-101, entre Espírito Santo e Bahia, da Ecorodovias, e o aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP), da Triunfo e da UTC. Os três casos, assim como outros, resultaram em investimentos frustrados, obras paradas e uma série de disputas judiciais. Agora, a União tenta reatuar os contratos para destravar os investimentos.

Para as concessionárias, a resolução dos contratos é uma medida central do Novo PAC, segundo Marco Aurélio Barcelos, presidente da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR). Ele considera que o maior espaço para a participação privada no Novo PAC é positivo: “Há uma diferença clara em relação aos PACs anteriores. Não é mais um caderno de obras. Uma diferença central é o anúncio explícito de preferência pelo capital privado”. Venilton Tadini, presidente da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), vai na mesma linha: “A participação privada é mais substantiva no Novo PAC. Não estamos vendo aquele suposto ranço da participação privada”.

“Uma diferença central do Novo PAC é a preferência pelo setor privado”

— Marco Barcelos



Tadini avalia que outra questão central para impulsionar os investimentos é viabilizar o financiamento de todos esses projetos. “O BNDES precisa ser fortalecido. O banco está com orçamento menor do que no passado. Com o orçamento atual, não consegue levar adiante a missão. O BNDES tem feito ações para melhorar a estrutura de funding. Pode ter que limitar os dividendos, por exemplo. Banco de fomento não é para pagar dividendo”, diz.

A maior participação do BNDES no crédito embute o risco, em cenário de juros ainda altos, de que as empresas só aceitem entrar nos projetos se houver algum subsídio, política criticada por economistas preocupados com as contas públicas no país, como mostrou o Valor na primeira reportagem da série sobre o PAC, em 5 de setembro.

Sobre essa questão, Mauricio Muniz, da Casa Civil, afirma que houve diálogo com os bancos públicos: Banco do Brasil, Caixa, BNDES e BNB. “Levantamos a capacidade dos diversos fundings, FGTS, FAT etc. As previsões de financiamento que estão no PAC estão alinhadas com os bancos e com a capacidade financeira. Não é um chute, é uma estimativa a partir das regras atuais e da capacidade de funding dos bancos públicos e das fontes de recursos FAT e FGTS.”

Para além dos projetos privados, especialistas do setor de transportes avaliam que as obras do Novo PAC, embora relevantes, não deverão provocar grande transformação na malha logística. “É um plano que tenta fazer o que dá com o pouco que se tem. Não existe uma visão sistêmica, que privilegie a integração dos modais ou projetos estruturantes. É claro que qualquer melhora é bem-vinda, mas os investimentos não vão mudar a matriz de transportes do Brasil. Mesmo que as obras sejam realizadas, é pouco”, avalia Marcus Quintella, diretor da FGV Transportes.

Entre os modais, o rodoviário concentra a maior parte dos recursos: R\$ 186 bilhões, cerca de 53% do total. Se considerados apenas os recursos públicos, que somam R\$ 92 bilhões, as estradas têm fatia ainda maior, com R\$ 73 bilhões de intervenções que deverão vir do orçamento. “É um plano muito focado na recuperação do pavimento, o que é positivo porque pelo menos vai manter a malha rodoviária. São obras mais pulverizadas, sem projetos faraônicos. Mas faltam empreendimentos mais estruturantes de ferrovias e hidrovias”, afirma Quintella.

Para Maria Fernanda Hijjar, sócia-executiva do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), o nível de investimentos em transporte, em relação ao PIB, não deverá subir muito com o Novo PAC e deverá seguir abaixo de 1%. “O volume de recursos previsto não vai ser suficiente pra melhorar a posição do Brasil nos rankings de competitividade de infraestrutura.”

O Ministério de Portos e Aeroportos afirmou que o segmento de portos “prevê essencialmente investimentos privados”. Sobre os TUPs incluídos no programa, destacou que “os critérios adotados para aceitação e inclusão no PAC foram a maturidade dos empreendimentos e o licenciamento ambiental já obtido”. O Ministério de Transportes não se manifestou até a conclusão desta edição.

Outro segmento animado com os investimentos, mas ainda incerto sobre os resultados do Novo PAC é o de mobilidade urbana. Do total de R\$ 48,8 bilhões de investimentos previstos, R\$ 15,8 bilhões foram alocados a obras e concessões pelo país, e outros R\$ 33 bilhões ainda não têm destino certo, dado que serão alvo de processo de “seleção”. “Nos outros PACs também havia vários investimentos em mobilidade, mas apenas uma parte pequena virou realidade. Temos que ficar atentos para que isso não aconteça”, diz Joubert Flores, presidente da Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos (ANPTrilhos).

Para ele, existe expectativa sobre o trabalho que o BNDES está fazendo junto às regiões metropolitanas, o qual poderá gerar novos projetos de qualidade e que poderão ser incluídos no programa. Será preciso esperar para saber os resultados a serem obtidos com o Novo PAC nesta e em outras áreas.



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

PRIMEIRA FASE DAS OBRAS DO PARQUE VALONGO COMEÇAM NO PORTO DE SANTOS, SP

Projeto transformará áreas de antigos armazéns portuários em espaços de lazer, convivência e de atividades culturais e esportivas. Parte da obra deve ser entregue em julho de 2024.

Por **g1 Santos**



Primeira fase do Parque Valongo deve ser entregue em julho de 2024 — Foto: Raimundo Rose/Prefeitura de Santos

A primeira fase das obras do Parque Valongo, em Santos, no litoral de São Paulo, começa nesta quinta-feira (21). Com recursos da iniciativa privada, o projeto transformará áreas de antigos armazéns portuários em um espaço de lazer, convivência e de atividades culturais e esportivas no Centro.

A primeira etapa das obras inclui restauração e revitalização do armazém 4 e da Casa de Pedra, que fica ao lado, além da construção da infraestrutura da área de lazer no vão dos armazéns 5 e 6. Esta fase deve ser entregue em julho de 2024.

De acordo com a Prefeitura de Santos, as obras serão executadas pela Cofco International Brasil, por meio do Termo de Responsabilidade de Implantação de Medidas Mitigadoras e/ou Compensatórias (Trimmc) firmado em maio deste ano, que prevê investimento de R\$ 15 milhões por parte da empresa.

Além disso, estão previstos mais R\$ 5 milhões advindos do Trimmc fechado com a Ecoporto para complementar a primeira etapa do projeto, que conta ainda com a construção de parte náutica, píeres e um playground.

Há um montante de R\$ 23,7 milhões provenientes do Trimmc firmado com a BTP. O valor será destinado para restauro e revitalização dos armazéns 1, 2, 3, além da Casa de Pedra (áreas federais) para compor o Parque Valongo.

De acordo com o prefeito Rogério Santos (PSDB), o Parque Valongo irá movimentar a economia, atrair turistas e gerar oportunidades por meio de um local onde os moradores poderão aproveitar com a família.

Sobre o projeto

Segundo a prefeitura, o Parque Valongo será uma área de contemplação, de atividades esportivas, de lazer e culturais. Ele ficará em área entre os armazéns 4 e 7, no trecho entre as ruas da Constituição e Riachuelo, no Centro, deve se tornar um espaço de lazer e convivência até 2026.

O projeto do novo parque público, que é fruto do Termo de Ajustamento de Conduta entre o MP-SP e a SPA, com participação da administração municipal, prevê também que o armazém 4 seja integrado ao parque, tornando-se um espaço para atividades culturais, sob gestão da Prefeitura.

O armazém 7 ficará sob responsabilidade da autoridade portuária, que deve destiná-lo a atividades educacionais e tecnológicas em parceria com universidades. Já o espaço entre os armazéns 5 e 6, que já não existem mais, será utilizado para a construção da área aberta do projeto.



Projeto busca transformar áreas de antigos armazéns portuários em espaço de lazer, convivência e de atividades esportivas e culturais em Santos. — Foto: Divulgação/Prefeitura de Santos

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 19/09/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

MAERSK E CMA CGM UNEM FORÇAS PARA ACELERAR A DESCARBONIZAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 19/09/2023 - 19:59



A Maersk e a CMA CGM, dois dos maiores armadores de navios porta-contêineres do mundo, anunciaram conjuntamente metas de emissão zero de gases de efeito estufa (GEE).

As companhias investem em navios movidos a GNL e metanol, que são soluções atualmente viáveis, mas apostam em futuro mix de combustíveis que inclua outros combustíveis verdes em desenvolvimento, como o amoníaco.

“Esta parceria é um marco para a descarbonização da nossa indústria. Ao combinar o know-how e a experiência de dois líderes em transporte marítimo, aceleraremos o desenvolvimento de novas soluções e tecnologias, permitindo à nossa indústria atingir as suas metas de redução de CO2. Estamos ansiosos para que outras empresas se juntem a nós”, disse Rodolphe Saadé, presidente e CEO do Grupo CMA CGM.

“A Maersk quer acelerar a transição verde no transporte marítimo e na logística e, para isso, precisamos de um forte envolvimento de parceiros de toda a indústria. Temos o prazer de ter um aliado na CMA CGM e é uma prova de que, quando nos unimos através de esforços e parcerias determinadas, surge um caminho tangível e otimista em direção a um futuro sustentável”, disse Vincent Clerc, CEO da Maersk.

Existem três áreas nas quais as duas empresas destacaram a colaboração. Em primeiro lugar, o desenvolvimento de metano verde alternativo e metanol verde em escala de produção em massa. Em segundo lugar, desenvolver normas para a operação de navios e abastecimento de metanol verde e acelerar a preparação para o fornecimento de bio/e-metanol em portos de todo o mundo.

Terceiro, P&D conjunta sobre outros combustíveis alternativos com zero emissões líquidas, como a amônia verde.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 19/09/2023

FORESEA ASSINA NOVO CONTRATO COM A PETROBRAS PARA OPERAR A SONDA 'NORBE VIII'

Da Redação OFFSHORE 19/09/2023 - 19:25



A Foresea, empresa que atua no setor de perfuração offshore no Brasil, acaba de fechar novo contrato com a Petrobras para operar o navio-sonda de 6ª geração "Norbe VIII". O negócio tem duração de três anos e foi assinado no último dia 15. A novidade chega na mesma semana em que a empresa divulga um lucro líquido de US\$ 99,9 milhões, referente às suas operações no primeiro semestre de 2023.

“Os números são resultado da experiência das nossas equipes e do compromisso com a segurança e a excelência operacional. Temos o orgulho de anunciar

que, com esse novo contrato para a "Norbe VIII", conseguimos um acréscimo de aproximadamente US\$ 450 milhões à nossa carteira de contratos (backlog). A Foresea agora tem sua frota totalmente contratada até dezembro de 2024 e seguimos trabalhando para crescer”, destaca Rogério Ibrahim, CEO da empresa.

Ibrahim ressalta ainda que, com esses resultados, a empresa consolida sua liderança e se posiciona de forma bastante favorável para aproveitar as oportunidades decorrentes do crescimento do setor de óleo e gás no Brasil e no mundo.

Construída em 2011, a "Norbe VIII" é uma plataforma de perfuração com posicionamento dinâmico em uma lâmina d'água de até 3.000 metros, capaz de perfurar poços de até 12.195m. Foi a primeira sonda de perfuração de águas ultraprofundas a oferecer no Brasil a solução de perfuração em lâmina d'água abaixo de 500 metros com posicionamento dinâmico, sem uso de ancoragem.

Com os resultados obtidos nos seis primeiros meses do ano, a Foresea elevou de 98,2% para 98,7% o uptime operacional de sua frota. Além do lucro líquido de quase US\$ 100 milhões, um destaque importante das demonstrações financeiras da empresa é a sua nova estrutura de capital, com uma relação dívida líquida / patrimônio líquido de 8% / 92% decorrente da reestruturação financeira que enxugou a dívida da antiga Unidade de Negócio de Perfuração em US\$ 2,4 bilhões.

Já a receita operacional líquida foi de US\$ 176 milhões, com um EBITDA (lucro contabilizado antes de juros, impostos, depreciação e amortização) que atingiu US\$ 45 milhões.

“A nova estrutura de capital permitiu-nos receber classificações positivas da Moody's (B2) e da S&P (B+). E o excelente desempenho operacional e a nossa boa posição em termos de carteira de encomendas permitem-nos ter acesso aos mercados de capitais e ter a flexibilidade necessária para crescer”, ressalta Patrícia Ruiz, CFO da Foresea.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*
Data: 19/09/2023

ARTIGO - O POTENCIAL DAS NOVAS ROTAS MARÍTIMAS NO PORTO DO PECÉM PARA A EXPORTAÇÃO DE FRUTAS

Por Augusto Fernandes é CEO da JM Negócios Internacionais - OPINIÃO 19/09/2023 - 19:38

O Porto do Pecém está prestes a dar um salto significativo no cenário das exportações de frutas. A gestão do terminal está otimista com os resultados de 2023, e com boas razões. Nos sete primeiros

meses deste ano, o Pecém exportou 25,6 mil toneladas de frutas, sinalizando uma tendência ascendente que merece toda a nossa atenção.

O sucesso nas exportações de frutas não é apenas um reflexo da excelência do setor agrícola nordestino, mas também do investimento contínuo em tecnologias de ponta e infraestrutura de transporte marítimo. No entanto, o que está prestes a acontecer é ainda mais importante: a negociação de duas novas rotas marítimas no Porto do Pecém ainda neste ano.

A parceria entre o Porto do Pecém e o Porto de Roterdã, um dos maiores da Europa, é um divisor de águas para as exportações nordestinas. Essa colaboração não apenas facilita o processo de comercialização na Europa, mas também reduz significativamente os custos de frete. Em um mercado altamente competitivo, essa economia pode fazer toda a diferença.

A importância das novas rotas não pode ser subestimada. Com mais navios e um aumento no volume de linhas marítimas disponíveis, as frutas cultivadas no Nordeste podem chegar mais rapidamente aos mercados europeus. Essa agilidade é crucial quando se trata de mercadorias perecíveis, como frutas, que têm uma janela de tempo limitada para chegar ao destino em condições ideais.

A expectativa para o futuro é promissora. Com as novas rotas e mais investimentos em infraestrutura, a expectativa é de, pelo menos, um aumento de 10% nas exportações de frutas em relação a 2022. No entanto, considerando o potencial inexplorado da região e a demanda crescente por produtos frescos e saudáveis, é possível que os resultados superem amplamente essa previsão.

Além dos benefícios econômicos, a expansão das exportações de frutas do Nordeste também traz impactos positivos para a região em termos de emprego e desenvolvimento. O crescimento do setor agrícola e logístico cria oportunidades de trabalho e estimula investimentos em infraestrutura local.

O Porto do Pecém está no caminho certo para se tornar um hub internacional de exportação de frutas, e isso é motivo de celebração para todos nós. Com dedicação, investimentos e parcerias estratégicas, podemos continuar a impulsionar a economia da região e proporcionar produtos frescos e saudáveis para o mundo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/09/2023

DIRETORIA DA ABEAM TOMA POSSE PARA BIÊNIO 2023/2025

Da Redação OFFSHORE 19/09/2023 - 15:52



Arquivo

Gustavo Machado (Wilson Sons) segue na presidência, com Erik Cunha (OceanPact) de vice da associação

A Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) deu posse, no último dia 17 de setembro, à diretoria para o biênio 2023/2025. De acordo com a associação, foram mantidos os nomes de Luis Gustavo Bueno Machado (Wilson Sons Offshore), como presidente, e Erik Fabian Gomes Cunha (Oceanpact), como vice-presidente. Na ocasião, também foram empossados sete diretores. Lilian de Carvalho Schaefer segue como vice-presidente executiva da associação.

Confira abaixo a lista completa da diretoria 2023/2025 da Abeam:

Presidente:

Luis Gustavo Bueno Machado (Wilson Sons Offshore)



Vice-Presidente:

Erik Fabian Gomes Cunha (OceanPact)

Diretores:

Felipe Rodrigues Alves Meira (Solstad Offshore)

Carlos Eduardo Pereira (Starnav)

Moises Chafic Haddad (Norskan Offshore)

Marcos Roberto Tinti (CBO)

Ugo Alvarenga Fernández y Fernández (Bram Offshore)

Paulo Mediano Dias (Bravante)

Fredric Fuerth (Asgaard Bourbon Navegação)

Vice-Presidente Executiva: Lilian de Carvalho Schaefer

Secretário Executivo: Carlos de Castro da Cunha e Menezes

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/09/2023

LOG-IN LOGÍSTICA INTERMODAL REGISTRA TAXA DE 58% NA RETENÇÃO DE CLIENTES APÓS IMPLEMENTAÇÃO DE INICIATIVAS LIGADAS À INOVAÇÃO

Da Redação NAVEGAÇÃO 19/09/2023 - 19:00

Com o objetivo de agregar valor aos negócios da companhia e potencializar o desenvolvimento do setor logístico, a Log-In Logística Intermodal, grupo de soluções logísticas, movimentação portuária e navegação de cabotagem, Mercosul e feeder, além de operações na ponta rodoviária, intensificou os investimentos voltados à inovação, com a adoção e o desenvolvimento de tecnologias, treinamentos para colaboradores e projetos focados em Customer Success (CS) e Customer Experience (CX). Como resultado, a companhia conta, atualmente, com uma taxa de retenção de clientes de 58%, um aumento de quase 50%, se comparado a 2022.

O diretor de Atendimento e Inovação da Log-In, Rafael d'Assunção, explica que a empresa segue um modelo de atendimento personalizado, sempre prezando pela otimização da experiência do cliente. "Em todas as etapas da oferta de serviço, oferecemos um trabalho sólido de aproximação, que é feito desde a confecção da proposta comercial e elaboração do projeto, passando pelo início da operação e a devolução do contêiner no destino, o que assegura um acompanhamento apurado, de acordo com as especificidades de cada parceiro", conta.

O movimento adotado pela companhia está alinhado ao atual cenário do mercado logístico, que tem buscado investir em novas tecnologias que facilitem a rotina, conforme indica o estudo "Perfil dos Operadores Logísticos do Brasil – 2022", realizado pela Abol (Associação Brasileira dos Operadores Logística), em parceria com a Ilos. Segundo a pesquisa, 88% dos operadores logísticos contam com ferramentas de integração com clientes e fornecedores e 78% pretendem aumentar seus investimentos nessa frente.

Neste sentido, o diretor ressalta que a companhia busca não apenas gerar mais integração com novos clientes, mas, também, com quem, por algum motivo, deixou de contar com os serviços da Log-In. Para isso, a companhia oferece aos parceiros uma série de soluções que facilitem a comunicação e o acesso às informações cruciais para as operações.

Uma das ações implementadas pela Log-In foi uma nova plataforma de CRM, permitindo mais rapidez no atendimento, o mapeamento completo de todas as etapas de serviço com o cliente, com indicadores precisos de erros e acertos, conferindo ainda mais dinamismo e agilidade.

Outra importante iniciativa destacada por d'Assunção foi o aprimoramento da tecnologia de autoatendimento e gestão da companhia, a Log-Aí. "Entregamos um uma solução que chamamos de tracking de contêiner 2.0. A partir das atualizações, o cliente consegue acompanhar de modo

simultâneo a localização exata do contêiner, embarcado, independente do navio estar atracado ou em alto mar”, ressalta.

A ferramenta de autoatendimento conta, ainda, com o Portal BL, que permite a geração de um rascunho do bill of lading, que em tradução livre significa conhecimento de embarque marítimo, ou seja, documento que assegura a condição da carga embarcada no modal marítimo.

Este documento é amplamente utilizado nas operações internacionais da companhia, no Trade do Mercosul, e é fundamental para a autorização de retirada de cargas nos portos. “O cliente insere as informações necessárias para a geração do documento sem a necessidade do contato conosco. Antes, este serviço era manual, sendo mais suscetível a erros e, conseqüentemente, atrasos”, relembra d’Assunção.

Outro importante avanço para o monitoramento em tempo real das operações foi a aplicação do LogApp. Neste aplicativo, é possível visualizar detalhes precisos relacionados ao número do contêiner, bem como local e horários exatos de início e fim da operação. “O LogApp permite um controle de viagem mais ágil e seguro. Estamos focando no aumento da usabilidade da plataforma, que atualmente é de, em média, 70% de todas as nossas operações”, destaca d’Assunção.

De acordo com o executivo, estão sendo desenvolvidas, também, uma série de melhorias para aperfeiçoar o aplicativo, como o serviço de logística reversa. Com o acompanhamento na solução, o cliente consegue ter uma visão mais clara de armazenamento e recolhimento dos bens de consumo que, por algum motivo, não foram aceitos na chegada ao destino final.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/09/2023

LIBERADO O PRIMEIRO TRECHO DAS OBRAS NO CAIS DA GAMBOA DO PORTO DO RIO DE JANEIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/09/2023 - 18:53



Foi concluído o primeiro trecho das obras de ampliação e modernização do Cais da Gamboa no Porto do Rio de Janeiro. O trecho disponibilizado foi inaugurado com a atracação do navio "BBC Plata", na noite da última sexta-feira (15). No sábado, o embarque de produtos siderúrgicos (tubos) para exportação teve início, com previsão de uma operação de sete dias antes de seguir para o Oriente Médio.

De acordo com a Gerência de Acesso Aquaviário do porto, o navio "BBC Plata", com um comprimento de 138 metros, chegou ao Porto do Rio de Janeiro com um calado de 6,5 metros e, após o carregamento, deixará o local com um calado de 8,1 metros.

O Cais da Gamboa, inaugurado em 1910, é uma das áreas mais antigas do Porto do Rio de Janeiro. As obras estruturais, com um investimento de R\$ 120 milhões, tiveram início no ano passado, com o objetivo de viabilizar o aprofundamento dos berços de atracação e a operação de navios de maior porte.

Segundo informações da área de Engenharia da PortosRio, o projeto abrange uma extensão total de 600 metros do cais, dos quais 200 metros foram agora liberados, enquanto 290 já foram concluídos. A conclusão de todas as obras está programada para o primeiro semestre de 2024.

Após a modernização do Cais da Gamboa, a autoridade portuária planeja realizar a dragagem do trecho, abrindo oportunidades para novos negócios. O aumento do calado operacional dessa área possibilitará uma melhor utilização da infraestrutura e a captação de novas cargas e linhas de navegação.

Leandro Lima, superintendente de Gestão Portuária do Rio de Janeiro e Niterói, destaca que essas obras representam um avanço significativo para o Porto do Rio de Janeiro. Ele prevê melhor desempenho no uso da retroárea, na logística de transporte interno e na segurança das operações, com a expectativa de atrair um maior volume de cargas: "Esse trecho do Cais da Gamboa tem um grande potencial para movimentar diversos tipos de carga geral e granéis, como trigo, ferro gusa, concentrado de zinco e cargas de apoio às atividades offshore, entre outras. Com a modernização do cais e o aprofundamento do acesso aquaviário, a diversificação e a rentabilidade do mix de cargas podem até dobrar a demanda."

O trecho do cais atualmente em obras foi originalmente construído com uma base de fundação metálica e um muro duplo de pedras de cantaria de granito, preenchidos com concreto ciclópico. Essa estrutura foi projetada e construída de acordo com as técnicas disponíveis na época para um calado de 9 metros. No entanto, dado que a maioria dos navios modernos exige pelo menos 13,5 metros de calado, a modernização dessas estruturas originais se tornou necessária, uma vez que não suportariam uma dragagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/09/2023

CONFIGURAÇÃO DE NOVAS FPSOS AUMENTA DESAFIOS DA INDÚSTRIA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 18/09/2023 - 22:23



Arquivo/Divulgação

Diretor de engenharia da Petrobras destacou aumento da tonelage de módulos e topsides e carteira de projetos de plataformas da Petrobras até 2028

A Petrobras vê desafios para a indústria nacional em projetos de FPSOs e para a companhia, que deve manter a liderança na carteira de projetos de exploração e produção até 2028. O diretor de engenharia, tecnologia e inovação da Petrobras, Carlos Travassos, destacou, na última semana, que 2023 será

um ano em que a companhia prevê em seu planejamento a colocação de cinco novas unidades em produção. Além do cronograma, ele mencionou a evolução dos projetos, bem como as dimensões desses ativos.

Ele deu como exemplo o aumento gradativo das dimensões e do peso de módulos e topsides ao longo dos anos. Travassos lembrou que unidades replicantes e da cessão onerosa foram montadas com topsides de 25.000 toneladas de peso médio, enquanto as unidades atuais em licitação têm, em média, 50.000 toneladas de peso de topside. Ele contou que os equipamentos para 'Sépia 2' e 'Atapu 2' podem ultrapassar as 60.000 toneladas.

Travassos explicou que a capacidade de proteção das unidades e a necessidade de capacidade de processamento de gás e injeção de gás têm tornado os módulos muito grandes e os topsides também vêm ganhando peso. Ele ressaltou que essa nova configuração torna o processamento de aço ainda mais importante para a indústria naval, já que duas unidades no passado correspondem a menos de uma unidade no presente.

Apoio marítimo

A Petrobras avalia a oportunidade de encomendar a construção e afretar no mercado nacional em torno de 36 unidades a partir de 2024. Travassos explicou que a empresa faz análises da idade das embarcações que a atendem e projeta até quando essas unidades estarão operacionais. "É um trabalho que faremos no ano que vem de modo a colocar essa oportunidade no mercado", disse durante o webinar 'Energy Talks - Revitalização da Indústria Naval', promovido pela agência EPBR, na última quinta-feira (14).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 158/2023
Página 56 de 56
Data: 19/09/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 18/09/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 19/09/2023