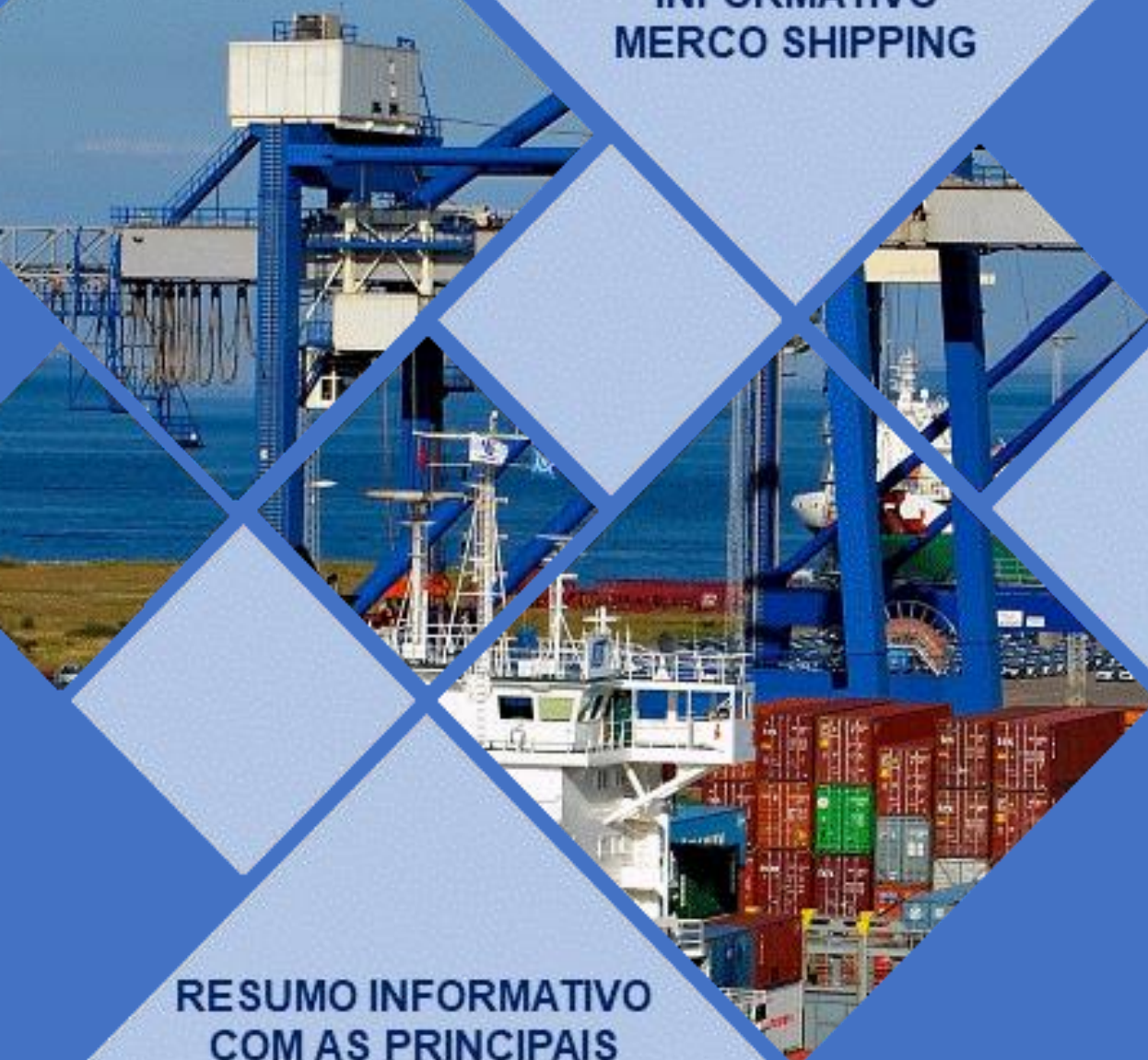


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 176/2023
Data: 20/10/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SETOR PORTUÁRIO APONTA NECESSIDADE DE TRANSFORMAÇÃO DIGITAL NO TOC AMERICAS	4
PORTO DE SUAPE TERÁ PRIMEIRO TERMINAL VERDE DO PAÍS A PARTIR DE 2026.....	5
LEGISLAÇÃO CONTRA O AVANÇO TECNOLÓGICO PORTUÁRIO	6
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
NOTA À IMPRENSA – PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO PARA TERMINAL DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) – CONVOCAÇÃO DA TERCEIRA COLOCADA	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	8
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CRIA SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO DOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL	8
BE NEWS – BRASIL EXPORT	9
EDITORIAL – TRANSPARÊNCIA, SEGURANÇA JURÍDICA E INVESTIMENTO	9
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>Free flow 1</i>	10
<i>Free flow 2</i>	10
<i>Inovação 1</i>	10
<i>Inovação 2</i>	10
<i>Inovação 3</i>	11
NACIONAL - RENAN FILHO FALA EM ASSEGURAR CAPITAL INTERNACIONAL PARA PROJETOS	11
ESG - CONSELHO ESG DO BRASIL EXPORT LANÇA CURSO DE SUSTENTABILIDADE PARA EXECUTIVOS	12
NACIONAL - ANP FLEXIBILIZA OPERAÇÕES NO NORTE PARA EVITAR DESABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL.....	13
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ASSINA DECRETO QUE CRIA A PRIMEIRA ZPE PRIVADA DO PAÍS	14
REGIÃO SUDESTE - JAN DE NUL FIRMA CONTRATO E DRAGAGEM DO CANAL DO RIO COMEÇA EM DEZEMBRO	15
PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ: ANTAQ DESCLASSIFICA 2A COLOCADA.....	16
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	17
PETROBRAS REDUZ PREÇO DA GASOLINA E AUMENTA O DO DIESEL.....	17
GOVERNO FLEXIBILIZA PROEX PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS	18
AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTIRÁ INVESTIMENTOS FEDERAIS EM SANTOS E REGIÃO.....	19
BALANÇA COMERCIAL DO AGRO PAULISTA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 16,62 BILHÕES EM NOVE MESES	20
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	21
PETROBRAS ELEVA PREÇO DO DIESEL COM AGRAVAMENTO DO CENÁRIO EXTERNO	21
FERNANDO FILHO CRITICA CUSTOS E RISCO DE SUBSÍDIOS PARA EÓLICAS OFFSHORE	22
PETROBRAS PRECISA VOLTAR A SER EMPRESA GLOBAL, DIZ JEAN PAUL PRATES	24
JORNAL O GLOBO – RJ.....	25
AGU NEGOCIA ACORDOS COM ESTADOS PARA PAGAR R\$ 9 BI EM PRECATÓRIOS DE EDUCAÇÃO.....	25
ECONOMIA - REFORMA TRIBUTÁRIA: HÁ MAIORIA NO SENADO PARA APROVAR TRAVA DA CARGA, DIZ EDUARDO BRAGA....	26
BRASIL É O PRIMEIRO PAÍS DO MUNDO A ADOTAR RELATÓRIOS DE RISCOS LIGADOS AO CLIMA PARA EMPRESAS DE CAPITAL ABERTO	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	29
GOVERNO DEFINE 17 PROJETOS PARA ENFRENTAR ‘CUSTO BRASIL’ NOS PRÓXIMOS DOIS ANOS; VEJA PROPOSTAS.....	29
FUNDOS DE INVESTIMENTO CRIAM GIGANTES DO AGRONEGÓCIO GLOBAL NO INTERIOR DO BRASIL	32
VALOR ECONÔMICO (SP).....	34
BRASIL ADOTARÁ RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE EM 2025.....	34
NORCOAST INICIA ROTAS DE CABOTAGEM NO 1º TRIMESTRE DE 2024	36
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	37
VLI INICIA TESTES DE OPERAÇÃO SEMIAUTÔNOMA DE TRENS NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA	37
PORTO DE SANTOS CRIA TABELA DE DESCONTOS PARA NAVIOS VERDES, DE ASSAGEIROS E CABOTAGEM.....	38
KONGSBERG DIGITAL DIGITALIZARÁ NAVIOS DA POSIDONIA	39
CLASSNK EMITE APROVAÇÃO DE PRINCÍPIO (AIP) PARA EMBARCAÇÃO MOVIDA A HIDROGÊNIO.....	40
PETROBRAS CONTRATA NAVIO PARA TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL DA BAHIA.....	40
UNIVERSIDADE PETROBRAS É RELANÇADA	41
ANTAQ IDENTIFICA DEMANDA POR NOVOS TECONS	42



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 176/2023
Página 3 de 43
Data: 20/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA	43
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	43



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SETOR PORTUÁRIO APONTA NECESSIDADE DE TRANSFORMAÇÃO DIGITAL NO TOC AMERICAS

Último dia do evento, no Panamá, abordou questões relacionadas à digitalização no comércio exterior

Por: ATribuna.com.br



TOC Americas 2023, ocorreu no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá Foto: Maxwell Rodrigues

As inovações no comércio exterior passam pela transformação digital, com atuação em duas frentes: a proteção de dados e a agilidade nos processos documentais de envio e recebimento de mercadorias. Considerando que mais de 90% do comércio global passa pelo mar, portos inteligentes são cada vez mais necessários na nova era da tecnologia e sustentabilidade, assim como investimentos em segurança de dados. Esses temas permearam as

discussões no encerramento do TOC Americas 2023, nesta quinta-feira (19), no Centro de Convenções do Panamá, na Cidade do Panamá.

Os painéis do último dia de evento abordaram assuntos relacionados aos seguintes temas: Habilitando a Interoperabilidade Digital, Digitalização do Comércio Marítimo e Transformação Digital e Inovação.

O empresário e sócio da T2S Tecnologia, Rodrigo Salgado, afirmou que um dos destaques do dia em terras panamenhas foi a cibersegurança. “Comparado com outras indústrias, como o setor financeiro, saúde e e-commerce, o setor portuário ainda é amador em segurança. Os terminais nem têm um time de profissionais dedicados”.

Salgado destacou ainda que outro assunto que chamou a sua atenção foi o uso de inteligência artificial (IA) em imagens. “Já existem grandes empresas globais que têm OCR (optical character recognition), que identificam placas de caminhões, números e tipos de contêineres, mas com o avanço da IA, os equipamentos (câmeras e iluminação) não precisam ser tão robustos. Uma câmera simples identifica com precisão, ou seja a IA está convertendo equipamentos físicos para mais lógicos (software)”.

O empresário e apresentador do programa Porto 360°, da TV Tribuna, Maxwell Rodrigues, fez uma síntese dos pontos-chave discutidos por empresários da cadeia de contêineres e tecnologia. “Aprendemos muito sobre equipamentos elétricos que são uma tendência para as operações portuárias, tecnologia, inovação e, no último dia, a grande preocupação com os dados, que são importantes para agilizar as operações portuárias nos portos do Brasil, da América Latina e do mundo”.

Rodrigues disse também que “outra grande novidade são as implantações de corredores verdes ao redor do mundo dentro da cadeia logística. Isso já vem sendo implementado na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia e é uma tendência para os próximos anos no Brasil e na América Latina”.

Automação

Para a diretora de assuntos jurídicos da empresa Svitzer, Vivian Carvalho, que participou do TOC Americas pela primeira vez, o saldo do evento foi muito positivo.

“Todos os painéis foram extremamente excelentes e atingiram a finalidade a qual se dedicaram, como as discussões sobre agenda verde e descarbonização, linkado com automação. O que me chamou atenção em um dos painéis foi que a automação tem que trabalhar a seu favor, ou seja, encontrar a melhor automação para o seu terminal, a que melhor se adapta ao seu terminal, à sua realidade e não o contrário”.

Sobre a agenda verde no setor portuário, Vivian não tem dúvidas ao afirmar que esse é o caminho a ser seguido no futuro.

“Ficou claro que todos têm que trabalhar na cadeia em conjunto, os fornecedores, os clientes, enfim, todos os envolvidos para que a gente consiga realmente atingir as metas em descarbonização, automação, de mudança de mentalidade nessa questão verde. Como a gente viu, a agenda verde requer investimentos, mas para um benefício muito grande não somente para a cadeia, mas para o mundo como um todo”.

Contudo, a diretora de assuntos jurídicos da Svitzer observou que sentiu falta de mais brasileiros participando dos painéis.

“Nós exportamos muitos talentos, então, temos muitos conhecimentos do nosso país para compartilhar. A gente viu, aqui, pessoas de todas as nacionalidades juntas, discutindo temas que são comuns a todos no mundo inteiro. O Brasil precisa ter uma atuação mais ativa nesses fóruns porque tem espaço para isso”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/10/2023

PORTO DE SUAPE TERÁ PRIMEIRO TERMINAL VERDE DO PAÍS A PARTIR DE 2026

Ativo será construído pela APM Terminals, que investirá R\$ 1,6 bilhão

Por: Bárbara Farias



Futuro terminal da APM Terminals Suape será construído na área do Estaleiro Atlântico Sul (EAS) Foto: Divulgação/Porto de Suape

O primeiro terminal verde de contêineres e carga geral do País iniciará as operações no segundo semestre de 2026, no Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. O ativo será construído pela APM Terminals, subsidiária da A.P Moller-Maersk, que assinou nesta semana o aditivo do contrato de adesão de uma área de 495 mil m².

A APM Terminals aderiu à propriedade do Estaleiro Atlântico Sul (EAS). Participaram da assinatura do contrato o diretor-presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi Junior; o diretor-presidente do Complexo Industrial Portuário de Suape, Marcio Guiot; o diretor executivo da APM Terminals para a região das Américas, Leo Huisman; o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB).

A APM Terminals Suape planeja iniciar as obras do terminal em 2024, com as operações começando no segundo trimestre de 2026. O equipamento terá capacidade inicial para movimentar 400 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) com o objetivo de atender o mercado local e atuar como hub de cargas para as regiões Nordeste e Norte, voltado à cabotagem e longo curso. Com ele, a capacidade do complexo portuário aumentará em 55%.

“Temos muito trabalho pela frente e estamos honrados com a confiança depositada em nosso projeto, que será o primeiro terminal 100% eletrificado na América Latina e receberá o investimento de R\$ 1,6 bilhão, já nesta primeira fase de implantação”, afirmou Russi Junior.

“Todos os equipamentos serão elétricos, com tecnologia e processos de ponta, como um sistema completo de gestão ambiental, gestão de resíduos, tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição. Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes, 24 horas por dia, sete dias por semana”, explicou diretor-presidente da APM Terminals Suape.

Segundo ele, “outro diferencial do terminal será o uso de RTGs (guindastes móveis sobre pneus) por controle remoto, que ampliará a agilidade das operações do terminal por meio de operação remota, impactando positivamente a produtividade e garantindo mais segurança à operação”.

O executivo explicou também que a APM fomentará o desenvolvimento socioeconômico local, com potencial de atrair serviços diretos para a Ásia e a Europa.

“É esperado um efeito cascata positivo, pelo qual a redução de custos e preços do transporte aumentará a competitividade dos exportadores e reduzirá os preços dos insumos de produção intermediários importados e de bens de consumo. Além disso, o terminal impactará positivamente o varejo e a indústria no Nordeste, ao ampliar a oferta de janelas de atracação para os armadores, favorecendo o aumento do trânsito de navios e de novos serviços que conectem Pernambuco a diversos portos do mundo”.

Por sua vez, o ministro de Portos e Aeroportos destacou a importância estratégica do novo terminal. “O Porto de Suape é o maior do Nordeste e está entre os cinco maiores do Brasil. É um complexo que hoje, sem dúvida, se transformou num hub internacional. Não podemos falar de desenvolvimento do estado sem falar em desenvolvimento de Suape. É um ativo do nosso estado, do Nordeste e do Brasil”.

Já a governadora pernambucana ressaltou que “os novos investimentos vão garantir mais competitividade para o Porto de Suape e permitir que o nosso estado se repositone do ponto de vista logístico para o Brasil, internamente, e para o mundo”.

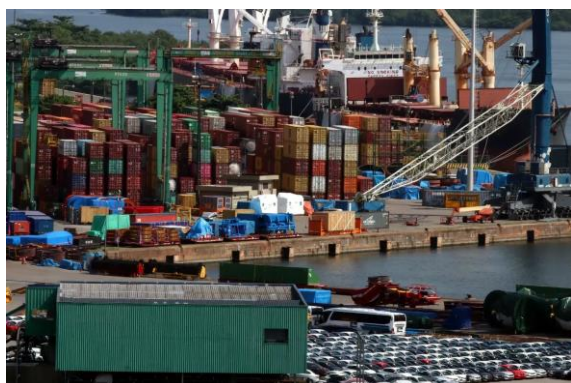
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/10/2023

LEGISLAÇÃO CONTRA O AVANÇO TECNOLÓGICO PORTUÁRIO

Equilíbrio entre arrecadação de receitas e promoção do desenvolvimento tecnológico é desafio constante

Por: Ricardo Pupo Larguesa



Recentemente, duas distintas medidas legislativas evidenciaram como a regulamentação pode se tornar um obstáculo ao progresso e à eficiência econômica Foto: Alex Ferraz/AT

No Brasil, a legislação desempenha um papel significativo na direção das atividades econômicas, abrangendo os setores portuário e digital. Recentemente, duas distintas medidas legislativas evidenciaram como a regulamentação pode se tornar um obstáculo ao progresso e à eficiência econômica.

No âmbito portuário, a incerteza quanto à renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto) tem gerado preocupações. O Governo Federal sinalizou que a continuidade dessa medida será abordada por meio de um projeto de lei.



Entretanto, é notório o quão demorado esse processo pode ser e restam poucos meses para o término do prazo do benefício.

O Reporto, ao isentar as empresas portuárias de certos tributos na compra de equipamentos e maquinário, visa à modernização dos portos. Contudo, a não renovação deste benefício pode acarretar aumentos consideráveis no custo dos equipamentos. Este aumento nos custos operacionais também pode, conseqüentemente, ser transferido para o preço final das mercadorias transportadas, contribuindo para um cenário inflacionário desfavorável e elevando o Custo Brasil, que reflete o custo adicional de se fazer negócios no país devido à burocracia, corrupção e infraestrutura deficiente.

Ademais, há a possibilidade de a legislação tributária brasileira desestimular a inovação tecnológica, que é importante para manter a competitividade do setor portuário em uma economia global. A modernização dos portos por meio da tecnologia oferece benefícios notáveis, como otimização da gestão de cargas, melhoria na eficiência operacional e redução de custos. Porém, sem incentivos fiscais para a aquisição de novas tecnologias, o setor portuário corre o risco de se encontrar em desvantagem competitiva, o que, por sua vez, impactaria negativamente a economia como um todo.

Por outro lado, no cenário digital, o recente programa Remessa Conforme, do Governo Federal, foi introduzido numa tentativa de regulamentar o comércio eletrônico internacional através de tributação prévia. Embora esta medida possa parecer benéfica à primeira vista, ao focar na arrecadação e na proteção da indústria nacional, ela na verdade está desencorajando compras internacionais devido à tributação prévia. A promoção do comércio eletrônico é importante para uma economia moderna e a imposição de barreiras pode desmotivar consumidores e empresas a se engajarem em transações digitais transfronteiriças.

Ambas as situações exemplificam como a legislação, sem a devida consideração das conseqüências econômicas, pode ser contraproducente. O equilíbrio entre a arrecadação de receitas fiscais e a promoção de ambientes propícios para o desenvolvimento tecnológico e a atividade econômica é um desafio constante. Revisões legislativas bem ponderadas, que considerem o impacto no setor produtivo e na inovação, são importantes para garantir que a legislação atue como um facilitador, e não um obstáculo, para o progresso econômico e tecnológico.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 20/10/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

NOTA À IMPRENSA – PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO PARA TERMINAL DO PORTO DE ITAJAÍ (SC) – CONVOCAÇÃO DA TERCEIRA COLOCADA

Após análises e diligências, Comissão Permanente de Licitação de Arrendamentos da ANTAQ desclassifica a empresa Mada Araujo Asset Management LTDA. e convoca terceira colocada.

Brasília 20/10/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários informa que o Processo Seletivo nº 01/2023-ANTAQ, realizado no último dia 13 de setembro, seguiu rito simplificado de seleção da melhor proposta para a celebração de contrato de arrendamento transitório destinado à movimentação de carga containerizada e carga geral em área do Porto Organizado de Itajaí/SC.

Após a desclassificação da primeira colocada, em 02 de outubro (saiba mais aqui), a Comissão Permanente de Licitação de Concessões e Arrendamentos (CPLA) convocou o segundo lugar. A proponente Mada Araujo Asset Management LTDA foi a que apresentou a segunda maior proposta, com o montante de 44.000 TEUs/mês, motivo pelo qual foi convocada pela CPLA para apresentar a documentação referente à habilitação, bem como esclarecimentos quanto à exequibilidade de sua proposta.



Entretanto, após franqueada oportunidade à proponente de demonstrar sua capacidade de bem executar os serviços, verificou-se que a proposta apresentada é inexequível. Vale lembrar que em processos licitatórios, as comissões de licitações devem obrigatoriamente avaliar se as propostas apresentadas são exequíveis, ou seja, se de fato são firmes, para se ter segurança de que a vencedora da licitação é aquela com maior vantajosidade para a Administração Pública.

Confira aqui a decisão

https://www.gov.br/antag/pt-br/noticias/2023/nota-a-imprensa-2013-processo-seletivo-simplificado-para-terminal-do-porto-de-itajai-sc-2013-convocacao-da-terceira-colocada/SEI_ANTAQ2062929DivulgaodeDeciso.pdf

Próximos passos

Seguindo os passos previstos no Edital, a ANTAQ convoca a próxima empresa classificada a apresentar a documentação exigida para a habilitação.

Ainda De acordo com o Edital, haverá uma fase única de recurso para todos os participantes do certame, cujo calendário será divulgado pela CPLA no site do Processo Seletivo.

<https://www.gov.br/antag/pt-br/assuntos/leiloes>

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

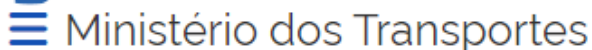
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 20/10/2023



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CRIA SISTEMA INTEGRADO DE MONITORAMENTO DOS PROCESSOS DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL

"Muito mais do que um repositório de informações, o Midas é uma mesa constante de debate para o aprimoramento de ações, aprendizados e coleção de boas práticas", destaca o subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Eduardo Benevides

O Ministério dos Transportes criou um sistema integrado de monitoramento de dados socioambientais e de gestão estratégica de conflitos relacionados aos projetos de infraestrutura terrestre no Brasil. A portaria nº 993, publicada na edição dessa quarta-feira (18) do Diário Oficial da União, estabelece a estratégia de Monitoramento Integrado de Dados Socioambientais (Midas) e define os papéis do ministério e das entidades vinculadas na gestão das informações.

A estratégia inclui o uso de uma plataforma tecnológica de monitoramento do andamento dos processos, o sistema Midas. Mais de 330 projetos que aguardam licença ambiental já foram incluídos na ferramenta na fase de testes. No período, cinco processos relacionados a trechos de rodovias federais tiveram o licenciamento agilizado por conta das informações geradas pelo sistema:

- BR-104 e BR-423, em Pernambuco;
- BR-153, no trecho Porangatu – Anápolis, em Goiás;
- BR-230 e BR-422, no trecho sobre a ponte do Rio Xingu, no Pará;
- BR-158, na divisa entre Mato Grosso e Pará;
- BR-101, nos trechos do Lote 6, em Alagoas.

O Grupo de Trabalho da estratégia Midas é presidido pelo subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Eduardo Benevides, e integrado por servidores das secretarias



nacionais de Transporte Rodoviário e de Transporte Ferroviário; bem como Subsecretaria de Sustentabilidade, além de representantes da Agência Nacional de Transporte Terrestre (ANTT), do Departamento Nacional de Infraestrutura (DNIT) e da Infra S.A. “Essa integração de esforços garante que empreendimentos de infraestrutura de transportes cheguem às comunidades, regiões e estados, induzindo políticas sociais, garantindo direitos e incrementando a economia e o desenvolvimento do Brasil”, avalia Cloves Benevides.

Como funciona

A estratégia “Midas” visa a sistematização da coleta, classificação, padronização, armazenamento e transmissão de informações com vistas a subsidiar decisões, ampliar a transparência e garantir a efetiva mitigação dos riscos em processos de desapropriações, relocações, reassentamentos e licenciamento ambiental de empreendimentos de transportes rodoviários e ferroviários.

A partir da articulação e integração das áreas de interesse, o objetivo é garantir o cumprimento do cronograma das obras, evitar a interrupção de ações em andamento e atrair novos investimentos e financiamentos. A gestão estratégica de resolução de conflitos será centrada na mediação, conciliação e ampliação da participação social, e na busca de soluções e efetiva mensuração dos impactos sociais, ambientais e econômicos dos projetos.

Os empreendimentos serão classificados com base em medidas descritas nos níveis Estratégico, Gerencial e Tático, levando em conta inclusive ações judiciais em curso. Os dirigentes e gestores das entidades vinculadas ao Ministério dos Transportes serão responsáveis pelo alinhamento entre as informações fornecidas e às ações estabelecidas pela Subsecretaria de Sustentabilidade – responsável pela coordenação das atividades –, acompanhamento e monitoramento das informações, definição dos critérios da classificação de criticidade e formalização e pactuação das ações mitigadoras.

“Muito mais do que um repositório de informações, o Midas é uma mesa constante de debate para o aprimoramento de ações, aprendizados e coleção de boas práticas que resultem no fortalecimento da ação integrada do sistema do Ministério dos Transportes”, destaca o subsecretário de Sustentabilidade, Cloves Benevides.

Os encontros do GT-Midas serão mensais e a atualização das informações por parte das entidades vinculadas terá periodicidade quinzenal.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF

Data: 20/10/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TRANSPARÊNCIA, SEGURANÇA JURÍDICA E INVESTIMENTO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O Brasil encontra-se em um momento crucial em que o investimento em sua infraestrutura de transportes é essencial para impulsionar o desenvolvimento nacional. Para alcançar esse objetivo, é de suma importância que o País seja atraente para investidores, tanto domésticos quanto internacionais. Nesse cenário, dois elementos emergem como cruciais: a transparência dos planos governamentais e a segurança jurídica.

O evento Brasil Transport Invest, realizado nessa quinta-feira, dia 20, em São Paulo, demonstrou o compromisso do Governo com a promoção de seus projetos de infraestrutura rodoviária junto a investidores e empresas privadas. É de extrema importância que o Governo compartilhe seus planos de desenvolvimento com a sociedade e o setor privado de maneira clara e aberta. A transparência gera confiança e permite que os investidores avaliem as oportunidades e os riscos envolvidos nos projetos.



A capacidade de atrair capital internacional é vital para o sucesso dessas iniciativas. O Brasil tem sido alvo de interesse de investidores devido a seu potencial, seja no setor de transportes, seja em outros setores. Portanto, o compromisso do Governo em captar recursos internacionais é uma estratégia sábia. Essa busca por capital internacional não apenas possibilita um financiamento mais robusto, mas também traz uma perspectiva global para os projetos, promovendo padrões de qualidade e sustentabilidade.

No entanto, tão crucial quanto atrair investidores é garantir a segurança jurídica dos projetos. Os investidores precisam de garantias de que os acordos e concessões estabelecidos serão respeitados e mantidos ao longo do tempo. Isso implica na criação e manutenção de um ambiente regulatório estável e previsível, onde as regras do jogo não mudem drasticamente a cada mudança de Governo.

O recente anúncio de um novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), com investimentos substanciais em infraestrutura rodoviária, é promissor. No entanto, sua implementação com sucesso depende de uma combinação de transparência e segurança jurídica.

Os próximos meses trarão desafios no setor rodoviário e a estratégia do Governo de promover rodadas de debates com investidores é uma abordagem acertada. A abertura para o diálogo e a apresentação clara dos planos são passos significativos em direção a um futuro em que o investimento em infraestrutura de transportes seja uma realidade sólida e próspera para o Brasil.

A união entre a transparência dos planos e a segurança jurídica das operações cria um ambiente favorável aos investimentos, gerando benefícios para a economia, a infraestrutura e, por fim, para o povo brasileiro. Este é um caminho que não pode ser desconsiderado, pois dele depende o progresso e o bem-estar da nação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FREE FLOW 1

Equipe do Ministério dos Transportes esteve no Chile, no início desta semana, para conhecer a experiência do país sul-americano com concessões rodoviárias e tecnologias como o sistema free-flow - em que o pedágio pelo uso da rodovia é cobrada automaticamente do condutor a partir de uma tag instalada no veículo, lida por um pórtico colocado na pista. Os chilenos utilizam esse sistema de pagamento eletrônico há quase 20 anos.

FREE FLOW 2

O ministério é representado pela secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e pelo secretário nacional de Trânsito, Aduardo Catão. “Nós estamos ouvindo e conversando com o governo chileno para entender um pouco mais sobre a modelagem de concessões, assim como para compreender as tecnologias utilizadas, o free flow, os equipamentos utilizados, os erros e acertos, para que possamos implantar com sucesso no Brasil”, afirmou Viviane.

INOVAÇÃO 1

Um dos principais operadores portuários e marítimos do Brasil, a Wilson Sons conquistou o primeiro lugar das corporações líderes em open innovation no País, na categoria Transportes e Logística, da edição 2023 do Ranking 100 Open Startups. Essa vitória ocorre pelo segundo ano consecutivo. No ranking geral (incluindo as vencedoras das 30 categorias), ficou entre as 50 maiores. A premiação ocorreu na última terça-feira, dia 18.

INOVAÇÃO 2

Segundo o Ranking Top Open Corps 2023, neste ano, 212 empresas de transporte e logística praticaram open innovation com startups - 75 delas, pela primeira vez. Na contagem geral, a

quantidade de companhias que contrataram startups chegou a 5.348, 899 a mais do que no ano passado. Desde julho de 2022, a Wilson Sons registrou 47 conexões com firmas nesse modelo.

INOVAÇÃO 3

“Essa nova premiação é o resultado do esforço permanente de todo o nosso me voltado para a inovação e a adoção de novas soluções, beneficiando não só nossas operações, mas também a competitividade e a sustentabilidade dos portos brasileiros”, afirmou o diretor de transformação digital da Wilson Sons, Eduardo Valença.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

NACIONAL - RENAN FILHO FALA EM ASSEGURAR CAPITAL INTERNACIONAL PARA PROJETOS

Ministro dos Transportes apresentou projetos voltados para a malha rodoviária durante evento com investidores

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



Em seu discurso, Renan Filho afirmou que o mundo tem grande interesse em investir em projetos no Brasil. E, por isso, o Governo mira captar capital internacional no futuro próximo. Fotos: Divulgação/MTransportes

O ministro dos Transportes, Renan Filho, participou de uma rodada de debates com investidores, onde foram apresentados os projetos rodoviários que estão inclusos no novo PAC. O evento “Brasil Transport Invest”, realizado na quinta-feira (19), na B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, teve o objetivo de demonstrar os planos para a malha rodoviária a investidores e

empresários do setor privado. Na sua participação, o ministro disse que o Governo mira o capital internacional para investimentos no país.

O novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), anunciado pelo Governo Federal no mês de agosto, prevê pouco mais de R\$ 185 bilhões em investimentos no modal rodoviário nos próximos quatro anos. Desse montante, cerca de R\$ 113 bilhões serão investimentos da iniciativa privada.

Em seu discurso, Renan Filho afirmou que o mundo tem grande interesse em investir em projetos no Brasil. E, por isso, o Governo mira captar capital internacional no futuro próximo.

“É importante que a gente capte recursos internacionais, dos chamados fundos soberanos. Temos novos players do mercado, que são as construções desses fundos. Vamos captar recursos, fazer parcerias, com concessionárias, construtoras, com agentes do mercado, que possuem mais capacidade de captar esses recursos internacionais. O mundo quer investir no Brasil visando a segurança alimentar e a redução de emissões de carbono”, comentou.

No primeiro ano de governo, o Ministério já realizou dois leilões; os chamados Lotes 1 e 2 do Sistema Rodoviário do Paraná, que configura rodovias federais e estaduais. O último certame, realizado no mês passado, teve somente um interessado, o Consórcio Infraestrutura PR. O contrato prevê a concessão de 30 anos, com investimento total de R\$ 17,3 bilhões na recuperação e ampliação da malha rodoviária.

Conforme apresentado aos investidores, dois leilões serão realizados ainda neste ano: o da BR-381 e da BR-040, ambos em Minas Gerais. O primeiro será realizado em novembro, enquanto que o último está marcado para acontecer em dezembro.

Como estratégia para atrair mais investidores e grupos do setor privado, o ministro anunciou que dois dos seus secretários ficarão em São Paulo nos próximos dias pensando na aproximação com grupos, sejam fundos de investimentos ou concessionárias.

Os convocados foram a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, e o secretário-executivo do Ministério, George Santoro, que também estavam presentes no evento na capital paulista.

Ferrovias

Renan Filho destacou que nos próximos três meses, o Governo fará a mesma estratégia de rodada com investidores com o Plano Nacional Ferroviário.

“Queremos apresentar para o país um plano para o desenvolvimento nacional ferroviário, com usos e fontes, e com as obras prioritárias. Mas também apresentaremos como iremos fazer o financiamento desses projetos. Planos o Brasil já teve muitos. Cada Estado tem o seu, cada município tem o seu. A União tem o Plano Nacional de Logística, mas nunca saiu do papel. E não vamos tirar do papel porque trata-se de um modal crucial”, comentou Renan.

BR-Legal 2

Durante o evento, o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabrício Galvão fez uma apresentação aos investidores da nova versão do Programa Nacional de Segurança e Sinalização Rodoviária, o BR-Legal 2.

Segundo o ministro Renan Filho, a previsão é que sejam injetados investimentos de R\$ 2,2 bilhões na malha rodoviária brasileira a partir da nova edição do programa, que prevê reparos nas estradas, incluindo serviços de instalação de placas de sinalização, pintura de faixas e recuperação de guard rail.

“Trata-se de um programa importante porque, além de recuperar estrada, garante segurança para os usuários e mais qualidade para as rodovias. O Brasil abandonou o BR-Legal ao longo dos últimos anos, o que fez despencar a qualidade das nossas rodovias”, comentou o ministro.

Além dos já citados, participou do evento o presidente da Infra S.A., Jorge Bastos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

ESG - CONSELHO ESG DO BRASIL EXPORT LANÇA CURSO DE SUSTENTABILIDADE PARA EXECUTIVOS

Primeira turma vai iniciar as atividades em novembro, na Nova School of Business and Economics, em Lisboa

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



Segundo Amaral, a programação do curso terá uma viagem presencial até as dependências da Nova School of Business and Economics, entre os dias 19 e 24 de novembro Crédito: Divulgação/Brasil Export

sustentabilidade voltado para executivos do setor da infraestrutura.

O Conselho ESG do Brasil Export, em parceria com a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), lançou uma iniciativa inédita na América Latina. A partir do próximo mês, as duas entidades vão promover um curso de formação em



O curso será realizado na Nova School of Business and Economics, uma das universidades mais importantes da Europa, localizada em Lisboa, em Portugal.

Na quarta-feira (18), durante o fórum Brasil Export, realizado em Brasília, João Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export, deu detalhes sobre o curso. Disse que a primeira turma, que iniciará as atividades no mês de novembro, contará com uma programação online com os professores da universidade, que farão palestras e vão lecionar as boas práticas de um mundo sustentável.

Segundo Amaral, a programação do curso terá uma viagem presencial até as dependências da universidade, entre os dias 19 e 24 de novembro, onde os executivos farão uma imersão dentro da unidade de ensino.

“Depois da passagem dentro da universidade, nós iremos fazer visitas técnicas nas empresas que possuem uma pauta robusta e relevante em cases de sustentabilidade. E no mês de dezembro faremos o complemento do curso”, revelou.

O lançamento do curso inédito ocorre no mês em que o Conselho ESG do Brasil Export completa dois anos com uma série de encontros e iniciativas com empresas do setor da infraestrutura.

“Quando falamos de inovação, tecnologia, a criação de um hub, de um novo pensamento estratégico para o setor de infraestrutura, no fundo estamos falando de um novo modelo de pensamento. E nenhum modelo de pensamento se faz novo, se não for através da educação. Como trazer a pauta da sustentabilidade para os agentes que atuam dia-dia no setor, e entender o assunto. Por isso estamos criando esse curso inédito, em parceria com a ANTT”, comentou Amaral.

De acordo com o presidente do Conselho ESG, “a proposta é de discutir no mercado europeu, que é hoje o mercado mais maduro nos termos de sustentabilidade, aquilo que acontece agora, enquanto estão acontecendo. Vamos trabalhar todos os vetores que estão vinculados à pauta ESG”.

Para Amaral, a pauta da sustentabilidade deve ser colocada como prioridade para executivos e empresas do setor, sob duas perspectivas.

“Primeiro, a competitividade. Em segundo, o acesso a capital barato. Se estamos preocupados em preservar contratos e negócios a longo prazo, e se queremos acesso a capital de forma mais harmônica e mais barata, precisamos colocar a sustentabilidade no eixo estratégico dos nossos negócios”, finalizou.

O anúncio do curso ocorreu durante uma apresentação dentro da programação do Brasil Export 2023, fórum nacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, que ocorreu nesta semana, em Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

NACIONAL - ANP FLEXIBILIZA OPERAÇÕES NO NORTE PARA EVITAR DESABASTECIMENTO DE COMBUSTÍVEL

Região sofre com a seca extrema de rios importantes utilizados para o transporte de cargas

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

A Agência Nacional do Petróleo (ANP) precisou flexibilizar as operações de transporte de combustíveis na Região Norte do país para evitar o desabastecimento. A região sofre com a seca extrema de rios importantes utilizados para o transporte de cargas.

O diretor-geral da ANP, Rodolfo Saboia, disse que “exceções têm sido feitas” para garantir o abastecimento e mitigar impactos no atendimento a clientes.



Na última segunda-feira, o Rio Negro registrou o nível mais baixo em 121 anos de registros de medição. com uma vazante de 13,59 metros, o menor registro desde 1902 Crédito: Divulgação

“Por exemplo, a operação que era para ser feita num ponto de um rio, mas não há condições, a ANP concede autorização temporária para fazer em um outro ponto de forma extraordinária”, explicou. Ele falou sobre o assunto durante um evento do Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Gás Liquefeito de Petróleo (Sindicagás), na quinta-feira (19),

no Rio de Janeiro.

Saboya disse que estão sendo identificados gargalos que podem impactar a logística da região e, então, a agência vê qual medida tomar. Apesar das restrições de navegação nos rios, a ANP garantiu que não há risco de desabastecimento.

Sergio Bandeira de Mello, presidente do Sindicagás, afirmou que o abastecimento do GLP (gás de cozinha) também segue normal na Região Norte e não há risco de paralisação, mas os custos estão mais altos, pois as empresas estão navegando em rotas alternativas, ou seja, percorrendo distâncias mais longas e com menor volume de carga por conta das profundidades.

Seca histórica

Na última segunda-feira (16), o Rio Negro registrou o nível mais baixo em 121 anos de registros de medição. Segundo dados do Porto de Manaus, o rio, que é o sétimo maior do mundo em volume de água, estava com uma vazante de 13,59 metros, o menor registro desde 1902.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO ASSINA DECRETO QUE CRIA A PRIMEIRA ZPE PRIVADA DO PAÍS

Zona de Processamento de Exportação será construída em Aracruz, no Espírito Santo

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



Inicialmente, o polo industrial será instalado em uma área de 500 mil metros quadrados, mas com possibilidade de ampliação para até 5 milhões de metros quadrados Crédito: Divulgação

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) assinou na quarta-feira (18) o decreto que cria a primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) privada do país. O texto foi publicado na edição de quinta-feira (19) do Diário Oficial da União.

A área de livre comércio com o exterior será construída em Aracruz, no Espírito Santo, a 13 quilômetros dos portos da região e a gestão será feita pelo Grupo Imetame.

A autorização para a instalação da ZPE foi assinada em julho por Geraldo Alckmin, vice-presidente da República e também ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Na ocasião, Alckmin destacou que o Conselho Nacional das ZPEs já estava analisando dois projetos industriais interessados em se instalar na área: um de beneficiamento de rochas ornamentais e outro de veículos automotores.

Consta no decreto que a ZPE privada só começará a funcionar após o alfandegamento da área pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil do Ministério da Fazenda (ainda sem data), de acordo com o projeto aprovado pelo Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação.

Inicialmente, o polo industrial será instalado em uma área de 500 mil metros quadrados, mas com possibilidade de ampliação para até 5 milhões de metros quadrados, se houver demanda.

Devido à localização, a ZPE privada terá acesso a extensa infraestrutura portuária, já que fica próxima ao Terminal de Uso Privado (TUP) Portocel, Vports – Porto de Vitória (antiga Codesa) e ao Porto da Imetame, que está em construção desde julho de 2021.

Para estimular a atração de investimentos, empresas que se instalam em ZPEs contam com regime tributário diferenciado e processos de exportação e importação simplificados.

Para o vice-governador e secretário de Estado de Desenvolvimento, Ricardo Ferraço, a ZPE vai trazer esperados avanços para o Espírito Santo.

“A ZPE terá um enorme potencial para desenvolver a exportação de produtos manufaturados e industrializados, gerando valor agregado”, comentou Ricardo.

Porto privado

A construção do Imetame Porto Aracruz foi iniciada em julho de 2021 e terá um berço com profundidade de 17 metros, o que possibilitará a atracação de navios de longo curso, cabotagem e feeders com calado de até 16 metros.

O empreendimento está situado às margens da rodovia ES-010, a menos de 80 km de Vitória, pensando no acesso rodoviário. Quanto ao ferroviário, o terminal terá um ramal de 3 Km que se conectará à Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM).

Em março deste ano, durante uma visita ao local das obras, a secretária de Ações Estratégicas de Aracruz, Jeesala Coutinho, disse que “o projeto vai ter uma importância muito grande na dinamização das exportações do Brasil que vão passar por Aracruz e pelo porto”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

REGIÃO SUDESTE - JAN DE NUL FIRMA CONTRATO E DRAGAGEM DO CANAL DO RIO COMEÇA EM DEZEMBRO

Serviços de aprofundamento do canal será concluído no segundo semestre de 2024

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



O objetivo da dragagem de aprofundamento é aprimorar as condições de navegabilidade no Porto do Rio de Janeiro e viabilizar as atracações de navios de grande porte. Fotos: Divulgação/PortosRio

O consórcio liderado pela Jan de Nul, vencedora do processo de licitação que prevê as obras de dragagem de aprofundamento no acesso aquaviário do Porto do Rio de Janeiro, assinou na última semana o contrato com a PortosRio para início dos serviços. Com investimento total de R\$ 163 milhões, financiado pela Autoridade Portuária, a previsão é de que as obras comecem no início do mês de dezembro deste ano.

O objetivo da dragagem de aprofundamento é aprimorar as condições de navegabilidade no complexo portuário e viabilizar as atracções de navios de grande porte, incluindo a classe New Panamax, com 366 metros de comprimento nos terminais de contêineres do porto, atendendo a uma demanda do mercado internacional.

A PortosRio classifica a obra como prioridade, pois resultará em um aumento significativo na capacidade de recebimento de cargas. De acordo com a Autoridade Portuária, a estimativa do volume a ser dragado é de aproximadamente 2,3 milhões de metros cúbicos.

Além da dragagem, o contrato engloba a elaboração dos projetos básico e executivo, e ainda o desenvolvimento do projeto de sinalização e balizamento. A previsão, segundo a Autoridade Portuária, é de que as obras sejam concluídas até o segundo semestre de 2024.

“O início das obras de dragagem, que permitirá a ampliação da movimentação de contêineres no Porto do Rio, se alinha com a estratégia de maximização de investimento do Ministério de Portos e Aeroportos e com a diretriz de cumprimento do planejamento orçamentário da empresa”, comentou o diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins.

Segundo o presidente, outras obras consideradas como prioritárias serão anunciadas em breve pela Autoridade Portuária.

“Outras obras no âmbito dos demais portos da companhia serão anunciadas em breve, inclusive aquelas que contarão com recursos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), cuja execução tem prioridade absoluta no planejamento estratégico da PortosRio”, finalizou.

Licitação

O processo de licitação para a dragagem de aprofundamento ocorreu no mês de agosto, do qual a Jan de Nul foi declarada a vencedora. Além dela, fizeram propostas a DTA Engenharia Ltda e a Enterpa Engenharia Ltda.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 20/10/2023

PORTOS - PORTO DE ITAJAÍ: ANTAQ DESCLASSIFICA 2A COLOCADA

Para agência, Mada Araújo não conseguiu provar que sua proposta de movimentação de cargas era exequível

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



Créditos: Divulgação Porto de Itajaí

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) desclassificou a Mada Araújo AssetManagement Ltda da concorrência para o arrendamento de terminal no Porto de Itajaí (SC), para a movimentação de contêineres e carga geral. A decisão foi oficializada na noite dessa quinta-feira, pela Comissão Permanente de Licitações de Concessões e Arrendamentos Portuários (CPL)



do órgão regulador. Na sequência, a CPL convocou a Teconnave Terminal de Containeres de Navegantes S/A (Portonave), classificada em 3º lugar nessa concorrência, para apresentar seus documentos de habilitação. O material deve ser entregue na próxima terça-feira, dia 24.

Segundo a CPL, a Mada Araújo foi desclassificada pois sua proposta “não teve sua exequibilidade demonstrada”.

A concorrência da área do Porto de Itajaí, coordenada pela Antaq, tem como critério principal para classificação a maior movimentação mínima exigida de cargas. A primeira classificada foi a MMS Empreendimentos, que havia ofertado operar pelo menos 66,6 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por mês – e foi retirada da disputa pois o número foi considerado inexecutável. A CPL, então, passou a analisar a proposta da segunda colocada, a Mada Araújo, de 44 mil TEU por mês. Inclusive, segundo relatório da comissão apresentado na noite de ontem, foi pedida à empresa “que demonstrasse a exequibilidade da proposta por meios verificáveis”. Os dados foram analisados pela Superintendência de Outorgas da Antaq, “responsável pela modelagem dos estudos e setorial competente para verificar a exequibilidade da proposta”. que “concluiu pela sua inexecutabilidade”.

Ainda de acordo com o relatório da CPL, a Superintendência de Outorgas, após analisar os documentos da Mada Araújo, considerou que ela seria “capaz de atender 528.000 TEU por ano”, ou 44 mil TEU por ano. E nesse aspecto, conclui que a oferta é executável. Mas ao verificar as questões comerciais, sua conclusão foi que “nenhum dos documentos acostados aos autos demonstram que a proponente possui relações comerciais ou expectativas comerciais representativas para o volume de cargas apresentado”. De acordo com o órgão, era necessário que tivessem sido apresentados “intenções firmes ou acordos comerciais que possibilitassem” a movimentação mínima de cargas prometida.

A Teconnave, companhia controlada pela Portonave, que opera o terminal de Navegantes (do outro lado do canal de navegação do Porto de Itajaí), fez uma oferta de 35 mil TEU por mês, que também será verificada pela Antaq.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 20/10/2023



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PETROBRAS REDUZ PREÇO DA GASOLINA E AUMENTA O DO DIESEL

Informações: Agromais (20 de outubro de 2023)

Reajustes passam a valer a partir do próximo sábado

A Petrobras anunciou nesta quinta-feira (19) um novo reajuste no preço dos combustíveis vendidos para as distribuidoras. As mudanças começam a valer a partir de sábado (21). O preço médio de venda da gasolina vai ser de R\$ 2,81 por litro, uma redução de R\$ 0,12 por litro. Como existe uma mistura obrigatória de 73% de gasolina A e 27% de etanol anidro na composição da gasolina comercializada aos postos, a parcela da Petrobras vai ser, em média, de R\$ 2,05 a cada litro vendido na bomba.

O preço médio de venda do diesel para as distribuidoras vai ser de R\$ 4,05 por litro, um aumento de R\$ 0,25 por litro. Como é obrigatória a mistura de 88% de diesel A e 12% de biodiesel para a composição do diesel vendido aos postos, a parcela da Petrobras vai ser, em média, de R\$ 3,56 a cada litro vendido na bomba.

Na variação acumulada no ano dos preços de venda da gasolina A e do diesel A para as distribuidoras, há uma redução de R\$ 0,27 por litro de gasolina e de R\$ 0,44 por litro de diesel.



“A estratégia comercial que adotamos na Petrobras nesta gestão tem se mostrado bem-sucedida, sobretudo no sentido de tornar a Petrobras competitiva no mercado e evitar o repasse de volatilidade para o consumidor. Uma prova disto é que ao longo deste ano, mesmo com o valor do Brent mais alto que no ano passado, os preços dos nossos produtos acumulam quedas, muito diferente do que aconteceu ao longo de 2022”, disse o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

A Petrobras afirma que os reajustes na gasolina e no diesel podem ser explicados por movimentos distintos no mercado e na estratégia comercial da estatal. No caso da gasolina, há o fim do período de maior demanda global, com maior disponibilidade e desvalorização do produto frente ao petróleo. No caso do diesel, a demanda global se mantém, com expectativa de alta sazonal, o que faz o produto ter maior valorização frente ao petróleo. A companhia também reforçou que procura evitar o repasse da volatilidade do mercado internacional e da taxa de câmbio para a sociedade brasileira, mas que também preserva um ambiente competitivo nos termos da legislação vigente.

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

Data: 20/10/2023

GOVERNO FLEXIBILIZA PROEX PARA AUMENTAR COMPETITIVIDADE DAS EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (20 de outubro de 2023)

Alteração facilita utilização do programa, deve ampliar base de usuários e fortalecer presença do Brasil no mercado internacional

Para aumentar a competitividade dos produtos brasileiros no exterior, o governo federal decidiu tornar os trâmites do Programa de Financiamento às Exportações (Proex) mais flexíveis, promovendo maior aderência com a complexidade dos processos negociais e logísticos envolvidos nas exportações, especialmente aquelas de maior valor agregado.

A partir de uma melhoria regulatória feita pela Resolução CMN nº 5.103, que entrou em vigor no começo deste mês, a aprovação dos pedidos de apoio do Proex-Financiamento e do Proex-Equalização passou a ser admitida após a efetivação das exportações.

Para isso, basta o exportador cumprir certos requisitos como fazer o registro do LPCO (que é um certificado, licença ou permissão) prévio à exportação. Além disso, é preciso ter obtido aprovação do LPCO no mesmo exercício financeiro da exportação, ter disponibilidade orçamentária e cumprir as demais condições aplicáveis nas operações do Proex.

O novo texto também estabelece que, em tais situações, eventuais prejuízos decorrentes do indeferimento de pedidos de apoio do Proex são assumidos pelo exportador.

Segundo a secretaria executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex), que está sob a supervisão do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), com a mudança espera-se ampliar a base de exportadores atendidos por essa modalidade de apoio oficial, impulsionando-se assim as exportações nacionais e fortalecendo-se a presença do Brasil no mercado internacional.

Como era

De acordo com a regulamentação anterior, estabelecida pela Resolução CMN nº 4.897, em 25 de março de 2021, a aprovação do LPCO precisava acontecer antes da efetiva exportação de bens e serviços. Caso contrário, a venda externa não poderia receber o apoio do Proex-Equalização ou do Proex-Financiamento.

Isso significava que, em caso de atraso na aprovação do pedido de apoio, os exportadores se viam obrigados a adiar os embarques de bens, acarretando custos logísticos e, possivelmente, violação de compromissos contratuais estabelecidos com importadores, ou, então, a renunciar ao apoio do Proex.



Notou-se que isso acarretava insegurança para os exportadores, uma vez que, mesmo cumprindo com os requisitos para acesso ao Proex, eles podiam acabar sofrendo prejuízo financeiro em decorrência de atrasos de trâmites de natureza burocrática.

Pilar

O Proex é um pilar essencial no apoio às exportações do Brasil. Seu objetivo é nivelar as condições de financiamento práticas internacionais. Para tanto, o programa oferece financiamento direto com recursos orçamentários (Proex-Financiamento) e equalização de taxas de juros de instituições financeiras públicas ou privadas (Proex-Equalização).

Em 2022, o Proex-Equalização apoiou US\$ 2,2 bilhões em exportações brasileiras, com destaque para o segmento de bens de capital, enquanto o Proex-Financiamento viabilizou um total de US\$ 140 milhões no mesmo período.

Nos últimos anos, tanto os valores de exportações apoiadas quanto o número de empresas beneficiadas nas duas modalidades do programa têm diminuído.

Para reverter esse quadro, a Secretaria-Executiva da Câmara de Comércio Exterior (SE-Camex), em diálogo com os setores exportador e financeiro, buscou mapear as deficiências regulatórias que poderiam estar causando a diminuição.

Uma das conclusões foi justamente a identificação de descasamento temporal entre o processo de negociação e logística de exportação e a aprovação do módulo LPCO.

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

Data: 20/10/2023

AUDIÊNCIA PÚBLICA DISCUTIRÁ INVESTIMENTOS FEDERAIS EM SANTOS E REGIÃO

Informações: Câmara Municipal de Santos (20 de outubro de 2023)

Os investimentos do Governo Federal em Santos e Região, por meio de diversos programas, serão debatidos em audiência pública na Câmara de Santos na próxima sexta-feira, dia 20, a partir das 10h.

O encontro contará com a presença do deputado federal Kiko Celeguim (PT), membro da Comissão de Viação e Transportes; de parlamentares da região; do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; de representantes da Secretaria de Patrimônio da União, de Ministérios, de universidades e da Prefeitura, entre outros.

O requerimento para a realização da audiência partiu da vereadora Telma de Souza (PT), que destaca a atual expansão dos investimentos públicos federais, após anos de paralisação. Para a vereadora, é preciso debate e esclarecimento sobre como os municípios serão contemplados e quais setores.

Como parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), o governo federal anunciou em agosto R\$ 45 bilhões de investimentos somente em Educação, Ciência e Tecnologia, para os próximos quatro anos. Por meio do Minha Casa, Minha Vida, os investimentos contratados ainda em 2023 para a habitação popular somam outros R\$ 10 bilhões, valor que pode subir para R\$ 15 bilhões em 2024 e em 2025.

“Esses investimentos já estão aprovados ou previstos, mas existe todo um procedimento que deve ser realizado anualmente. Isso envolve articulação entre os setores técnicos dos municípios com os da União e habilitação em editais”, explica a vereadora Telma de Souza.

“Embora haja disponibilidade de recursos, é necessário que tenhamos justificativa, diagnóstico técnico e projetos aptos a serem contemplados. Um exemplo que temos é o túnel Santos-Guarujá,



que já tem R\$ 2 bilhões federais reservados, mas nesse caso já havia todo um arcabouço econômico que o justifica”, afirma Telma.

A vereadora considera que a audiência poderá esclarecer como os recursos federais poderão ser obtidos para combater problemas crônicos da região, como o déficit de habitação popular.

Audiência Pública: “Os Programa Federais em Santos e Região”.

Quando: Sexta-feira, 20 de outubro, às 10 horas.

Local: Câmara Municipal de Santos (Castelinho), praça Tenente Mauro Batista de Miranda, 01, Vila Nova, Santos, auditório Zeny de Sá Goulart, com transmissão pela TV Câmara Santos e pelas redes sociais do Legislativo.

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

Data: 20/10/2023

BALANÇA COMERCIAL DO AGRO PAULISTA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 16,62 BILHÕES EM NOVE MESES

Informações: Governo do Estado de São Paulo (19 de outubro de 2023)

Exportações e saldo do agro paulista devem ultrapassar os valores recordes obtidos no ano de 2022

O agronegócio no Estado de São Paulo teve superávit de US\$ 16,62 bilhões entre janeiro e setembro deste ano, 7,5% superior em comparação ao mesmo período do ano anterior. Houve aumento de 5,8% nas exportações, alcançando US\$ 20,46 bilhões, e redução nas importações (-0,8%), totalizando US\$ 3,84 bilhões.

O levantamento foi apresentado pela Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios, com base nas pesquisas do Instituto de Economia Agrícola (IEA-APTA), ligado à Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado.

A participação das exportações do agronegócio paulista no total do estado é de 39,7%, enquanto das importações é de 7,1%.

Com esses resultados, as exportações e o saldo do agro paulista devem ultrapassar os valores recordes (US\$ 25,98 e US\$ 20,89 bilhões, respectivamente) obtidos no ano de 2022.

A China é o principal destino das exportações do estado, com US\$ 5,34 bilhões, e detém 26,1% de participação no total do agro paulista.

Grupos de produtos

Os cinco principais grupos nas exportações do agronegócio paulista no acumulado de janeiro a setembro foram: complexo sucroalcooleiro (US\$ 7,23 bilhões, sendo que desse total o açúcar representou 86,9% e o álcool etílico – etanol, 13,1%), complexo soja (US\$ 3,19 bilhões, tendo a soja em grão 84,0% de participação no grupo), setor de carnes (US\$ 2,28 bilhões, em que a carne bovina respondeu por 81,5%), produtos florestais (US\$ 2,03 bilhões, com participações de 51,4% de celulose e 40,5% de papel) e o grupo de sucos (US\$ 1,54 bilhão, dos quais 97,6% referentes a suco de laranja).

Esses cinco agregados representaram 79,5% das vendas externas setoriais paulistas. Já o grupo de café, tradicional nas exportações paulistas, aparece na sétima posição, com vendas de US\$ 682,36 milhões (67,4% referentes ao café verde e 25,2% de café solúvel).

Participação do estado de SP

A participação paulista nas exportações do estado de São Paulo em nove meses representou 16,2% em relação ao agronegócio brasileiro, alta de 0,3 ponto percentual ante o mesmo período de 2022.

Os destaques ficaram com os seguintes grupos de produtos, cuja participação em valores ultrapassa 50% do total nacional: sucos (84,3%), produtos alimentícios diversos (75,6%), plantas vivas e produtos de floricultura (68,7%), complexo sucroalcooleiro (63,4%) e demais produtos de origem vegetal (62,6%).

No país, o superávit do agronegócio chegou a US\$ 113,73 bilhões em nove meses – 4,3% superior em relação a 2022.

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

Data: 20/10/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PETROBRAS ELEVA PREÇO DO DIESEL COM AGRAVAMENTO DO CENÁRIO EXTERNO

Brent segue em alta, com as crises na Europa e no Oriente Médio. Petrobras eleva em 6,5% o diesel a partir de sábado (21)

Por epbr 20 de outubro de 2023 Em Combustíveis, Comece seu Dia, Petróleo e gás, Política energética



(Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil)

O preço do petróleo segue em alta, com as crises na Europa e no Oriente Médio. Petrobras eleva em 6,5% o diesel a partir de sábado.

A suspensão temporária das sanções americanas impostas à Venezuela leva a Petrobras a considerar seriamente investimentos no país. No Mar do Norte, corte rejeita ação do Greenpeace contra exploração de petróleo

Zema defende etanol e diz que carros elétricos ameaçam empregos. “Envolve destruímos milhões de empregos de uma cadeia produtiva que não vai ter mais sentido”. E senadores vão discutir práticas fraudulentas no mercado voluntário de carbono.

Petrobras reduz preço da gasolina, mas aumenta o diesel. A partir do próximo sábado (21/10), a gasolina vendida pela estatal às distribuidoras terá uma redução de R\$ 0,12/litro – uma queda de 4% no seu preço médio, que passará para R\$ 2,81/litro.

Já o diesel terá um aumento de R\$ 0,25/litro, uma alta de 6,5%, para R\$ 4,05/litro. No ano, os preços de ambos os produtos acumulam queda: de R\$ 0,27/litro na gasolina e R\$ 0,44/litro no diesel.

– No mesmo dia em que a estatal anunciou os ajustes nos preços dos combustíveis, a cotação internacional do petróleo voltou a subir: os contratos futuros do Brent, para dezembro, avançaram 0,96%, a US\$ 92,38 o barril, nesta quinta (20/10). Superou os US\$ 93 nesta sexta (10/10).

– Jerome Powell, presidente do Federal Reserve, afirmou que o crescimento econômico tem surpreendido de forma consistente e positiva este ano nos Estados Unidos. Investidores também monitoram o conflito no Oriente Médio.



‘Vamos colocar a Venezuela no mapa de novo’, diz Prates. A suspensão temporária das sanções dos EUA ao país sulamericano leva a Petrobras a considerar “seriamente” investimentos no país vizinho, disse o presidente da estatal, Jean Paul Prates, em entrevista exclusiva à agência epbr no último episódio da temporada 2023 do Energy Talks. Assista na íntegra

De acordo com o executivo, a petroleira será “protagonista” nas discussões sobre o aproveitamento das reservas de petróleo dos países vizinhos. Não apenas da Venezuela, mas também da Bolívia, Argentina e Colômbia.

– Analistas estimam que a Venezuela pode aumentar sua produção em 25%, o equivalente a 200 mil barris por dia, se confirmada a eliminação da maior parte das sanções impostas pelos EUA. (Bloomberg)

Corte britânica rejeita ação do Greenpeace contra exploração no Mar do Norte. Supremo Tribunal de Londres entendeu que a emissão de novas licenças de óleo e gás na região foi legal. O Greenpeace alegava que o governo britânico não avaliou devidamente, na decisão, as emissões de gases de efeito estufa no escopo 3.

Prefeito do Rio diz que cidade não tem ônibus elétrico porque já trabalhou na BYD. Eduardo Paes disse nesta quarta (20/10) que o município não compra ônibus elétricos para evitar acusações de favorecimento caso a empresa, uma das principais fabricantes de veículos elétricos, ganhe uma licitação.

E Zema defende etanol e diz que carros elétricos ameaçam empregos. O governador de Minas Gerais disse nesta quinta (20/10) que a eletrificação da frota pode gerar demissões no setor de etanol:

– “Temos que lembrar que o carro elétrico é uma ameaça aos nossos empregos aqui. A transição para o carro elétrico envolve a importação de bateria que pouquíssimos países produzem. Envolve destruímos milhões de empregos de uma cadeia produtiva que não vai ter mais sentido. Peças de motor a combustão, escapamentos, uma série de itens que não são utilizados no carro elétrico”, disse Zema.

Distribuidoras cumprem 92,3% da meta total de CBIOS de 2022. Ao todo, as empresas aposentaram (retiraram de circulação) 33,2 milhões de créditos de descarbonização (CBIOS) no último ano.

Senadores vão discutir práticas fraudulentas no mercado voluntário de carbono. Comissão de Meio Ambiente do Senado aprovou o requerimento do senador Beto Faro (PT/PA) que pede uma audiência pública para apurar e debater o assunto. O senador cita denúncias envolvendo a apropriação de terras públicas no estado do Pará, por cinco empresas brasileiras e três estrangeiras, para emissão de créditos de preservação florestal.

Emissões de termelétricas caem 65% com menor geração em 2022. Estudo do Instituto de Energia e Meio Ambiente (Iema) mostra que essa redução foi causada pelo menor acionamento das usinas, graças às condições climáticas favoráveis. Com reservatórios hidrelétricos cheios e maior geração solar e eólica, houve recorde de geração de energia renovável no ano passado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/10/2023

FERNANDO FILHO CRITICA CUSTOS E RISCO DE SUBSÍDIOS PARA EÓLICAS OFFSHORE

“Não sei pra que a gente precisa de eólica offshore”, diz o deputado e ex-ministro de Minas e Energia Por Mariana Rodrigues 20 de outubro de 2023 Em Eólica, Mercado offshore, Setor elétrico



02.03.2023 - Fernando Coelho Filho (União-PE), no Plenário da Câmara (Pablo Valadares, Câmara dos Deputados)

SÃO PAULO – Fernando Coelho Filho (União/PE) criticou nesta quinta (20/10) os altos custos – e o risco de criação de subsídios – associados à entrada da geração de energia eólica offshore na matriz brasileira, que podem encarecer a conta.

“Eu respeito quem defende, mas não sei pra que a gente precisa de eólica offshore”, afirmou o deputado

federal.

Coelho Filho comandou o Ministério de Minas e Energia (MME) no governo de Michel Temer (MDB) e é o atual relator do PL 414/2021, texto na Câmara dos Deputados que faz reformas no setor de energia. Um dos temas centrais é a redistribuição de subsídios e expansão do mercado livre.

“Eu acho fantástico, mas quem é que vai pagar? Ainda vão inventar o leilão de eólica offshore, e vão empurrar lá na CDE, anota aí”, provocou o ex-ministro. A Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) é sustentada por encargos na tarifa de energia para financiar subsídios.

A preocupação é compartilhada por consumidores de energia. Entidades, como a Frente Nacional dos Consumidores de Energia, temem que a opção pelo desenvolvimento de eólicas no mar leve a uma pressão por subsídios, como ocorre com as fontes renováveis, em terra.

O PL 576/2021 tramita na Câmara com regras de contratação das áreas marítimas, mas ainda não há um planejamento do governo para leilões que levem à contratação da energia, propriamente dita, pelo mercado.

Fernando Filho comparou a energia eólica offshore a um item de luxo, quando há opções mais baratas, como a geração de energia renovável em terra.

“[Se] eu quero comprar energia produzida no mar do Rio Grande do Norte’. Ótimo, mas vai pagar sei lá quantos reais pela energia produzida no meio do mar, acontece isso”.

O Rio Grande do Norte, além de outros estados do Nordeste, Sudeste e do Sul reúnem quase 200 GW em projetos registrados no Ibama, uma fase inicial do licenciamento que indica as áreas em análise pelas empresas.

Neste ano, a Petrobras anunciou que mapeou projetos com até 30 GW de potência total, em parte em parceria com a Equinor.

Aportes da Eletrobras na CDE

Nas críticas aos subsídios existentes, Fernando Filho afirmou que o desenvolvimento inicial das renováveis começou com benefícios limitados, que acabaram sendo ampliados.

“Essa ideia [de subsídios], que começou com menos de R\$ 2 bi, vai bater R\$ 40 bi este ano, [e] se a gente não fizer nada ela vai pra R\$ 50 bi, R\$ 60 bi”, disse.

“A gente vai ter que arrumar um subsídio de novo para barateamento da CDE, porque não vai ter Eletrobras ou outra coisa pra vender pra diminuir o impacto na conta”, criticou o ex-ministro.

Na privatização da Eletrobras, iniciada no governo de Michel Temer e concluída com Jair Bolsonaro (PL), foram destinados R\$ 32 bilhões para a CDE, em parcelas até 2047. Uma parcela de R\$ 5 bilhões foi antecipada no ano passado e o atual governo estuda adiantar os R\$ 25 bilhões restantes.



O diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) Ricardo Tili fez coro com o argumento de Fernando Coelho.

“Energia sustentável ao custo de subsídio é algo que me incomoda”, afirmou. “Quer ser verde, sustentável, fazer propaganda disso, ter valor na bolsa de valores por que a sua empresa é ESG? Pague o preço justo daquela energia”.

Ele ainda afirmou que os consumidores mais pobres acabam pagando a conta dos subsídios.

Fernando Coelho e Ricardo Tili participaram na quinta (20/10) do Congresso Brasileiro de Regulação, realizado pela Associação Brasileira de Agências Reguladoras (Abar), em São Paulo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/10/2023

PETROBRAS PRECISA VOLTAR A SER EMPRESA GLOBAL, DIZ JEAN PAUL PRATES

No último episódio da temporada 2023 do Energy Talks, a epbr conversou com o presidente da estatal sobre os planos da empresa para os próximos anos, guerra Israel x Hamas, suspensão das sanções da Venezuela, refino, biocombustíveis e hidrogênio, entre outros temas

Estúdio epbr 20 de outubro de 2023 Em Combustíveis, Entrevista, Hidrogênio, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética, Vídeos

No último episódio da temporada 2023 do Energy Talks, a agência epbr conversou com o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates (veja a íntegra acima). O executivo falou sobre os planos da empresa para os próximos anos, guerra Israel x Hamas, suspensão das sanções da Venezuela, refino, biocombustíveis e hidrogênio, entre outros temas.

Veja as principais falas e tópicos abordados.

Transição energética

“O ambiente em volta está mudando, o ambiente exige novas empresas de petróleo em transição, e esse é o grande desafio que a gente tem pela frente hoje. Esse desafio, como eu disse, é duplo, porque você tem que manter os resultados e os recordes que estão aparecendo agora, esses dois meses agora nós tivemos uma sequência de recordes importantes, recordes da produção de gás, recordes da produção de petróleo, recordes da utilização da capacidade de refinarias, recordes do processamento de gás do pré-sal, e acho que isso indica que nós não perdemos o foco no principal, no que sabemos fazer e no que queremos que continue sendo a Petrobras o grande protagonista da base de abastecimento de petróleo e gás do país.”

Guerras e preço do petróleo

“Só que, nesse caso aí [da guerra Israel x Hamas], não é que isso não influencie no preço, influencia, porque já estava projetada uma alta, nós já estávamos num viés de alta consistente, uns patamares cada vez mais ascendentes no futuro, no passado próximo. Então, desde agosto, nós fizemos, por exemplo, um ajuste, agora já estávamos no limiar de fazer mais uma consideração importante em relação aos novos patamares de preço [o reajuste foi anunciado logo após a entrevista] e, com esse conflito, no mínimo a coisa volta para estabilizar, mas estabiliza em alta, estabiliza num patamar alto.”

Expansão do refino

“Nós temos a convicção de que há possibilidade de a gente incrementar em duas Reducs a capacidade do Brasil de refino, ajustando o parque de refino atual e completando também os trens que faltam. Por exemplo, na Renest e no Gaslub – ou Comperj, como queriam conhecê-lo.”

Gás natural no transporte

“O gás é uma discussão que a gente ainda não equacionou no Brasil. Não é culpa desse, nem do anterior, nem do outro, nem do outro governo. Simplesmente, o gás, como sempre, foi um coproduto, não chamo de subproduto, mas de coproduto do petróleo. Para nós, isso é uma realidade inafastável

(...) então, é diferente a nossa realidade. Ela exige que gás natural seja tratado com uma escolha crítica de prioridades. Não tem gás para fazer termoelétrica, indústria, fertilizantes, petroquímica e veicular ao mesmo tempo no Brasil todo.”

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 20/10/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

AGU NEGOCIA ACORDOS COM ESTADOS PARA PAGAR R\$ 9 BI EM PRECATÓRIOS DE EDUCAÇÃO

Governo entende que pode evitar um gasto ainda maior, de R\$ 30 bilhões, caso perca processos na Justiça

Por Geralda Doca



O advogado-geral da União, Jorge Messias, durante café da manhã — Foto: Daniel Estevão/AGU

O governo federal está negociando com estados o pagamento de precatórios relacionados à educação, relativos a repasses feitos pela União ao antigo Fundo de Manutenção e de Desenvolvimento do Ensino Fundamental e de Valorização do Magistério (Fundef).

A ideia é que a conta total de gasto fique em torno de R\$ 9 bilhões, por meio de conciliação, o que evitaria o risco de uma despesa ainda maior, na casa de R\$ 30

bi, caso os processos fossem analisados pelo Supremo Tribunal Federal (STF), com derrota para o governo.

"Caso todas as propostas sejam aceitas, o repasse de um total de R\$ 9 bilhões para a educação dos entes estaduais será agilizado", disse a AGU em nota.

Com dois estados, já houve acordo: Rio Grande do Norte e Ceará. Segundo a Advocacia-Geral da União (AGU), o governo do Ceará irá receber R\$ 898 milhões e o do RN, R\$ R\$ 593 milhões.

Outros oito estados ainda negociam com o governo: Alagoas, Amazonas, Bahia, Maranhão, Minas Gerais, Pará, Pernambuco e Sergipe.

Entenda o caso

Segundo a AGU, "os valores em discussão se referem aos anos de 1998 a 2007, quando o Fundef foi substituído pelo Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb).

Em 2017, o STF condenou a União a complementar a verba repassada ao Fundef, por entender que o valor mínimo repassado por aluno em cada unidade da federação não poderia ser inferior à média nacional.

"Contudo, a forma de cálculo desse valor para cada unidade da federação permaneceu sendo discutida judicialmente e até o momento não houve decisão definitiva da Suprema Corte sobre o assunto, disse o órgão do governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/10/2023

ECONOMIA - REFORMA TRIBUTÁRIA: HÁ MAIORIA NO SENADO PARA APROVAR TRAVA DA CARGA, DIZ EDUARDO BRAGA

Segundo senador, barreira para aumento da carga tributária será calculada por meio de fórmula que leva em consideração carga e PIB; nova alíquota reduzida também está em estudo

Por Juliana Causin — São Paulo



O senador Eduardo Braga, relator da reforma tributária no Senado — Foto: Marcelo Camargo / Agência Brasil

O Senado já tem maioria para aprovar uma "trava" na Reforma Tributária, afirmou o relator Eduardo Braga (MDB-AM), nesta sexta-feira. Em encontro com empresários em São Paulo, na Fiesp, o senador afirmou que irá entregar o texto na próxima terça-feira, dia 24 de outubro. O relatório será lido na Comissão de Constituição e Justiça (CJJ) do Senado no dia seguinte.

— O Senado da República já formou maioria entre os seus membros no sentido de aprovar uma trava com relação à carga tributária. Esse texto já está escrito e está neste momento sendo analisado pelo Ministério da Fazenda e pelas bancadas do Senado — afirmou o senador, durante evento na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo.

Em agosto, Braga já havia defendido que o texto incorporasse uma "trava" para aumento de carga tributária em relação ao Produto Interno Bruto (PIB). Nesta quinta-feira, ele confirmou que o limite será calculado a partir da relação de carga e PIB, tendo como referência o período anterior.

— É uma trava na carga tributária. Na realidade, é uma fórmula que considera um período (da relação entre carga tributária e PIB). Depois pega o período que inicia a implantação do CBS e aí faz a comparação. Se houver variação, ele corrige no ano subsequente — afirmou ele, que indicou que a fórmula irá ser replicada para o IBS, que abrange impostos estaduais e municipais, e para o CBS, que unifica impostos federais.

Em 2022, segundo o Banco Central, a Dívida Bruta do Governo Geral – que compreende INSS e governos estaduais, municipais e federal – atingiu 73,5% do PIB (que foi de R\$7,2 trilhões).

Nova alíquota reduzida

Em conversa com jornalistas, o senador foi perguntado sobre a possibilidade do relatório trazer uma nova alíquota. O texto aprovado na Câmara prevê três: a alíquota padrão (de referência), a alíquota reduzida em 60% para determinados setores, como educação e saúde; e alíquota zerada para itens da cesta básica.

Braga confirmou que estuda incluir a nova alíquota no relatório, que seria voltada, segundo ele, para "profissões regulamentadas". Ele disse, no entanto, que essa é uma discussão em andamento e que "ainda não foi fechada". Uma das possibilidades em estudo é uma alíquota reduzida em 70%.

Ele acrescentou que o texto também vai prever uma revisão periódica, a ser feita pelo Congresso, do "custo benefício de benefícios fiscais". Como modelo para a avaliação, que seria feita a cada cinco anos, ele citou o projeto de lei de autoria do senador Esperidião Amin (PP-SC), que propõe revisão regular de incentivos e benefícios fiscais concedidos pela União a empresas.

— Nós vamos ter a trava, de um lado, e revisão quinquenal desses regimes diferentes que estão previstos na emenda constitucional.

Aumento do Fundo Regional



Mais cedo, em evento na FGV, em São Paulo, Braga disse que havia "passado a noite" trabalhando no relatório. Na Fiesp, afirmou que o texto deve ser encaminhado para a Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) no dia 7 de novembro, pela manhã, e ir para votação em primeiro turno, no dia seguinte.

Ao falar sobre as mudanças que virão no relatório, Braga citou também a mudança no valor do Fundo de Desenvolvimento Regional (FDR). O texto aprovado na Câmara dos Deputados prevê repasse anual de R\$ 40 bilhões para estados e municípios por meio do fundo.

Os governadores pressionam para que o valor seja ampliado para R\$ 75 bilhões. O Ministério da Fazenda vinha resistindo ao aumento.

— O valor do fundo está sendo rediscutido com o governo para que seja mais efetivo e tenha mais capacidade para efetivamente possa ser um instrumento de política de desenvolvimento e de redução das desigualdades regionais — afirmou o relator.

O senador voltou a falar que o Conselho Federativo, ponto que gerou embate entre estados, terá apenas caráter de gestão e não deliberativo. O comitê irá apenas "distribuir recursos" e não ter "competência legislativa", afirmou. O senador citou o sistema do Simples Nacional como exemplo para o funcionamento do grupo.

Nova saída para Zona Franca

Sobre o Imposto Seletivo, Braga ressaltou que o tributo não irá incidir sobre energia elétrica, uma preocupação do setor. Também defendeu que combustíveis fósseis sejam alvo do imposto. Ele ainda voltou a dizer que irá desvincular os benefícios da Zona Franca de Manaus aos Imposto Seletivo, um ponto que estava previsto no texto aprovado pela Câmara.

A saída para manter os benefícios tributários da região, segundo ele, virá por meio da criação de uma "Cide" específica para esse fim, em referência a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico.

— Isso acaba com toda aquela história de bicicleta sendo taxada. Acho que ficou uma solução muito robusta e que ficou muito legal. Vocês vão gostar da solução que foi encontrada. Eu fiquei muito satisfeito — disse o Senador.

Na quarta-feira, o senador já havia indicado que iria alterar a redação do Imposto Seletivo para desvinculá-lo da ZFM. O texto aprovado na Câmara dos Deputados previa que o tributo fosse usado para manter os benefícios tributários da região, alcançando "produção, comercialização ou importação" de bens de outras regiões que também são produzidos no polo industrial.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/10/2023

BRASIL É O PRIMEIRO PAÍS DO MUNDO A ADOTAR RELATÓRIOS DE RISCOS LIGADOS AO CLIMA PARA EMPRESAS DE CAPITAL ABERTO

Sistema será iniciado com adesão voluntária de empresas, fundos de investimentos e securitizadoras. A partir de 2026, informações serão obrigatórias

Por Cleide Carvalho — São Paulo

O Brasil é o primeiro país do mundo a adotar relatórios de gestão de risco ligados à sustentabilidade e às mudanças climáticas com base nas normas padronizadas pelo International Sustainability Standards Board (ISSB). A apresentação dos relatórios será voluntária até 2026, quando passará a ser obrigatória para as empresas de capital aberto, fundos de investimento e securitizadoras, que terão se entregar os documentos em maio.



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

Em 2027, a divulgação passará a ocorrer três meses após o exercício social ou simultaneamente com as demonstrações financeiras. O anúncio foi feito nesta sexta-feira pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e pelo presidente da Comissão de Valores Mobiliários (CVM), João Pedro Barroso.

-- A primeira medida é de divulgação de informações, que deve gerar aspectos positivos. O mundo é comprador de quem adere às regras de sustentabilidade e mudanças climáticas. (A medida) vai gerar um ciclo virtuoso de maior transparência - afirmou Haddad.

O ministro ressaltou que as empresas brasileiras têm vantagem competitiva no mercado mundial por dispor de energia limpa, devido à matriz energética do país, e que a padronização das informações deverá medir o quão limpa ela é.

-- Estão todos aprendendo e o Brasil quer se posicionar como protagonista - disse o ministro.

Haddad afirmou que o arcabouço regulatório deverá ser construído em conjunto com a iniciativa privada e que nada será feito de forma impositiva. Segundo ele, a construção do mercado de crédito de carbono é complexa e exige muitos instrumentos, mas o mundo está "olhando com bons olhos" para a movimentação do Brasil.

O relatório deverá incluir informações financeiras relacionadas à sustentabilidade, com indicadores e métricas claros, que permitirão que as empresas possam ser comparadas e ajudarão os investidores e identificar oportunidades e riscos. A informações englobam governança, estratégia, gestão de riscos, métricas e metas de sustentabilidade. A expectativa é que aumente o interesse na compra de papéis de empresas compromissadas com as ações para mitigar as mudanças climáticas.

Durante 2025, as regras deverão ser discutidas com as empresas e os participantes do mercado de capitais, para que o setor possa dar sugestões e participe da construção do sistema de informações. A ideia é que nada seja feito de forma impositiva, mas levando em conta as necessidades do mercado.

Banco Central

Durante a coletiva, Haddad afirmou que está avaliando, junto com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, nomes para as diretorias do Banco Central que deverão ser substituídas no fim deste ano. Terminam em dezembro os mandados das diretorias de Assuntos Internacionais e de Relacionamento, hoje ocupadas por Fernanda Guardado e Maurício Moura.

- Conversei ontem com o presidente Lula e nós devemos tomar uma decisão nos próximos dias - disse Haddad.

Na reunião de agosto do Copom, quando a taxa de juros básica da economia foi reduzida de 13,75% para 13,25% ao ano, Fernanda Guardado e Maurício Moura votaram contra a queda de meio ponto percentual. Ao lado de Diogo Guillen, diretor de Política Econômica, e Renato Dias de Brito Gomes, diretor de Organização do Sistema Financeiro, Fernanda e Moura defenderam uma queda de menor, de 0,25 ponto percentual.

O presidente do Banco do Central, Roberto Campos Neto, deu voto de minerva e ficou ao lado do grupo que defendeu a redução de 0,50 ponto percentual: Ailton Aquino (Diretoria de Fiscalização), Carolina de Assis Barros (Administração), Gabriel Galípolo (Política Monetária) e Otávio Ribeiro Damaso (Regulação).

Com a mudança nas duas diretorias, o governo Lula passará a ter quatro indicados no Banco Central e, conseqüentemente, no Copom, que tem nove cadeiras. Os indicados pelo atual governo que já participam do Copom são Gabriel Galípolo e Ailton de Aquino.

Inflação

O ministro da Fazenda afirmou que há preocupação com uma possível queda no ritmo da economia no terceiro trimestre deste ano e que desde o primeiro trimestre de 2023 o governo já sinalizava com a desaceleração. Segundo ele, as projeções econômicas estão se confirmando, como um crescimento econômico em torno de 3% e uma inflação mais perto de 5% no ano do que de 6%, como era projetada no começo do ano.

Guerra comercial com EUA: China restringe exportações de grafite, usado em carro elétrico
Haddad afirmou que está em diálogo permanente com o Banco Central e que o corte de juros de meio ponto percentual em agosto passado se mostrou acertado.

-- As pessoas que criticaram têm de rever sua posição. Era o último momento para começar o ciclo de cortes - disse Haddad, que lembrou o efeito dos juros altos sobre o endividamento das empresas, por exemplo.

Reforma tributária

Para o ministro, o governo também segue o caminho certo na aprovação da reforma tributária e das medidas necessárias para que seja aprovado e executado o orçamento de 2024.

-- Tenho conversado com governadores, prefeitos, deputados e senadores. Temos boas perspectivas de ter neste segundo semestre o mesmo sucesso que tivemos no primeiro semestre -- disse, referindo-se à aprovação de medidas pelo Legislativo.

Haddad lembrou que é necessário que o país volte a ter disciplina nas contas públicas e que os poderes - Executivo, Legislativo e Judiciário - se harmonizem.

-- É uma reforma esperada há 40 anos. Seria um feito muito grande do Brasil, não uma conquista de A, B ou C - afirmou, acrescentando que um estudo do Banco Mundial colocou o Brasil em 184º lugar numa lista de 190 países e que isso mostra o quanto a falta de uma reforma tributária afasta investimentos estrangeiros do país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 20/10/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO DEFINE 17 PROJETOS PARA ENFRENTAR 'CUSTO BRASIL' NOS PRÓXIMOS DOIS ANOS; VEJA PROPOSTAS

Prioridades incluem redução do custo de financiamento de projetos de infraestrutura e dos encargos sobre a tarifa de energia elétrica e remoção das barreiras à navegação hidroviária

Por Adriana Fernandes

BRASÍLIA – O governo definiu uma lista de 17 projetos prioritários a serem executados nos próximos 24 meses para o enfrentamento do chamado Custo Brasil – conjunto de dificuldades estruturais que encarecem os negócios e atrapalham o crescimento do País.

A lista, obtida pelo Estadão, foi aprovada nesta semana pelo Grupo de Trabalho para a Redução do Custo Brasil, criado pelo Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI) do governo federal.

No topo da lista estão propostas para a redução do custo de financiamento de projetos de infraestrutura e dos encargos setoriais incidentes sobre a tarifa de energia elétrica, remoção das barreiras à navegação hidroviária e racionalização das taxas portuárias.



O Custo Brasil representa a despesa adicional que as empresas brasileiras têm de desembolsar para produzir no País. Foto: Pedro Serapio

O grupo de trabalho mapeou um total de 105 taxas portuárias incidentes sobre a atividade exportadora, o que eleva o custo do comércio exterior no Brasil. Já os encargos setoriais representam hoje cerca de 13,7% da tarifa de energia elétrica e, para piorar, vêm apresentado um comportamento crescente: entre 2017 e 2022, aumentaram de cerca de 57%, representando R\$ 32 bilhões no último ano.

O Custo Brasil representa a despesa adicional que as empresas brasileiras têm de desembolsar para produzir no País, em comparação com a média do custo nos países da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O governo divulgou, em maio, que o Custo Brasil chega a R\$ 1,7 trilhão. O indicador foi obtido a partir de estudo realizado pelo Movimento Brasil Competitivo (MBC), em parceria com o Ministério de Desenvolvimento Indústria Comércio e Serviços, e é resultado de um conjunto de entraves que oneram o ambiente de negócios nacional.

Esse é um custo na operação de empresas de diversos portes e segmentos – encarece preços e serviços, comprometendo investimentos e a geração de empregos.

A secretária de Competitividade e Política Regulatória do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Andrea Macera, afirma que essa é uma agenda de governo. Segundo ela, as ações têm como objetivo enfrentar alguns dos principais desafios apresentados pelo setor produtivo, em consulta pública realizada pela pasta, para aumentar a produtividade e a competitividade das empresas brasileiras.

Os 17 projetos foram definidos com base no resultado de uma consulta pública que ficou no ar por 75 dias e que recebeu 1.283 contribuições de entidades representativas de vários setores da indústria, energia, telecomunicações, saúde e agropecuária. O grupo de trabalho vai entregar relatórios periódicos sobre o andamento das propostas para que sejam de fato monitoradas e efetivadas.

“Os prazos são diferentes: alguns de curto prazo, até seis meses, e outros de prazo mais longo, a serem trabalhados pelo grupo de trabalho”, afirmou. “O importante é a visibilidade para o setor produtivo das ações que estão sendo realizadas, para não ficar um conceito muito solto”, ressaltou.

Além da lista de 17 projetos, outras 24 propostas que serão objeto de acompanhamento – entre eles, a necessidade de regulamentar a Lei do Gás e do marco legal da cabotagem, além de uma reforma da Lei do Bem – de incentivo à pesquisa e ao desenvolvimento –, com a ampliação do escopo de empresas beneficiadas.

Como mostrou reportagem do Estadão em julho, a cumulatividade de tributos ao longo da cadeia produtiva, a complexidade da legislação tributária brasileira e o excesso de normas foram apontados como os principais problemas a serem resolvidos para a redução do Custo Brasil.

Veja a lista dos projetos:

1. Reduzir o custo de financiamento de projetos de infraestrutura



Estruturação de projetos de infraestrutura para que o setor privado tenha segurança para a realização de investimentos. Existe a necessidade de transparência e clareza de informações relativas aos diversos projetos.

2. Racionalizar os encargos setoriais incidentes sobre a tarifa de energia elétrica

Os encargos setoriais representam hoje cerca de 13,7% da tarifa de energia elétrica. Apresentam um comportamento crescente: entre 2017 e 2022, os gastos reais apresentaram um aumento de cerca de 57%, representando R\$ 32 bilhões no último ano.

3. Remover barreiras à navegação hidroviária

O transporte hidroviário é o modal de transporte mais importante na região Norte e apresenta significativo potencial no País. Para tal, faz-se necessário remover entraves regulatórios e atrair investimentos.

4. Aprimoramentos do sistema geral de garantias

Há uma lacuna entre os bens detidos pelas Micro e Pequenas Empresas (bens móveis) e as garantias exigidas pelos financiadores (bens imóveis). A solução para esse problema requer aprimoramentos na legislação brasileira.

5. Racionalizar as taxas portuárias

Mapeou-se um total de 105 taxas portuárias incidentes sobre a atividade exportadora, levando a custos excessivos ao comércio exterior.

6. Desburocratizar o processo de instalação de estações aduaneiras interior

As estações aduaneiras interior constituem importantes centros de logística, sendo a migração de concessão para autorização uma forma eficaz de difusão desse tipo de instalação.

7. Infraestrutura para a conectividade: trabalhar na harmonização das legislações municipais

Grande parte dos municípios ainda adotam legislações que dificultam o licenciamento para a instalação da infraestrutura e impõem obrigações, custos e complexidade à aprovação dos projetos do setor.

8. Prevenção de litígios tributários

A complexidade tributária se reflete no contencioso, produzindo efeitos negativos sobre os investimentos e a competitividade das empresas brasileiras. Estudo do Insper estima que o contencioso tributário brasileiro teria alcançado o equivalente a cerca de R\$ 5,44 trilhões em 2019, magnitude correspondente a 75% do PIB brasileiro.

9. Possibilitar a retomada das exportações de serviços

Garantir marco regulatório que confira segurança jurídica para realização de novas operações de exportação de serviços

10. Aprimoramento das condições de financiamento por parte do BNDES e da FINEP

Possibilitar a redução e simplificação dos custos de financiamento

11. Assegurar fontes de 'funding' estáveis para os bancos de desenvolvimento

Evitar que o financiamento ao desenvolvimento seja interrompido por falta de recursos

12. Propor mecanismos para a elevação do emprego e da valorização salarial, especialmente em setores prioritários para o desenvolvimento industrial

Assegurar o aumento da massa salarial na indústria brasileira

13. Isonomia tributária nas compras governamentais

A Constituição garante imunidade tributária aos entes públicos. No caso do setor de saúde, essa imunidade é estendida às instituições de assistência social sem fins lucrativos, entre outras. Em virtude da imunidade, os entes públicos, bem como essas entidades (que correspondem à maior



parte do mercado nacional para dispositivos médicos) não pagam os tributos internos (IPI, PIS, Cofins e ICMS) incidentes na importação quando adquirem bens produzidos no exterior.

O problema ocorre porque, no caso desses tributos, o sujeito passivo da obrigação tributária são as empresas produtoras, e não as entidades compradoras, como ocorre na tributação incidente sobre a importação. Com isso, o produto nacional é vendido por preço que embute toda essa carga tributária, enquanto o importado fica totalmente livre dela.

Segundo a Associação Brasileira de Indústria de Dispositivos Médicos (ABIMO), essa situação gera uma diferença de cerca de 35% a 38% no custo em detrimento do produto nacional.

14. Aprimoramento dos incentivos a investimentos produtivos no mercado de capitais

No mundo desenvolvido, há um movimento no sentido de maior regulação de instrumentos financeiros para desincentivar atividades especulativas e estimular investimentos produtivos. No caso do Brasil, o mercado de capitais possui participação estrangeira superior à de países semelhantes e é mais flexível em relação às chamadas negociações de alta-frequência.

15. Mapeamento de políticas internacionais de incentivo à Transição Energética

Necessidade de maior compreensão das ações internacionais para maximizar os ganhos na cooperação com parceiros internacionais.

16. Aperfeiçoamento da regulação referente à logística reversa

17. Harmonização das legislações dos entes federativos referentes à logística reversa

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/10/2023

FUNDOS DE INVESTIMENTO CRIAM GIGANTES DO AGRONEGÓCIO GLOBAL NO INTERIOR DO BRASIL

Fundos locais enxergaram na área inúmeras oportunidades pouco exploradas e têm criado empresas para torná-las futuras campeãs na Bolsa

Por Cristiane Barbieri

Grandes fundos estrangeiros de private equity, aqueles que compram participações em empresas fechadas para turbiná-las, torcem o nariz para investimentos que fogem dos grandes centros urbanos no Brasil, especialmente aqueles ligados ao agronegócio.

Entre os motivos, estão a volatilidade cíclica do setor, a menor capacidade de consumo da população no interior do País, bem como a possibilidade de melhorar as companhias apenas com ferramentas de gestão. Porém, os fundos locais enxergaram aí uma avenida de oportunidades pouco exploradas - e têm aproveitado para criar grandes empresas, com a intenção de torná-las futuras campeãs na Bolsa. Algumas, já com certo porte, têm potencial para virar líderes globais em suas áreas de atuação, com o peso do Brasil na área.

“O agronegócio, do ponto de vista de crescimento para a economia brasileira, é super relevante”, diz Cristiano Lauretti, sócio e gestor da área de private equity do Kinea. “É a vocação natural deste País, que sofre há décadas com a retração da indústria.” Para ele, o gestor precisa ter a cabeça aberta para olhar setores que se destacam nos mercados locais. “Se não, está deixando na mesa oportunidades interessantes”, afirma.

Do mesmo modo que o Kinea, fundos como o Pátria e o Aqua Capital, entre outros, têm lançado-se nessa frente. Apesar de não investirem em terra ou na produção de grãos, especificamente, procuram orbitar em torno do agronegócio - e da riqueza que ele gera. A ideia é consolidar setores que são bastante pulverizados, como varejo e distribuição de produtos agrícolas, bem como novas tecnologias em torno do campo.



Laboratório de multiplicação de bactérias da Solubio, do Aqua: Brasil está na linha de frente dos bioinsumos
Foto: Tiago Queiroz

“Todo investidor gosta do agro, mas não gosta do risco do agro”, afirma Sebastian Popik, fundador do Aqua Capital, que investe exclusivamente em empresas da área. “O desafio é saber como ter exposição, sem estar suscetível a toda essa volatilidade. Há indústrias que estão um pouco mais amparadas - e tentamos estar aí.”

Assim, o Aqua criou plataformas como a de distribuição de insumos agrícolas Agrogalaxy, que teve receita líquida de quase R\$ 12 bilhões no ano passado e no fim do último trimestre tinha 169 lojas em 14 Estados do País. Já o Pátria é dono da distribuidora Lavoro Agro, sua plataforma latino-americana na área, que teve receita líquida anual de R\$ 7,7 bilhões até o fim de junho de 2022 e, em dezembro, tinha 215 distribuidoras no Brasil, na Colômbia e uma trading no Uruguai.

Por sua vez, a Kinea tem a distribuidora de produtos pecuários Alvorada, enquanto o Pátria é dono da Agroline, também do mesmo segmento. Todos os fundos, de alguma maneira, também investem em empresas nas fronteiras tecnológicas, como produtoras de bioinsumos e análises de terra, além de outras frentes de inovação, com as quais procuram construir líderes de mercado.



Agroline, do Pátria: rede voltada exclusivamente a pecuaristas Foto: Tiago Queiroz

Nesta área, especificamente, os especialistas dizem que o Brasil está à frente de todos os países, em termos de pesquisa, desenvolvimento e uso dos produtos. O Estadão/Broadcast publicará reportagens especiais sobre essas empresas, ao longo dos próximos dias.

“Investimos de R\$ 200 milhões a R\$ 300 milhões para comprar participações minoritárias”, diz Lauretti. “Com um cheque deste tamanho, a empresa já tem de ser média para grande e ser líder de uma região ou nacionais, para consolidar áreas.”

Apesar de serem gestoras nascidas no Brasil, grande parte dos investidores que coloca os recursos sob seus cuidados é estrangeiro. Com US\$ 1,1 bilhão em gestão, o Aqua, por exemplo, tem mais de 90% dos recursos provenientes de outros países. O mesmo acontece nos outros fundos.

“Sempre que pensam no agro, os norte-americanos têm como padrão os seus próprios produtores: com propriedades menores e pouco capitalizadas, tocadas por pessoas mais velhas, que acabam sendo pouco rentáveis, com margem da ordem de 4%”, afirma Ruy Cunha, presidente da Lavoro Agro e diretor do Pátria para a área. “Só que, no Brasil, essa rentabilidade gira em torno de 35% a 40%.”

Os motivos, segundo ele, dizem respeito ao modelo de negócios. O produtor brasileiro, em sua grande maioria, é dono da terra e não paga pelo aluguel da propriedade, como é o caso do norte-americano. “O brasileiro também tem duas, às vezes, até três safras para rentabilizar sua propriedade e, quando se coloca tudo junto, percebe-se que ele é mais resiliente porque tem margem para absorver variações de preço.”

Outros pontos têm atraído esse capital estrangeiro, via fundos locais. Um são as perspectivas do setor como um todo, que mesmo com pandemia e guerras, continua crescendo. “Os fundamentos

são de longo prazo”, diz Cunha. “O mundo precisa comer e há poucos lugares com capacidade de produção para atender à demanda.”

Além da consolidação de áreas, os fundos trazem profissionalização aos negócios. Nas mãos da primeira geração de fundadores, as empresas do agro têm grande espaço de crescimento apenas com a introdução de ferramentas de gestão tradicionais. Muitas vezes, porém, enfrentam resistência dos fundadores. “No começo era mais difícil porque não tínhamos experiência e tinha a sensação de perda do dono: ‘antigamente a gente fazia isso dessa forma’”, diz Cunha. “Aprendemos a lidar com isso melhor e temos hoje um time dedicado à integração de empresas, que procura garantir as transições cada vez mais suaves.”

Outra frente que os fundos dizem trazer está ligada à melhoria dos parâmetros de sustentabilidade. Formalizadas, as varejistas, por exemplo, são proibidas de oferecer crédito a produtores que não tenham o Cadastro Ambiental Rural (CAR) em dia. “A parte ambiental é um dos componentes que entra na concessão de crédito e 80% das nossas vendas são a prazo”, afirma Cunha.



Aqua fez IPO da Agrogalaxy e captou R\$ 350 milhões, em 2021 Foto: Tiago Queiroz

Os fundos também têm conseguido vender, com alguma facilidade, os negócios, após dar algum porte às empresas. O Aqua, por exemplo, adquiriu fatias em 50 companhias e criou 15 plataformas. Vendeu seis delas e em um caso, o da varejista Agrogalaxy, fez um IPO (oferta inicial de ações, na sigla em inglês) no qual captou R\$ 350 milhões, em 2021. Apesar da oportunidade de sair do negócio, o Aqua continuou à frente da empresa.

Já o Pátria abriu o capital da Lavoro na Nasdaq via um Spac, as chamadas “empresas cheque em branco”, criadas especificamente para aportar capital e levar à Bolsa companhias com potencial de crescimento. Fechado em setembro do ano passado, o acordo avaliou a empresa em US\$ 1,2 bilhão e resultou na captação de US\$ 225 milhões destinados exclusivamente à companhia. Da mesma maneira, o Pátria continuou no negócio.

Já o Kinea investiu na Lojas Avenida, especializada em vestuário, em 2014, de olho na riqueza gerada pelo agro para a população do Centro-Oeste e vendeu-a em 2021. “Pegamos a recessão da Dilma em 2015 e 2016, pandemia e mesmo assim, vendemos nossa participação para um grupo sul-africano, o Pepkor, que tem mais de 5 mil lojas naquele país e está chegando em São Paulo”, diz Lauretti.

“Não tivemos um grande retorno por causa do período que atravessamos, mas é um caso que serve para mostrar que o investidor estrangeiro de regiões que não são as suspeitas usuais também olha para o interior do País.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 20/10/2023



Nova regra da CVM reflete normas internacionais que visam melhorar confiança na divulgação de empresas sobre ESG

Por Juliana Schincariol — Do Rio

Textos, fotos, artes e vídeos do Valor estão protegidos pela legislação brasileira sobre direito autoral. Não reproduza o conteúdo do jornal em qualquer meio de comunicação, eletrônico ou impresso, sem autorização do Valor (falecom@valor.com.br). Essas regras têm como objetivo proteger o investimento que o Valor faz na qualidade de seu jornalismo.

Os primeiros relatórios de sustentabilidade de empresas brasileiras que vão refletir as normas internacionais sobre o assunto serão publicados a partir de 2025. A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) pretende divulgar a nova norma nesta sexta-feira e, com isso, o Brasil será o primeiro país a anunciar a adoção dos novos critérios do Conselho Inter

primeiro país a anunciar a adoção dos novos critérios do Conselho Internacional de Padrões de Sustentabilidade (ISSB, na sigla em inglês). Nos dois primeiros anos, a divulgação será voluntária. De 2027 em diante, os documentos serão obrigatórios para companhias listadas nas categorias A e B.

Os padrões inaugurais do ISSB, S1 e S2, ajudarão a melhorar a confiança nas divulgações das empresas sobre sustentabilidade para informar as decisões de investimento. E criarão, pela primeira vez, uma linguagem comum para divulgar o efeito dos riscos e oportunidades relacionados ao clima nas perspectivas de uma empresa.

O formato do relatório já está previsto nas normas internacionais do ISSB. Com a edição da regra no Brasil, o regulador determina a data de divulgação, o público-alvo da regra e como isso deve ser feito. Tanto é que não houve consulta pública para discutir o tema com participantes do mercado.

No início do mês, o presidente da CVM, João Pedro Nascimento, participou do XX Seminário Internacional da Fundação de Apoio aos Comitês de Pronunciamentos Contábeis e de Sustentabilidade (FACPCS), em São Paulo, e comentou sobre o tema. Na ocasião, disse que a norma estava prestes a ser divulgada e sinalizou que o Brasil seria pioneiro na adoção das regras internacionais. “Temas relacionados à agenda sustentável são transversais ao mercado de capitais. As finanças sustentáveis trazem muitas oportunidades. A economia verde trará muitos negócios para o Brasil”, disse, à época.

O S1 trata de uma estrutura conceitual básica dos relatórios, parecida com o que há nas normas de contabilidade. As regras seguintes, a começar pela S2, são temáticas. A previsão é que novas regras sejam divulgadas à frente. Os primeiros relatórios de empresas brasileiras devem ser conhecidos a partir de 2025, tendo o ano anterior como base. Nesta primeira rodada e no ano seguinte, as divulgações serão voluntárias. A partir do terceiro ano, serão obrigatórias para as empresas listadas categoria A e B.

“A S2 trata do clima, poluição, emissão de gases de efeito estufa. A empresa vai ter que avaliar os riscos e oportunidades relacionados ao meio ambiente”, afirma o diretor do Instituto dos Auditores Independentes do Brasil (Ibracon), Rogério Lopes. Segundo o executivo, é importante que o relatório de sustentabilidade e as demonstrações financeiras sejam conectados. “Embora a norma de contabilidade não adote especificamente uma norma para sustentabilidade, ela tem uma norma geral que fala de risco que precisam ser endereçados e divulgados”, diz.

Além disso, o tema tem que envolver a alta administração da companhia, inclusive o conselho. “É necessária uma excelente governança, não esperar que o departamento responsável sozinho cumpra a obrigação. O tema tem de ser responsabilidade de todas as áreas da empresa.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/10/2023

NORCOAST INICIA ROTAS DE CABOTAGEM NO 1º TRIMESTRE DE 2024

Joint venture da Hapag Lloyd e Norsul fará trajeto entre Manaus e Paranaguá e monta estrutura multimodal em raio de 400 km da costa

Por Taís Hirata — De São Paulo



Gustavo Paschoa, presidente da Norcoast: “Há expectativa de ampliar o leque de segmentos que usam cabotagem” — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A Norcoast, nova empresa de cabotagem formada pela Hapag-Lloyd e pela Norsul, deverá iniciar suas operações no primeiro trimestre de 2024, segundo o presidente, Gustavo Paschoa.

A companhia focada na movimentação de contêineres deverá contar inicialmente com quatro embarcações de 3.500 TEUs (medida equivalente a contêineres de 20 pés), que farão as rotas de subida e descida entre Paranaguá (PR) e Manaus, passando por Santos (SP), Suape (PE) e Pecém (CE).

“O mercado de cabotagem brasileiro não vê um novo entrante há 20 anos. Há muita demanda reprimida no país”, afirma Paschoa. “A joint venture traz a experiência da Norsul em cabotagem e a da Hapag-Lloyd no manuseio de contêineres”, diz o executivo.

As companhias chegaram a um acordo em 2022 e, neste ano, conseguiram as licenças necessárias. A Norcoast recebeu a aprovação da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) na quarta-feira (18) – era a última liberação que faltava.

Do lado da Norsul, da ideia do negócio surgiu em 2020, quando a empresa brasileira, que atua em cabotagem com cargas a granel, iniciou um processo de diversificação, impulsionada pelas discussões da nova legislação do setor, a chamada “BR do Mar”. No fim de 2021, começaram as conversas com a Hapag Lloyd, empresa de navegação global, que atua em 135 países.

“Os navios de longo curso estão aumentando de tamanho, então a cabotagem é cada vez mais importante para o armador de longo curso. É um mercado com potencial de crescimento grande.”

Hoje, o mercado nacional de cabotagem é dominado por três grupos, todos atrelados a companhias de navegação de longo curso: a Aliança (da Maersk), a Login (da MSC) e a Mercosul Line (da CMA CGM). Apesar de ter a Hapag -Lloyd como acionista, a Norcoast deverá prestar serviços a outros armadores e terá forte foco na demanda doméstica, diz Paschoa. A carga vinda de linhas de longo curso deverá responder por uma fatia de 20% a 30% do total.

A nova empresa se beneficiou das flexibilizações trazidas pela “BR do Mar”, vigentes desde o ano passado, segundo o executivo. A nova lei buscou estimular o mercado de cabotagem no país. Uma das medidas que ajudou a Norcoast foi a possibilidade de incorporar os quatro navios. Antes da lei, seria necessário que a companhia já tivesse uma frota brasileira para trazer embarcações “a casco nu” (que chegam sem tripulação a passam a ser operadas pela empresa). “Os navios terão tripulação 100% brasileira”, afirma.

A cabotagem não vê entrantes em 20 anos. Há demanda reprimida no país”

— Gustavo Paschoa

Para além da operação de cabotagem, a Norcoast deverá oferecer serviços multimodais. “Vamos atuar em um raio de 400 km para dentro do continente. Em todos os portos em que atuamos, temos acordos operacionais com terminais portuários e estamos mobilizando depósitos de contêineres e

armazéns para fazer a consolidação e desconsolidação da carga. Também montamos uma rede de 70 empresas de transporte rodoviário.”

A expectativa é que os volumes movimentados pela empresa tenham uma escalada ao longo dos próximos três anos e cheguem a um volume próximo a 200 mil TEUs por ano, em sua maturidade, considerando os cinco portos e todos os modais de atuação.

Para Paschoa, grande parte do crescimento da empresa virá de uma demanda reprimida do mercado, que não utiliza o modal por falta de capacidade. A ideia é capturar novos perfis de clientes.

“Há a expectativa de ampliar o leque de segmentos que usam cabotagem. Por exemplo, empresas do varejo, ou de menor porte. Além da questão da capacidade, o caminhão é uma opção mais simples. A cabotagem requer planejamento, porque os navios saem semanalmente. Acreditamos que empresas menores, com a ajuda de ferramentas digitais e de equipes dedicadas, podem passar a usar”, diz. Além disso, o grupo deve oferecer opções para aqueles que não enchem um contêiner inteiro, consolidando a carga de diferentes clientes.

Questionado sobre a situação de grave seca no Amazonas, que hoje impede a passagem dos navios, Paschoa afirma que, embora a empresa ainda não esteja em funcionamento, o tema é uma preocupação e a equipe já tem buscado se preparar para situações semelhantes no futuro.

“A Norcoast vai trazer uma expertise da Norsul para a operação de balsas, o que traz possibilidades para um planejamento no ano que vem. Hoje tentaram usar essa alternativa usando o terminal em Vila do Conde, mas a estrutura não tem capacidade, não adiantou muito”, diz.

Ele avalia que uma solução definitiva para a questão demandará ações também do poder público. “Temos que achar soluções como a dragagem regular do canal e opções de transbordo para mitigar e até neutralizar o efeito da seca que acontece todo ano, mas que neste ano foi recorde. Pela gravidade da seca, entendo que no ano que vem o planejamento vai ser melhor. Mas as secas vão continuar acontecendo e vão ser cada vez mais graves.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 20/10/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VLI INICIA TESTES DE OPERAÇÃO SEMIAUTÔNOMA DE TRENS NA FERROVIA CENTRO-ATLÂNTICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 20/10/2023 - 20:04



Estimativa é de alcançar economia de combustível de até 7%

A VLI, operadora ferroviária, expandiu o projeto Leader, criado para buscar o melhor desempenho de eficiência energética e, diretamente, também contribuir para a redução de emissão de CO2 para seus os corredores Sudeste e Leste, na Ferrovia Centro-Atlântica. Inicialmente, no segundo semestre de 2022, 51 locomotivas com esta tecnologia de assistente de condução passaram a circular no Corredor Norte do país, trecho que liga Porto Nacional (TO) ao sistema portuário de São Luís (MA). Somam-se a elas outras 110 locomotivas no Corredor Sudeste e 29 no Leste, totalizando 190 com esse sistema.

Por meio deste software, quando o trem atinge velocidade superior a 8 km/hora, o maquinista pode habilitar a condução semiautônoma. O gerente-geral de Engenharia, Desenvolvimento e Tecnologia Operacional da VLI, Cesar Toniolo, ressalta que o Leader integra a estratégia de descarbonização da empresa. “Esta tecnologia permite a identificação de fatores operacionais que habilitam a sua condução de forma mais eficiente, reduzindo o consumo de combustíveis fósseis”.

Ele afirma que é estimada uma economia de combustível em 7% nos Corredores Leste e Sudeste e de 3,5% no Corredor Norte. A expectativa é de que estas metas já possam ser alcançadas em 2024, a partir do aperfeiçoamento contínuo da tecnologia. “O programa passou por adaptações para as especificidades da ferrovia da companhia e a cada teste são feitas melhorias contínuas no sistema, para cada aprimorá-lo sempre mais. O projeto está em fase de validação e adaptação à realidade operacional da VLI”, explica.

Segundo ele, o maquinista segue essencial na operação do trem. “Ele é responsável por supervisionar a operação do assistente e retomar o controle quando necessário. Cabe a ele assumir o controle do trem em caso de qualquer variável não planejada durante a circulação da composição, garantindo a segurança do sistema ferroviário, bem como executando os procedimentos operacionais de parada ou alertas da passagem do trem”.

Nesta primeira etapa de implantação, a previsão é de que o sistema seja instalado em 226 locomotivas responsáveis pelos principais fluxos da VLI, dentro dos Corredores Norte, Leste e Sudeste. O Leader ainda viabilizará a redução de desgaste de material rodante e o aumento da segurança nas operações ferroviárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

PORTO DE SANTOS CRIA TABELA DE DESCONTOS PARA NAVIOS VERDES, DE ASSAGEIROS E CABOTAGEM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 19/10/2023 - 20:04



O Porto de Santos reduzirá as tarifas cobradas dos chamados “navios verdes”, com menos emissão de poluentes. Os descontos também beneficiam os navios de cabotagem e os de passageiros, como forma de incentivar o turismo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, recebeu o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, em Brasília, e aprovou os descontos propostos nas novas tabelas, também autorizados pelo Conselho de Administração da Autoridade Portuária (Consad).

Os critérios que incentivam os navios verdes são baseados numa pontuação no score do índice da ESI (Environmental Ship Index), que pontua as embarcações com notas de zero a 100, a partir da análise do uso de tecnologias para sistemas ou combustíveis que permitam a redução de emissão do óxido de nitrogênio (NOX) e óxido de enxofre (SOX) para além dos limites regulamentares exigidos.

O desconto tarifário será de 15% quando o score se situar entre 71 a 100 pontos; de 10%, entre 51 a 70 pontos; de 5%, entre 31 a 50 pontos, e os situados entre zero a 30 não terão a redução.

Já para incentivar a navegação de cabotagem, a tabela aprovada valoriza o número de frequência nos portos nacionais, cujo percentual de desconto aumenta quanto mais os navios utilizam os serviços portuários do país.

Os descontos aos navios de cabotagem serão concedidos com base no histórico de escalas dos 12 meses anteriores ao mês de atracação, a ser aplicado ao item 2 da Tabela 1 de Infraestrutura de Acesso Aquaviário, levando em conta a diferenciação entre as embarcações de longo curso e as de cabotagem.

Pela tabela aprovada, navios acima de 48 escalas terão desconto de 65%; entre 24 a 47 escalas, o desconto será de 55%; entre 12 a 23, de 45%; entre 8 a 11, de 35%; entre 5 a 7, de 30%. Entre 3 e 4, de 25% e de 1 a 2 escalas não terão direito ao desconto.

No caso dos navios de cruzeiros, a tabela de descontos prestigia os transatlânticos com maior número acumulado de passageiros, chegando a conceder 60% de redução quando o número estiver acima de 650 mil; de 50%, entre 450 mil a 649 mil passageiros; de 40%, entre 300 mil e 449 mil; de 30%, entre 150 mil a 299 mil; de 20%, entre 80 mil a 149 mil, e de 10%, entre 10 mil a 79 mil passageiros.

Para o ministro Silvio Costa Filho, a medida incentiva o turismo, pois estimula a geração de empregos no País: “Cada quatro turistas que chegam geram um emprego no Brasil. Os cruzeiros marítimos vão contribuir para aquecer a economia nacional. Da mesma forma que o incentivo à cabotagem e à preservação ambiental vão resultar em ganhos importantes para os brasileiros”, afirmou Costa Filho.

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou que, a pedido do ministro, foram feitos os estudos que permitiram a concessão dos descontos. “Esta política do ministério atende a determinação do Governo Federal, que visa gerar mais empregos, renda e, conseqüentemente, justiça social por meio dos portos brasileiros. O Porto de Santos, assim, cumpre a sua parte neste importante tarefa”, concluiu.

A vigência dos descontos será pelo prazo inicial de 12 meses, a contar após dez dias da publicação das tabelas. No caso dos navios verdes e de cabotagem, a medida deve estar vinculada a acordo com, ao menos, a Associação Brasileira de Armadores de Cabotagem (ABAC), e a aplicação restrita à nova estrutura tarifária.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

KONGSBERG DIGITAL DIGITALIZARÁ NAVIOS DA POSIDONIA

Da Redação NAVEGAÇÃO 19/10/2023 - 20:04



A Kongsberg Digital anuncia colaboração com a empresa de navegação Posidonia. Como parte desta parceria, embarcações selecionadas da frota da Posidonia serão equipadas com a infraestrutura para nuvem da Kongsberg Digital, Vessel Insight e o conjunto de aplicativos K-fleet.

O Vessel Insight da Kongsberg Digital oferece uma abordagem simplificada para a digitalização marítima, permitindo que armadores como a Posidonia aproveitem o potencial dos dados de seus navios. Esta integração permite ao armador ter acesso a dados em

tempo real da sua frota para melhorar as operações, minimizar o consumo de combustível e apoiar os esforços de sustentabilidade.

O conjunto de aplicações K-fleet oferece ferramentas que auxiliam em áreas como planejamento de manutenção, gestão de inventário, aquisição, gestão de qualidade e segurança, documentação e operação de frota.

A infraestrutura do Vessel Insight será instalada em cinco navios offshore da Posidonia e em quatro navios mercantes.

A Posidonia oferece transporte de cabotagem e comércio internacional, operações em offshore e gestão de navios.

“A indústria marítima enfrenta uma pressão crescente para reduzir a sua pegada de carbono, e soluções digitais como o Vessel Insight são cruciais para ajudar os armadores a cumprir as metas ambientais. A Posidonia está na vanguarda da digitalização marítima através desta parceria, demonstrando a sua dedicação às práticas de transporte marítimo sustentável.”, afirma Alex Ikononopoulos, COO da Posidonia.

“Estamos entusiasmados com a parceria com a Posidonia, um player de destaque no setor marítimo brasileiro. A nossa plataforma Vessel Insight foi concebida para simplificar a digitalização marítima e, com esta colaboração, a Posidonia pode aproveitar todo o potencial dos dados dos seus navios. Esta parceria ressalta a dedicação da Kongsberg Digital em promover a transformação digital em centros marítimos em todo o mundo”, afirma Christopher Bergsager, vice-presidente de crescimento marítimo global da Kongsberg Digital.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

CLASSNK EMITE APROVAÇÃO DE PRINCÍPIO (AIP) PARA EMBARCAÇÃO MOVIDA A HIDROGÊNIO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 19/10/2023 - 20:04



A ClassNK emitiu uma aprovação em princípio (AiP) para um conceito de layout de pacote para uma embarcação multifuncional movida a hidrogênio desenvolvida pela Mitsui OSK Lines, Ltd. (Estaleiro Onomichi), Kawasaki Heavy Industries, Ltd. (Kawasaki) e Japan Engine Corporation (J-ENG). Esta é a primeira certificação AiP do mundo para um navio equipado com um grande motor de baixa velocidade, dois tempos, movido a hidrogênio, como motor de propulsão principal.

De acordo com as empresas, a operação de demonstração da embarcação será realizada durante dois anos a partir do ano fiscal de 2027, como parte do desenvolvimento de motores marítimos a hidrogênio e de sistema de combustível de hidrogênio marinho MHFS.

A construção da embarcação para a MOL e a MOL Drybulk, até 2026, ficará a cargo do estaleiro Onomichi. O grande motor de baixa velocidade e dois tempos movido a hidrogênio é da J-ENG e o MHFS é da Kawasaki.

A ClassNK realizou revisão de um conceito de layout para o MHFS com base em suas regras. Ao confirmar que cumprem os requisitos prescritos, a classificadora emitiu o AiP.

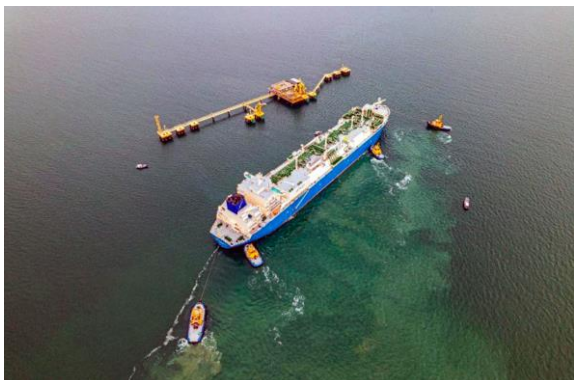
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

PETROBRAS CONTRATA NAVIO PARA TERMINAL DE REGASEIFICAÇÃO DE GNL DA BAHIA

Da Redação NOTÍCIAS

Embarcação, uma das mais modernas da frota mundial, contribuirá para a garantia da confiabilidade e flexibilidade no suprimento de gás natural ao mercado nacional



A Petrobras fechou contrato de dez anos com a empresa Excelerate Energy para uso do navio "Excelerate Sequoia". Com capacidade de armazenamento de 173 mil m³ e de regaseificação de 23 milhões de m³/d, compatível com os mais modernos da frota mundial, a embarcação vai operar no Terminal de Regaseificação de Gás Natural Liquefeito - GNL - da Bahia (TR-BA), que está conectado à malha integrada de transporte de gás natural. Trata-se de um navio regaseificador de GNL, que transforma o gás natural importado do estado líquido para gasoso.

“A contratação visa garantir a continuidade operacional do Terminal de Regaseificação de GNL da Bahia, cuja posse retorna para a Petrobras em 01/01/2024, após o término do arrendamento para a Excelerate. Com isso, garantimos nossa capacidade de oferta para atendimento aos compromissos assumidos, em consonância com o previsto no Planejamento Estratégico da companhia”, assegurou o diretor de Transição Energética e Sustentabilidade da Companhia, Maurício Tolmasquim.

A contratação possibilitará, pelos próximos 10 anos, a disponibilidade operacional simultânea do Terminal de Regaseificação de GNL da Baía de Guanabara (TR-BGUA) e do TR-BA, garantindo a manutenção dos elevados níveis de confiabilidade e flexibilidade oferecidos pela Petrobras na entrega de gás natural aos seus clientes.

O "Excelerate Sequoia" utiliza tecnologia de última geração, que, além da alta capacidade de regaseificação, confere operação mais eficiente, com baixo consumo de combustível, sendo compatível com o TR-BA e com o TR-BGUA.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

UNIVERSIDADE PETROBRAS É RELANÇADA

Da Redação OFFSHORE 19/10/2023 - 20:33



Antonio Flutt (E), tomou posse no Rio de Janeiro como novo gerente da Universidade Petrobras

A Petrobras promoveu na segunda-feira (16) o relançamento da Universidade Petrobras (UP). A estrutura da universidade passará a centralizar numa área organizacional única e integrada as atividades de treinamento e capacitação da companhia. A UP também terá a missão de potencializar o conhecimento não só das áreas tradicionais da indústria de óleo e gás, como também de todas as áreas de conhecimento necessárias para os desafios que se colocam para

ampliar a atuação da companhia para as energias renováveis.

— A Petrobras está na vanguarda da tecnologia. Muitas vezes a companhia tem que formar seus próprios quadros de empregados, pois não encontra a capacitação necessária externamente. Nesse sentido, é importante termos uma Universidade Petrobras fortalecida, capaz de atender plenamente às necessidades da companhia. Queremos também que a UP volte a ser um centro de referência em ensino, aprendizagem e gestão do conhecimento não só para a Petrobras, mas para a indústria de energia no país. Também pretendemos manter os avanços de digitalização obtidos recentemente — disse o presidente da companhia, Jean Paul Prates, durante a cerimônia de relançamento.

Durante o evento, foi abordada a trajetória da gestão do conhecimento e dos processos de aprendizagem na indústria de óleo e gás no Brasil, desde antes da fundação da Petrobras. O antigo

Conselho Nacional do Petróleo (CNP) já tinha como uma de suas prioridades o treinamento de profissionais para a indústria. Em 1954, foi fundado o Centro Nacional de Aperfeiçoamento e Pesquisas do Petróleo (o Cenap), o primeiro passo da jornada da atual Universidade Petrobras. A partir daí a Petrobras passa a centralizar as atividades de ensino e pesquisa. Deste embrião, com o passar do tempo, nasceram a Universidade Petrobras e o Centro de Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Leopoldo Américo Miguez de Mello (Cenpes).

A Petrobras tem atualmente cerca de 40 mil empregados na ativa e mais dezenas de milhares de petroleiras e petroleiros aposentados, muitos deles atuando na indústria. Quase todos eles passaram pelos bancos da Universidade Petrobras, seja em cursos de formação, seja em cursos de aprendizagem contínua e inclusive de pós-graduação. Nos últimos anos, no entanto, como um reflexo do próprio movimento da empresa, que passou por desinvestimentos e saiu ou planejou a saída de algumas áreas de atuação, a Universidade Petrobras diminuiu de tamanho.

— A Petrobras sempre foi uma empresa formadora de conhecimento no Brasil, contribuindo para suas atividades e para a sociedade brasileira. É muito gratificante estar aqui neste momento de reconstrução da Universidade Petrobras. Com os desafios com a transição energética, vamos precisar intensificar os processos de treinamento e inovação cada vez mais — destacou a diretora de Assuntos Corporativos da Petrobras, Clarice Coppetti.

Durante o evento, o novo gerente geral da Universidade Petrobras, Antonio Felipe Flutt, tomou posse no cargo. Flutt possui graduação e mestrado em Engenharia Mecânica pela Universidade Federal do Rio de Janeiro. Foi coordenador do Curso de Formação (CENEQ) da Petrobras e tem atuado por mais de duas décadas na Educação Corporativa e Gestão do Conhecimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023

ANTAQ IDENTIFICA DEMANDA POR NOVOS TECONS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19/10/2023 - 22:03



Arquivo/Divulgação

Diretora da agência destacou que, apesar dos ganhos de eficiência, existem movimentos recentes no setor portuário brasileiro, como projeto do novo Tecon em Suape, discussão sobre necessidade de um novo Tecon em Santos e licitação em Itajaí

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) identifica que, apesar do aumento de eficiência alcançado pelos principais terminais de contêineres, a demanda por novas instalações neste segmento de cargas continua. A diretora da Antaq, Flávia Takafashi, observa que muitos Tecons vêm movimentando cada vez mais e performando no limite da eficiência, o que acaba ampliando os tempos de atracação e tornando os pátios mais cheios, com berços cada vez mais ocupados e com menos janelas. Ela acredita que a demanda por infraestrutura é sempre presente.

Flávia citou alguns movimentos recentes no setor portuário brasileiro, como o projeto do novo Tecon em Suape (PE) e a discussão, nos últimos anos, sobre a necessidade de um novo Tecon em Santos (SP). "Temos percebido essa demanda de novos terminais (...) A demanda de infraestrutura sempre vai haver. Precisa de um esforço coletivo para provê-la antes dela chegar no gargalo e temos ferramentas para dar esse aumento de capacidade para infraestrutura brasileira", comentou Flávia, na última quarta-feira (18), durante o evento Brasil Export, em Brasília.

Na ocasião, a diretora disse que a definição do modelo e da área a ser ocupada pelo novo Tecon em Santos, denominado STS-10, está na esfera do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e da Autoridade Portuária de Santos (APS). Ela acrescentou que existem outras discussões em



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 176/2023
Página 43 de 43
Data: 20/10/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

andamento sobre a mudança da área ocupada pelo terminal da Concais, assim como a renegociação do contrato da Ecoporto.

Flávia explicou que, a partir da definição do novo modelo, o processo voltará para agência reguladora para reavaliação. “A Antaq [no governo passado] havia aprovado outro modelo antes da parada da concessão. Neste momento, está em análise sobre uma eventual troca de área ou alteração do modelo”, ressaltou a diretora.

Itajaí

A diretora disse ainda que a Antaq está decidindo sobre as questões para retomada da operação em Itajaí (SC). O prazo foi prorrogado para esta sexta-feira (20), a fim de que a comissão de licitação avalie a documentação solicitada pelo segundo colocado do processo licitatório, publicando o resultado da classificação ou eventualmente da desclassificação do interessado. O resultado será dado pela comissão de licitação e pela Procuradoria junto à Antaq.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/10/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 20/10/2023