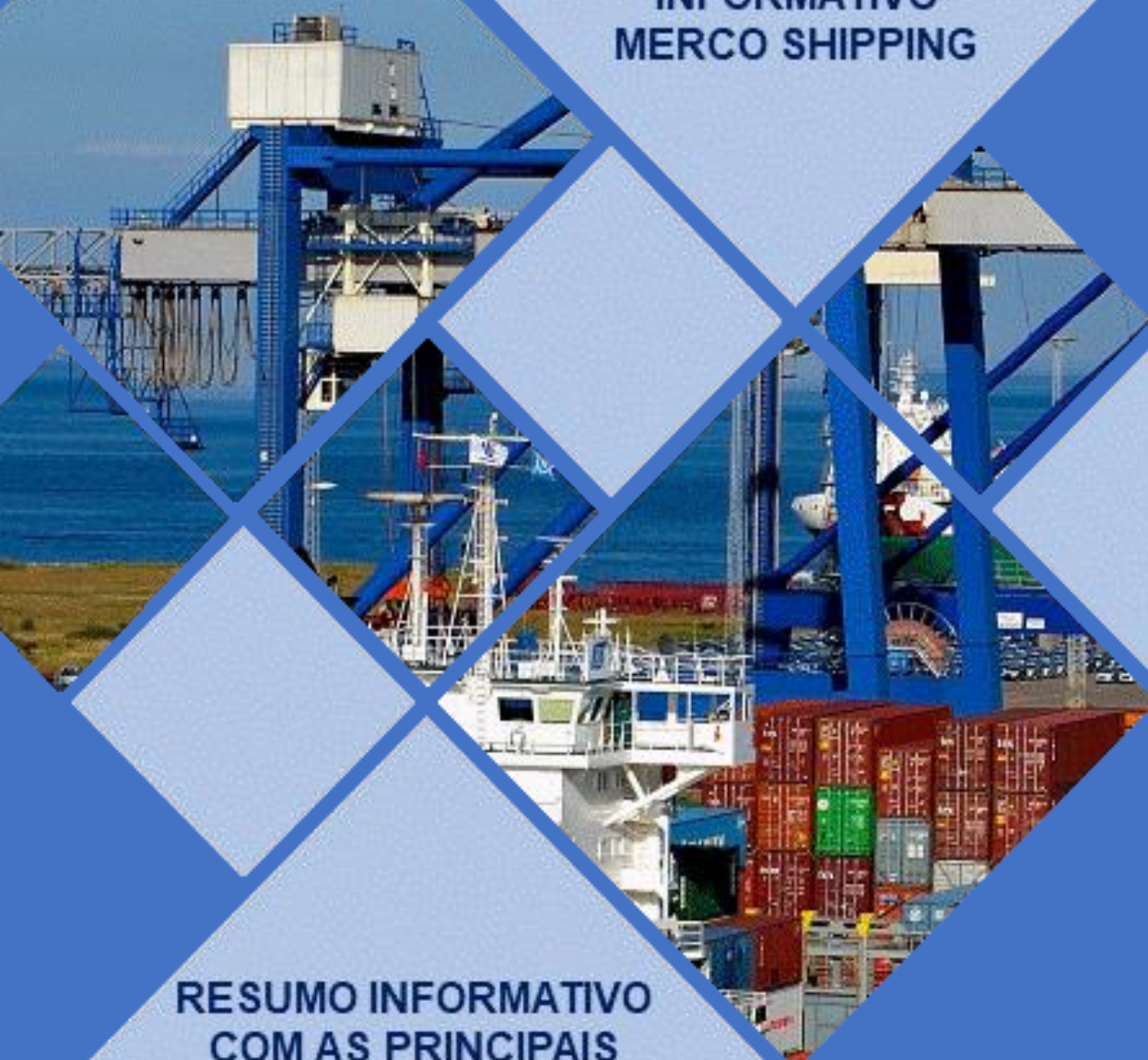


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 190/2023
Data: 17/11/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
APAGÃO NAS PRIVATIZAÇÕES E AVANÇO NA INFRAESTRUTURA.....	4
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
PROBLEMAS DO TEXTO DA REFORMA TRIBUTÁRIA APROVADO NO SENADO	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	7
MARCADA REUNIÃO PARTICIPATIVA PARA TRATAR DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES	7
PRORROGADA JANELA DE AVALIAÇÃO DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2023	8
CONTRATOS DE DRAGAGEM ENTRAM NO PLANO DE FISCALIZAÇÕES TEMÁTICAS DE 2024	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	10
NOVO PAC - PAC PARÁ TERÁ INVESTIMENTOS DE 5,6 BILHÕES NOS MODAIS PORTUÁRIO, HIDROVIÁRIO E AEROPORTUÁRIO10	
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
PORTARIAS DA SENATRAN VÃO FACILITAR AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE BENEFÍCIOS NO CADASTRO POSITIVO DE MOTORISTAS12	
RODOVIAS - GRUPO DE TRABALHO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VAI APRESENTAR SOLUÇÕES QUE UNAM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE PARA A BR-319	13
RODOVIAS - NA ESTRADA #015: MELHORIAS NA INTEGRAÇÃO DO AGRESTE PERNAMBUCANO E INVESTIMENTO RECORDE EM SANTA CATARINA SÃO DESTAQUES DESTA EDIÇÃO	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – DRAGAGEM: MAIOR TRANSPARÊNCIA, MAS SEM PERDA DE EFICIÊNCIA	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Voa Brasil 1</i>	15
<i>Voa Brasil 2</i>	15
<i>Come back 1</i>	15
<i>Come back 2</i>	15
<i>Elogios</i>	16
NACIONAL - INFRA S.A. PUBLICA EDITAL PARA OBRAS DA FIOLE 2	16
NACIONAL - ANTAQ VAI FISCALIZAR CONTRATOS DE DRAGAGEM A PARTIR DE 2024	17
REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL AMPLIA FROTA DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS COM DEZ NOVOS GUINDASTES	17
REGIÃO SUL - ITAJAÍ: AUTORIDADE PORTUÁRIA DIZ QUE MANTÉM PROFUNDIDADE E VAI RECORRER	18
REGIÃO CENTRO-OESTE - DNIT DEFINE CONSÓRCIO QUE FARÁ ACESSO À ROTA BIOCEÂNICA.....	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	21
APÓS INVESTIMENTOS, ADM DEVE BATER RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM SANTOS	21
SANTOS BRASIL AVANÇA RUMO À DESCARBONIZAÇÃO COM A CHEGADA DE OITO E-RTGS E DOIS PORTÊINERES ELÉTRICOS DE ÚLTIMA GERAÇÃO NO TECON SANTOS.....	22
FIESP DEBATE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA PARA PORTOS E SANEAMENTO	23
CODERN E FIERN PEDEM EMENDAS PARA O PORTO DE NATAL EM REUNIÃO COM BANCADA FEDERAL	25
RECEITA FEDERAL PROMOVE NA SEMANA QUE VEM O I CONGRESSO DE DIREITO TRIBUTÁRIO E ADUANEIRO	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	26
PRIMEIRO NAVIO DO MUNDO QUE PRODUZ HIDROGÊNIO VERDE CHEGA AO BRASIL	26
PREÇO DO PETRÓLEO CAI PARA O MENOR NÍVEL DESDE JULHO.....	27
JORNAL O GLOBO – RJ.....	29
MINISTRO COBRA REDUÇÃO DE PREÇO DA GASOLINA E DIESEL: ‘JÁ ESTÁ NA HORA DE PUXARMOS A ORELHA DA PETROBRAS’29	
CAMPOS NETO DEFENDE A MANUTENÇÃO DE META DE DÉFICIT ZERO: ‘É UM JOGO DE CREDIBILIDADE’	30
LULA DEVE INDICAR EX-MINISTRO DE BOLSONARO PARA VAGA NO CADE.....	32
‘TALVEZ SEJA O PROBLEMA MAIS COMPLEXO QUE JÁ ENFRETEI’, DIZ CAMPOS NETO SOBRE TETO DE JURO DO ROTATIVO DO CARTÃO.....	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
GASOLINA NO BRASIL ESTÁ 8% MAIS CARA, EM MÉDIA, QUE NO MERCADO INTERNACIONAL, DIZ ABICOM	34
GOVERNO FORTALECE SINDICATOS EM DECISÃO SOBRE TRABALHO AOS DOMINGOS, E VAREJO FALA EM ‘CAOS’	35
‘META FISCAL É UM JOGO DE CREDIBILIDADE’, DIZ CAMPOS NETO, QUE DEFENDE MANUTENÇÃO.....	38
SETE ANOS DEPOIS DE O PT DEIXAR O PODER, A ‘REPÚBLICA SINDICALISTA’ ENSAIA SEU RETORNO À CENA	39



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 190/2023
Página 3 de 45
Data: 17/11/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	40
SUDESTE E SUL AUMENTAM PARTICIPAÇÃO NO PIB; NORDESTE E CENTRO-OESTE PERDEM, DIZ IBGE	40
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CRIA GRUPO PARA DISCUTIR LICENCIAMENTO DA BR-319.....	41
MINÉRIO DE FERRO RECUA APÓS TOCAR A MÁXIMA EM 8 MESES NO MERCADO À VISTA	42
GOVERNO FEDERAL PRORROGA FORÇA NACIONAL NO RIO.....	43
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	44
DNIT ESTIMA MAIS 2 A 3 ANOS PARA GARANTIR MELHOR NAVEGABILIDADE NO NORTE.....	44
PLANEJAMENTO ASSEGUROU ESTOQUES PARA BLACK FRIDAY, AVALIA ABAC.....	45
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	45
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	45



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

APAGÃO NAS PRIVATIZAÇÕES E AVANÇO NA INFRAESTRUTURA

Economista, professor e coordenador do Centro de Infraestrutura e Soluções Ambientais da FGV
Por: Gesner Oliveira



Quase metade do esgoto gerado é devolvido in natura ao meio ambiente no Brasil Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O recente apagão que deixou milhares de pessoas sem energia em São Paulo - após fortes chuvas e vendaval - deu voz aos críticos persistentes da privatização, que passaram a questionar a atuação da concessionária, com respingos injustificados no processo de privatização da Sabesp.

O movimento contrário a uma maior atuação do setor privado na infraestrutura também ganha espaço no setor portuário. No final de outubro, o Porto de Santos foi retirado do Programa Nacional de Desestatização (PND) pelo governo federal. Deu-se fim à possibilidade da sua privatização, ainda que o diagnóstico (correto) aponte para a necessidade de maiores investimentos para eliminar gargalos logísticos futuros.

Há três fatores que merecem destaque neste debate. Primeiro, a importância de se pensar no contrafactual. Pode-se criticar o desenho do contrato de energia em São Paulo, mas daí para a conclusão de que parcerias com o setor privado não funcionam há enorme salto. Estivesse o serviço na mão de uma estatal, teria havido o apagão? O tempo sem energia teria sido diferente?

A história recente do setor elétrico mostra que possivelmente o cenário hipotético seria ainda pior. Levantamento da Aneel mostra que as cinco concessionárias mais bem avaliadas no país são privadas e que indicadores de fornecimento de energia alcançaram os melhores níveis históricos no último ano. A solução, portanto, está muito mais para corrigir distorções na regulação dos contratos.

Mais: o país carece de investimentos na infraestrutura. O saneamento é talvez o mais emblemático. O Brasil tem mais de 34 milhões de pessoas sem acesso à água potável e quase 93 milhões sem coleta de esgoto; quase metade (48%) do esgoto gerado é devolvido in natura ao meio ambiente. Tal cenário é, em parte, fruto da reserva de mercado para empresas públicas mantida até a aprovação do marco de saneamento em 2020.

A pergunta, então, seria: “quem possui maior capacidade para financiar tais investimentos?”. São Paulo destoa da média do país, mas ainda assim necessita de investimentos. A Sabesp prevê aportes de R\$ 56 bilhões nos municípios atendidos até 2033, mas a privatização poderia ampliar para R\$ 66 bilhões e antecipar em quatro anos a universalização, o que evitaria cerca de 11,6 milhões de afastamentos por diarreia e vômito.

Diagnóstico do Ministério de Portos e Aeroportos demonstra enorme preocupação com os possíveis gargalos logísticos no Porto de Santos, caso a tendência de crescimento recente continue. O plano de PPP para dragagem do canal de acesso do porto e para a construção do túnel Santos-Guarujá são importantes, mas a necessidade de investimentos exige maior apetite para parcerias com o setor privado.

É fundamental entender que o Estado não se torna menos importante com projetos de privatização. Assim como energia e saneamento, o setor portuário é regulado e, conseqüentemente, a estrutura

tarifária, planejamento e fiscalização continuariam na mão do setor público. Projetos como o da Sabesp preveem a manutenção do Estado como um dos acionistas da empresa, o que significa que passaria a deter uma fatia menor, mas de uma pizza muito maior.

Tendo em vista as inúmeras oportunidades e os enormes gargalos na infraestrutura, temos de deixar ideologias de lado e analisar concessões e privatizações caso a caso, de forma técnica. Para o Brasil ser efetivamente inserido nas principais rotas marítimas do mundo, setor público e privado precisa estar de mãos dadas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 17/11/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

PROBLEMAS DO TEXTO DA REFORMA TRIBUTÁRIA APROVADO NO SENADO

Neste artigo, o professor Ives Gandra da Silva Martins explica porque "contadores e advogados tributaristas não se queixarão do trabalho que terão por dezenas de anos", diante da proposta reforma tributária que tramita no Congresso o Federal.

Da Redação ME



*Ives Gandra da Silva Martins**

O Senado Federal aprovou na quarta-feira (08) a proposta de Reforma Tributária. A principal medida proposta é a unificação de cinco impostos federais, estaduais e municipais em um único Imposto sobre Bens e Serviços (IBS). Além disso, a proposta estabelece a criação de uma Cesta Básica Nacional de Alimentos, com isenção total de impostos, e a implementação de um "imposto do pecado" sobre produtos como cigarros, bebidas alcoólicas e armas.

Uma mudança tão ampla do atual sistema tributário deveria ter sido estudada como fez a Comissão do Instituto Brasileiro de Direito Financeiro na década de 1950 e parte da reforma de 1960 para plasmar a Emenda nº18/ 65 e o Código Tributário Nacional.

O anteprojeto de Rubens Gomes de Souza estudado anos a fio pelos melhores tributaristas da história do Brasil como Gilberto de Ulhôa Canto, Tito Rezende, Aliomar Baleeiro, Amílcar de Araújo Falcão, Carlos da Rocha Guimarães e outros, resiste, na sua espinha dorsal, até hoje, apesar da intensa "contribuição de pioria" que políticos e regulamenteiros no curso nesses 60 anos têm trazido ao sistema.

A desfigurada PEC 45 apresentada por Arthur Lira e aprovada em poucos dias na Câmara e, agora, pelo Senado, traz como elementos estruturantes do novo sistema:

1- Uma desfiguração do sistema federativo ao retirar a competência plena dos Estados sobre ICMS (90% em média de sua arrecadação) e dos Municípios sobre o ISS (principal tributo dos médios e grandes Municípios), transferindo toda a competência impositiva para a União que legislará sobre CBS e IBS. Além disso, um Comitê Gestor terá capacidade de arrecadação e distribuição do IBS para 5.565 Municípios, 26 Estados e Distrito Federal. Tal Comitê será composto de 54 delegados, 27 dos Estados e DF e 27 dos 5.569 Municípios.

2- Muda o regime misto de origem e destino, exclusivamente para destino sem nenhuma projeção quantitativa de como impactará a receita de todas as entidades federativas.



- 3- Mantém a convivência do atual sistema com a CBS da União desde 2026 e o IBS desde 2029 até 2033, o que vale para “simplificar” complicará o sistema até 2033 se não houver prorrogações.
- 4- Impactará o setor de serviços, hoje com um ISS de até 5% e um PIS/ COFINS cumulativo de 3,65 para os setores não excepcionados para uma alíquota que será de no mínimo 27%, mas provavelmente superior a 30%, se considerarmos o cálculo da incidência de ICMS, PIS, COFINS e ISS em relação ao PIB dos últimos anos em torno de 11,8%. Quanto maiores forem as exceções, maior a alíquota.
- 5- A indústria sujeita a IPI, ICMS, PIS, COFINS deverá ter um alívio de tributação, levando em consideração todas as deduções que poderá fazer, não se sabendo ainda como funcionará o denominado imposto seletivo, cuja abrangência se desconhece.
- 6- Os bancos, por serem trocadores de dinheiro, serão pouco atingidos.
- 7- O setor de serviço sujeito a ISS e PIS/ COFINS cumulativo, com pouquíssimas deduções, deverá, nas alíquotas não excepcionadas, pagar mais do que a indústria, que poderá deduzir o tributo anterior em valores muito maiores.
- 8- O comércio sujeito ao ICMS e PIS/ COFINS terá também um aumento considerável, pois não paga o IPI que a indústria paga hoje, mas pagará na não exceção o mesmo que a indústria paga de PIS/ COFINS ICMS e IPI.
- 9- A agropecuária, mesmo com a redução de 60%, pagará mais do que está pagando hoje, ou seja, em torno de 4,5%, razão pela qual é o setor da economia que tem salvo o país do descompasso, gerando superávits na balança comercial. De cada cinco (5) pratos que se come no mundo, um é fornecido pelo Brasil.
- 10 – Indefinição das Alíquotas do IBS: As alíquotas do Imposto sobre Bens e Serviços serão determinadas por leis complementares a serem votadas posteriormente, gerando incerteza e insegurança jurídica para contribuintes e governos.
- 11 – Criação do Conselho Federativo: A proposta introduz a formação de um Conselho Federativo composto por representantes dos três níveis de governo, concedendo poder de veto sobre as decisões do Comitê Gestor do IBS. Esse conselho pode resultar em conflitos e impasses, além de suscitar preocupações sobre a autonomia de estados e municípios.
- 12 – Exceções à Alíquota Geral do IBS: Setores como saúde, educação, transporte público e energia elétrica seriam beneficiados por exceções à alíquota geral do IBS, potencialmente distorcendo a lógica de simplificação e neutralidade do imposto.
- 13 – Transição para o Novo Imposto: O período de transição proposto, de dez anos, sendo seis anos de convivência entre o IBS e os impostos atuais e quatro anos de redução gradual desses impostos, merece críticas por ser potencialmente longo demais, dificultando a adaptação de contribuintes e governos ao novo sistema.
- 14 – Dupla Desoneração na Cesta Básica: A proposta sugere isenção total do IBS na cesta básica e um crédito tributário para compensar os impostos pagos nas etapas anteriores da cadeia produtiva. Essa medida pode ser ineficaz e regressiva, beneficiando mais os consumidores de maior renda.
- 15 – Por fim, para não alongar em demasia, quando os números e as alíquotas forem apresentadas na legislação infraconstitucional a ser produzida, todos os setores duramente impactados farão seus “lobbies” no Congresso, prevendo-se mais exceções.

Como Estados, Municípios e União não têm certeza de como seus vencimentos se comportarão, o próprio Fundo que, na plenitude da vigência do sistema deverá destinar 60 bilhões de reais tirados

do orçamento da União, prevê-se que ou os contribuintes pagarão a conta ou o endividamento crescerá, pois quem ganhar de entidades federativas ficará satisfeito, quem perder terá que ser compensado, o que vale dizer, para simplificar o sistema criamos 3 vezes mais dispositivos constitucionais que o do atual sistema, que certamente exigirão a interpretação provocada por entidades públicas prejudicadas por tais disposições por parte da Suprema Corte.

Ajustes no texto da reforma tributária

O texto ainda passará por análise na Câmara dos Deputados, onde poderá sofrer alterações ou ser rejeitado. A votação no Senado não foi unânime.

Há necessidade de ajustes na Câmara, especialmente no que diz respeito à elevação da alíquota, destacando que, sem esses ajustes, o Brasil pode perder a oportunidade de fortalecer a competitividade. Portanto, se a reforma ao voltar para Câmara, for aprovada como foi apresentada no Senado, poderá onerar de forma descomunal os setores do Agro, Comércio e Serviços.

Creio que contadores e advogados tributaristas não se queixarão do trabalho que terão por dezenas de anos, pois só a definição pela Suprema Corte do que seria “operação”, “circulação” e “mercadoria” do ICM levou aproximadamente 30 anos.

A atenção se volta agora para os próximos capítulos dessa reforma no cenário tributário brasileiro.

*Ives Gandra da Silva Martins é professor emérito das universidades Mackenzie, Unip, Unifio, UniFMU, do Ciee/O Estado de São Paulo, das Escolas de Comando e Estado-Maior do Exército (Eceme), Superior de Guerra (ESG) e da Magistratura do Tribunal Regional Federal – 1ª Região, professor honorário das Universidades Austral (Argentina), San Martin de Porres (Peru) e Vasili Goldis (Romênia), doutor honoris causa das Universidades de Craiova (Romênia) e das PUCs PR e RS, catedrático da Universidade do Minho (Portugal), presidente do Conselho Superior de Direito da Fecomercio-SP, ex-presidente da Academia Paulista de Letras (APL) e do Instituto dos Advogados de São Paulo (Iasp).

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 17/11/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

MARCADA REUNIÃO PARTICIPATIVA PARA TRATAR DE ARR EM RESOLUÇÃO QUE TRATA DE SOBRE-ESTADIA DE CONTÊINERES

Reunião acontecerá no Tribunal Marítimo no próximo dia 22. Consulta Pública ficará aberta até o dia 30 de novembro



O período de contribuições iniciou-se no dia 18 de setembro e seguirá até o dia 30 de novembro.

Brasília 17/11/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará, no dia 22 de novembro, uma Reunião Participativa para tratar da Consulta Pública 06/2023, referente à proposta de Avaliação do Resultado Regulatório (ARR) da Resolução-ANTAQ 62/2021. o aviso foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta sexta-feira (17).

A Reunião Participativa presencial acontecerá no plenário do Tribunal Marítimo, localizado no Rio de Janeiro (RJ), com início às 09h30 e término quando da manifestação do último credenciado, sendo



13h o horário limite para encerramento. Também será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no "Youtube". Não será necessário realizar inscrição para assistir a reunião.

Os documentos técnicos estão disponíveis na página da Audiência Pública nº 06-2023 localizada no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-ainformacao/participacao-social/participacao-social/>.

Os interessados em participar da Reunião Participativa de forma presencial deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens "WhatsApp" no número (61) 2029-6940, no período de 9h às 14h do dia 20 de novembro de 2023. O número de participantes presenciais é limitado.

Será possível ainda se manifestar na Reunião Participativa quem não estiver presente presencialmente. Basta enviar sua contribuição por escrito no "WhatsApp" no mesmo prazo da inscrição.

Consulta e Audiência

O motivo do estabelecimento da Reunião Participativa se dá pelo entendimento da ANTAQ da relevância do tema. Já o período de Consulta Pública seguirá até o dia 30 deste mês.

Interessados em contribuir com a proposta de ARR poderão realizar contribuições exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível neste link, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Sobre-estadia e ARR

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

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

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

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

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: 17/11/2023

PRORROGADA JANELA DE AVALIAÇÃO DO ÍNDICE DE DESEMPENHO AMBIENTAL 2023

Preenchimento do formulário do IDA por parte das instalações portuárias ficará disponível até o dia 1º de dezembro



Formulário IDA

Está aberta a janela de avaliação do Índice de Desempenho Ambiental (IDA) referente ao período avaliativo de 2023.

PRAZO PRORROGADO

Instalações portuárias públicas e privadas, agora vocês têm até o dia 01/12 para preencher o formulário.

[Clique aqui e saiba mais!](#)

O acesso aos questionários estará disponível até o dia 1º de dezembro

Brasília 16/11/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) prorrogou a janela de avaliação do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), referente ao período avaliativo de 2023. Agora, o prazo para preenchimento encerrará no dia 1º de dezembro deste ano.

O objetivo da ação é que as instalações portuárias

atualizem as informações dos seus respectivos questionários do IDA. O acesso aos questionários estará disponível entre os meses de outubro e novembro, no sistema IDA.

Os portos públicos e TUPs interessados em alterar os responsáveis, titulares e suplentes pelo preenchimento do questionário devem encaminhar e-mail para a Secretaria da Gerência de Meio Ambiente e Sustentabilidade da Agência (GMS/ANTAQ), no endereço: gestao.ambiental@antag.gov.br alessandro.ramalho@antag.gov.br, ou pelo telefone: +55 (61) 2029-6661.

Índice ambiental

O IDA foi instituído por meio da Resolução ANTAQ nº 2.650/2012 como instrumento de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias. O índice permite quantificar e simplificar informações de forma a facilitar o entendimento do público e de tomadores de decisão acerca das questões ambientais portuárias.

Entre os indicadores que são avaliados pelo IDA, destacam-se os que avaliam a situação do licenciamento ambiental, a composição da equipe do setor de gestão ambiental, a prevenção de riscos e atendimento a emergências, auditoria ambiental, o gerenciamento de resíduos, a qualidade e eficiência no uso de energia, o monitoramento da qualidade ambiental e os planos de contingência de saúde.

O painel dinâmico de resultados das avaliações anteriores está disponível no portal da ANTAQ. Nele, é possível verificar informações sobre o ranking, análise por atributos, por instalações portuárias entre outras análises. Os dados da avaliação de 2022 estarão disponíveis em momento a ser informado após a divulgação do Prêmio ANTAQ 2023, evento que ocorrerá no dia 23 em novembro.

Saiba mais sobre o Prêmio ANTAQ aqui

<https://www.gov.br/antag/pt-br/central-de-conteudos/premio-antag>

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

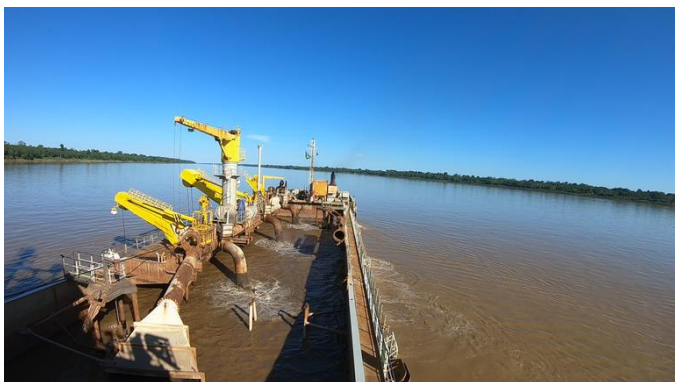
Data: 17/11/2023

CONTRATOS DE DRAGAGEM ENTRAM NO PLANO DE FISCALIZAÇÕES TEMÁTICAS DE 2024

Ação visa assegurar o bom desempenho dos terminais portuários na movimentação de cargas

Brasília 16/11/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realizará fiscalização temática para acompanhar o cumprimento de projetos e serviços de dragagem em andamento nos portos brasileiros. O acompanhamento passará a ser parte do Plano de Fiscalizações Temáticas (PAF) da Autarquia para 2024.

A decisão de fiscalizar os projetos e serviços de dragagem em andamento no Brasil foi anunciada pelo diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, em comunicado na abertura dos trabalhos da Reunião Ordinária de Diretoria desta quinta-feira (16).



Crédito da imagem: Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit)

Segundo Nery, as fiscalizações têm como objetivo tomar conhecimento de possíveis falhas e tomar providências tempestivas para garantir que a infraestrutura aquaviária não seja impactada.

“A dragagem dos berços de atracação e dos canais de acesso aquaviário é fundamental para assegurar o bom desempenho dos

terminais portuários no que tange à movimentação de cargas e, por consequência, do próprio desenvolvimento da economia nacional. É importante que tenhamos uma atenção especial a esse fator para evitar que falhas nos serviços de dragagem possam gerar gargalos operacionais e prejudicar a atratividade de cargas nos portos nacionais”, disse.

Vale ressaltar que, em julho deste ano, a ANTAQ iniciou o projeto de fiscalização nos contratos de dragagem por meio do Porto de Itajaí/SC, tendo em vista a importância da manutenção da profundidade adequada para o desenvolvimento das atividades portuárias no local e da receita tarifária da autoridade portuária.

O relator do processo será designado em momento posterior.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 17/11/2023

gov.br Presidência da República

Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

NOVO PAC - PAC PARÁ TERÁ INVESTIMENTOS DE 5,6 BILHÕES NOS MODAIS PORTUÁRIO, HIDROVIÁRIO E AEROPORTUÁRIO

Estado contará com carteira de projetos e recursos robustos para interligar os eixos de transporte com todas as regiões do país



Pará terá orçamento da ordem de R\$ 40 bi no maior programa de investimento do país - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Com um pacote de projetos e obras que serão executadas pelo Governo Federal em parceria com entes privados, nos próximos anos, o Pará terá orçamento de cerca de R\$ 40 bilhões no maior programa de investimento do país, o Novo PAC. Os recursos serão aplicados para alavancar a economia, expandir o turismo, gerar emprego e renda aos moradores. Nos portos, aeroportos e hidrovias serão

investidos cerca de R\$ 5,6 bilhões. Os empreendimentos nos modais foram apresentados nesta



quinta-feira (16) pelo ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, durante evento realizado em Belém.

Costa Filho destacou que o aporte é o maior já aplicado no estado e que o MPor está empenhado para trabalhar no desenvolvimento da região. “Temos eixos importantes de atuação. O primeiro foi a 7ª rodada de concessão de aeroportos, com mais de R\$ 1 bilhão em investimentos aeroportuários, em Belém, em Altamira, Marabá, Carajás e Santarém. São terminais requalificados para atender bem os viajantes. O segundo é a aplicação de R\$ 1,5 bilhão para a construção de novos terminais, novos arrendamentos e novas operações nos portos da região”, ressaltou o ministro.

As ações promovidas pelo Governo Federal na área de transporte no Novo PAC têm como premissa reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade da economia brasileira. No Pará, além de investir em obras de manutenção e ampliação da capacidade portuária, estão previstas a construção de duas novas Instalações Portuárias de Pequenos Porte (IP4), nos municípios de Juruti e Oriximiná. Os empreendimentos estão com mais de 80% concluídos, com previsão de conclusão até o final do segundo semestre deste ano.

Na carteira de projetos do programa, os aeroportos da região contarão com aplicação de recurso de aproximadamente 1,5 bilhão para ampliação e modernização de suas estruturas. Com foco no turismo e na democratização do transporte aéreo, a prioridade do Governo Federal é construir e colocar em operação aeroportos regionais por todo o Brasil.

Principais ações do Novo PAC no Pará

- Derrocagem de Pedral do Lourenço;
- Crema da eclusa de Tucuruí;
- Conclusão das IP4 de Juruti e Oriximiná;
- Plano de monitoramento hidroviário do Rio Tapajós;
- Arrendamento de contêineres de Vila do Conde;
- Terminal de múltiplo uso no Porto de Vila do Conde;
- Dragagem do Terminal Petroquímico de Miramar;
- TUP no Rio Pará;
- Ampliação e modernização nos aeroportos de Belém, Altamira, Parauapebas, Marabá e Santarém do Pará;

Investimentos para a COP-30

Sob orientação do presidente Lula, o ministro de Portos e Aeroportos indicou que a pasta está trabalhando em dois serviços importantes para preparar a infraestrutura para receber a 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP-30), que será realizada em novembro de 2025. “Já está autorizado pelo presidente Lula investimentos de R\$ 200 milhões para a dragagem no Porto de Belém e o novo terminal internacional”, concluiu Silvio Costa Filho.

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, mencionou a importância do evento e lembrou que as obras do PAC também atenderão a demanda do evento daqui a dois anos. “Hoje, nós estamos aqui para lançar o PAC, mas também para trabalhar, olhar e cooperar para a preparação da COP-30. O presidente Lula está colocando o estado no centro do debate global sobre meio ambiente e desenvolvimento sustentável. Belém será apresentada para o mundo inteiro”, afirmou Rui Costa.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF

Data: 17/11/2023

PORTARIAS DA SENATRAN VÃO FACILITAR AMPLIAÇÃO DA OFERTA DE BENEFÍCIOS NO CADASTRO POSITIVO DE MOTORISTAS

“O programa precisava dessa institucionalização. Agora, a Senatran intensificará os esforços para incluir mais parceiros privados e públicos”, disse o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão



Cadastro permite concessão de benefícios a bons motoristas - Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

Programa premia motoristas que não tenham recebido qualquer infração de trânsito 12 meses antes de pedir adesão ao RNPC

Selo identifica empresas que oferecem benefícios aos motoristas com postura exemplar no trânsito



Duas portarias editadas pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) vão ajudar a ampliar a oferta de benefícios no Registro Nacional Positivo de Condutores (RNPC). A intenção do órgão máximo de trânsito no Brasil é aumentar a adesão de empresas ao cadastro, que premia os motoristas que não tenham recebido qualquer infração de trânsito nos 12 meses anteriores.

"A Senatran quer colocar em funcionamento o RNPC. Apesar de já existir o cadastro, percebemos que a adesão é muito pequena e consideramos que esse é um excelente programa, previsto no Código de Trânsito, que estimula os condutores a cumprirem as regras de trânsito", disse o secretário nacional de Trânsito, Adualdo Catão.

Quais são as portarias?

- Existem 5.989.770 condutores ativos no cadastro positivo;
- A Portaria 1068/2023 lança o programa Parceiros do Bom Conductor, destinado a conceder benefícios a todos aqueles cadastrados no RNPC;
- Com o selo, as empresas que participarem do programa podem usar a iniciativa como compliance, mostrando valorizar o respeito à legislação de trânsito;
- Já a Portaria 1069/2023 instituiu grupo de trabalho para fomentar a adesão de órgãos e entidades do setor público e privado ao programa.

"Editamos duas portarias, uma para deixar claro aos órgãos e empresas como podem participar ofertando benefícios e outra criando um grupo de trabalho para que possamos estimular que mais empresas ofertem benefícios", afirmou o secretário.

Como funciona?

Os órgãos e entidades públicas e empresas privadas que quiserem aderir ao programa receberão o selo "Parceiro do Bom Conductor" e se comprometerão a oferecer algum benefício, de responsabilidade própria, a condutores cadastrados no RNPC. No caso de órgãos e entidades públicas interessadas em participar, basta o encaminhamento à Senatran de manifestação de vontade em aderir ao programa e o oferecimento de link com informações sobre os benefícios a serem ofertados.

Já empresas privadas interessadas deverão acessar o portal de serviços da Senatran, realizar login com o e-CNPJ e solicitar participação. Na ocasião, também deverão apresentar razão social, nome comercial, e-mail, telefone e link direcionando à página de benefícios a serem ofertados. A Senatran realizará a análise de cada solicitação que, caso aprovada, resultará na inclusão à lista de empresas Parceiras do Bom Conductor. No entanto, os participantes que não cumprirem com os benefícios anunciados serão retirados da lista.

Fomento



Ao mesmo tempo, a Senatran estabeleceu a formação de um grupo de trabalho que busca aumentar a participação do setor público e privado na oferta de benefícios aos condutores cadastrados no RNPC. O grupo será formado por um representante da Senatran, um representante do Ministério dos Transportes, dois representantes dos órgãos e entidades executivos dos estados e do Distrito Federal e dois representantes da sociedade civil. Os trabalhos do GT deverão ser concluídos até o dia 31 de dezembro de 2024.

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

Data: 17/11/2023

RODOVIAS - GRUPO DE TRABALHO DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES VAI APRESENTAR SOLUÇÕES QUE UNAM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE PARA A BR-319

Publicada no Diário Oficial da União, portaria tem como objetivo avaliar a recuperação da rodovia que liga duas capitais da região Norte do país

Apresentar propostas e soluções após identificar os principais problemas é o principal objetivo do grupo de trabalho criado nesta sexta-feira (17) pelo Ministério dos Transportes para discutir a situação da BR-319/AM, única ligação rodoviária entre Manaus (AM) e o resto do país. A intenção da pasta é propor o diálogo, a colaboração e a coordenação, de maneira participativa, para importantes discussões sobre a rodovia.

Sob forma da Portaria 1109/2023, publicada na edição desta sexta-feira (17) do Diário Oficial da União (DOU), o grupo da BR-319 terá as seguintes competências:

- Realizar de um levantamento sobre a situação atual da BR-319, com foco na identificação de desafios para a otimização rodoviária;
- Analisar estudos técnicos e científicos, projetos e relatórios produzidos por outros grupos que já tenham tratado do tema;
- Em 2008, grupo de trabalho do Ministério do Meio Ambiente debateu diretrizes e acompanhou o licenciamento ambiental da BR-319;
- Propor medidas, inclusive normativas, para a melhoria da infraestrutura da BR-319, tendo em vista a sustentabilidade, a segurança viária e a mitigação de impactos ambientais e de mudanças do clima.

“Vamos nos debruçar sobre esse trabalho, avaliar as melhores práticas, avaliar tudo aquilo que, de uma maneira ou de outra, pode colaborar com a definição de uma estratégia”, afirmou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides.

O grupo de trabalho da BR-319 terá a representação de secretarias do Ministério dos Transportes e de entidades vinculadas, e poderá consultar outros atores governamentais e de entidades públicas e privadas para manifestação sobre assuntos relacionados às suas áreas de competência.

Norte

A BR-319 tem cerca de 918 quilômetros de extensão e faz a ligação entre as capitais Manaus e Porto Velho (RO) e as outras regiões do Brasil. Porém, boa parte dela, em especial do trecho do meio, não é pavimentada.

“É uma política nova, orientada pelo ministro Renan, de ampliar o debate, multiplicar os olhares chamar especialistas, conversar com pessoas que produzem e trabalham no campo acadêmico, no campo da infraestrutura e da política pública, para encontrar os melhores caminhos. Sustentabilidade é o norte, é a orientação”, completou Benevides.

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

Data: 17/11/2023

RODOVIAS - NA ESTRADA #015: MELHORIAS NA INTEGRAÇÃO DO AGRESTE PERNAMBUCANO E INVESTIMENTO RECORDE EM SANTA CATARINA SÃO DESTAQUES DESTA EDIÇÃO

Podcast do Ministério dos Transportes detalha obras e investimentos do Governo Federal a todo vapor, de Nordeste a Sul do país



Duplicação da BR-423 é demanda histórica no Agreste pernambucano - Foto: DNIT/Divulgação

Um dos principais corredores logísticos do Agreste pernambucano, a BR-423/PE terá 43,1 quilômetros duplicados pelo Governo Federal. A ordem de serviço para a primeira fase da obra, na qual serão investidos R\$ 330,3 milhões, foi assinada pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, ao lado do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, na última semana. Os detalhes estão no novo episódio do

podcast Na Estrada, do Ministério dos Transportes.

“A duplicação da BR-423 vai integrar o desenvolvimento da cidade de Garanhuns e do Agreste pernambucano ao desenvolvimento de Caruaru, que é a cidade ao lado de Petrolina que mais cresce, e integrar também ao Recife, por isso essa obra é tão importante”, comemorou Renan Filho.

#FalaSuper

A 15ª edição do programa traz ainda um bate papo com o superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em Santa Catarina, Alysson de Andrade, no quadro #FalaSuper. Neste ano, o Ministério dos Transportes já investiu R\$1,3 bilhão nas rodovias federais que cruzam o território catarinense.

“Esse orçamento é histórico e nós temos alguns empreendimentos que podemos destacar, como a BR-163, com a revitalização de 47 quilômetros, e a BR-470, no Vale do Itajaí, que bateu um recorde de investimento: R\$ 174 milhões somente neste ano. Então a rodovia vai muito bem”, destacou Alysson.

É possível ouvir o novo episódio nas plataformas Spotify e SoundCloud.

Confira os principais temas tratados no episódio:

Detalhes da duplicação da BR-423/PE, entre as cidades de São Caetano e Lajedo (PE)
Como andam as obras nas rodovias federais de Santa Catarina, estado que recebeu R\$ 1,3 bilhão do Ministério dos Transportes – valor cinco vezes maior que o do ano passado

Ações em andamento para mitigar os efeitos do grande volume de chuvas em Santa Catarina

Ouçã outras edições: <https://www.gov.br/transportes/pt-br/@@search?SearchableText=Podcast%20Na%20Estrada>

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

Data: 17/11/2023

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DRAGAGEM: MAIOR TRANSPARÊNCIA, MAS SEM PERDA DE EFICIÊNCIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



A decisão da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) de fiscalizar, a partir do próximo ano, os projetos e serviços de dragagem em andamento nos portos brasileiros, é um passo crucial para assegurar a integridade da infraestrutura aquaviária. A transparência nesse processo é fundamental para evitar potenciais falhas que possam comprometer a eficiência operacional dos portos nacionais.

A fiscalização proposta pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, reflete a importância de monitorar de perto a execução dos serviços de dragagem. Essa medida visa identificar eventuais falhas e tomar as providências necessárias para garantir que a profundidade adequada seja mantida, preservando a atratividade das cargas nos portos brasileiros.

Nery destaca acertadamente a necessidade de atenção especial a esse fator, considerando os potenciais impactos operacionais que falhas nos serviços de dragagem podem acarretar. Garantir a manutenção adequada das vias navegáveis é crucial para o desenvolvimento das atividades portuárias e para a receita tarifária das autoridades portuárias. É louvável observar que a Antaq iniciou essa fiscalização pelo Porto de Itajaí (SC), demonstrando um compromisso efetivo com a manutenção da infraestrutura portuária.

É crucial ressaltar, no entanto, que a fiscalização não deve ser vista como uma fonte adicional de burocracia na contratação dos serviços de dragagem. Pelo contrário, a medida deve ser implementada de maneira a aprimorar a transparência e eficácia dos contratos, sem criar obstáculos desnecessários ou retardar a execução desses serviços vitais.

A transparência na fiscalização dos contratos de dragagem contribui para a confiança no setor e para a eficiência operacional dos portos. Portanto, é imperativo que a Antaq conduza essa fiscalização de maneira responsável e eficiente, promovendo a integridade e a competitividade do sistema portuário brasileiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

VOA BRASIL 1

O programa Voa Brasil, que busca reduzir os preços das passagens aéreas para públicos específicos, deve alcançar de 2 milhões a 8 milhões de pessoas, incluindo aposentados e pensionistas, em sua fase inicial. A expectativa é do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, que coordena seu lançamento. Nas etapas seguintes, a iniciativa poderá beneficiar de 30 milhões a 50 milhões de passageiros.

VOA BRASIL 2

Segundo Costa Filho, o programa Voa Brasil deve ser lançado em janeiro do próximo ano, oferecendo passagens aéreas a R\$ 200,00.

COME BACK 1

Em sua estratégia para aumentar a concorrência no setor e, assim, reduzir o preço das passagens de forma geral, o ministro de Portos e Aeroportos tem reforçado a busca por companhias aéreas estrangeiras para atuarem no Brasil. “Retomamos o diálogo com companhias aéreas estrangeiras, a exemplo do Chile, da Argentina e do mercado americano. Abrimos também o diálogo com os árabes, mostrando o potencial de crescimento da aviação do País de 30 milhões a 40 milhões de passageiros”, disse.

COME BACK 2

Silvio Costa Filho destaca que a atuação dessas empresas no País foi liberada no final da década passada, mas a pandemia de covid-19 acabou prejudicando o setor. “Nos últimos quatro anos,

vemos a liberação para elas operarem no Brasil e fazer voos regionais, mas depois veio a pandemia”, afirmou.

ELOGIOS

O ministro dos Transportes, Renan Filho, tem seu desempenho à frente da pasta elogiado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O chefe do Executivo já disse que Renan é “o melhor ministro dos Transportes” com quem trabalhou, devido ao bom trânsito que apresenta entre a iniciativa privada e o setor público e sua capacidade de gestão. Esse destaque surge semanas antes de Lula realizar um balanço da atuação de seus ministros, o que deve levar a uma mini reforma ministerial no início do próximo ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

NACIONAL - INFRA S.A. PUBLICA EDITAL PARA OBRAS DA FIOI 2

Edital contempla a execução de obras em 140 quilômetros de extensão dos trilhos na Bahia

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



Quando completa, a Fioi terá 1.527 quilômetros de extensão e ligará o Porto de Ilhéus a Figueirópolis, em Tocantins, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte Sul (FNS) Crédito: Divulgação

A Infra S.A. publicou no Diário Oficial de quinta-feira (16) o edital para contratação de obras em um lote do trecho da Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fioi 2), na Bahia.

O edital contempla a execução de obras em 140 quilômetros de extensão e inclui a montagem de superestrutura ferroviária na ponte sobre o Rio São Francisco. A atualização do projeto básico e a produção do projeto executivo também serão de responsabilidade da empresa que vencer a licitação.

O diretor-presidente da Infra S.A., Jorge Bastos, disse que a retomada dos investimentos públicos no setor ferroviário é uma das principais diretrizes do Ministério dos Transportes.

“O empreendimento da Fioi 2 foi um dos primeiros projetos a serem anunciados no Novo PAC. Isso reflete o tamanho da importância desse projeto para a infraestrutura do Brasil”, afirmou.

A estimativa é de que o edital resulte em uma contratação superior a R\$ 300 milhões. A abertura dos envelopes com as propostas está prevista para ocorrer em 24 de janeiro de 2024.

Quando completa, a Ferrovia de Integração Oeste Leste (Fioi) terá 1.527 quilômetros de extensão e ligará o Porto de Ilhéus a Figueirópolis, em Tocantins, ponto em que se conectará com a Ferrovia Norte Sul (FNS).

A ferrovia é considerada um importante corredor logístico para a movimentação de minério e da produção de grãos do oeste baiano via Ilhéus. A estimativa é de que o investimento total na Fioi seja de mais de R\$ 1 bilhão.

Atualmente, a Fioi 2 está 62% concluída e para Bastos, a soma de esforços do setor público com a iniciativa privada é fundamental para que a ferrovia seja finalizada.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

NACIONAL - ANTAQ VAI FISCALIZAR CONTRATOS DE DRAGAGEM A PARTIR DE 2024

Fiscalização visa detectar possíveis falhas e garantir que a infraestrutura aquaviária não seja impactada

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



Em setembro, o Governo Federal destinou R\$ 141 milhões para obras emergenciais de dragagem na região Norte em rios prejudicados pela seca em Rondônia e no Rio Amazonas

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou na quinta-feira, dia 16, que a autarquia vai realizar fiscalização temática a partir de 2024 para acompanhar o cumprimento de projetos e

serviços de dragagem em andamento nos portos brasileiros.

A decisão foi compartilhada pelo diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, durante a reunião do corpo técnico da agência na tarde de quinta-feira. A proposta faz parte do Plano de Fiscalizações Temáticas (PAF) da autarquia para 2024.

De acordo com Nery, a fiscalização vai tomar conhecimento de possíveis falhas e dar os passos necessários para garantir que a infraestrutura aquaviária não seja impactada.

“É importante que tenhamos uma atenção especial a esse fator para evitar que falhas nos serviços de dragagem possam gerar gargalos operacionais e prejudicar a atratividade de cargas nos portos nacionais”, afirmou Nery.

Em julho deste ano, a Antaq começou a fiscalizar os projetos de dragagem por meio do Porto de Itajaí (SC), para garantir a manutenção da profundidade adequada para o desenvolvimento das atividades portuárias no local e da receita tarifária da autoridade portuária.

O Governo Federal já ressaltou, através do Ministério de Portos e Aeroportos, que a manutenção das hidrovias é uma das prioridades da gestão.

No mês de setembro, o Governo Federal destinou R\$141 milhões para obras emergenciais de dragagem na região Norte em rios prejudicados pela seca em Rondônia e no Rio Amazonas.

A seca que atingiu a região obstruiu os rios Madeira e Solimões e impactou a navegação interior do local.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 17/11/2023

REGIÃO SUDESTE - SANTOS BRASIL AMPLIA FROTA DE EQUIPAMENTOS ELÉTRICOS COM DEZ NOVOS GUINDASTES

Segundo a empresa, chegada dos equipamentos a Santos está alinhada ao conceito de descarbonização

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

Chegou ao Porto de Santos (SP), na manhã de quinta-feira (16), o navio Zhen Hua 35, proveniente do Porto de Xangai, na China, carregando dois novos portêineres (guindastes de cais) e oito e-RTGs (guindastes de pátio) que foram adquiridos pela Santos Brasil. Tratam-se de equipamentos elétricos, de última geração, que serão usados no Terminal de Contêineres da empresa, localizado na margem

esquerda do cais santista. Além disso, a chegada dos equipamentos está alinhada ao conceito de economia de baixo carbono e à sustentabilidade do crescimento da atividade portuária.

Segundo a Santos Brasil, foram investidos US\$ 45 milhões (mais de R\$ 218 milhões), sendo US\$ 22 milhões nos e-RTGs e US\$ 23 milhões nos portêineres. Outros R\$ 40 milhões serão investidos em obras de infraestrutura elétrica e civil para adequar o pátio do terminal aos novos equipamentos.



Os dois portêineres e os oito RTGs que chegaram ao terminal da Santos Brasil no Porto de Santos foram trazidos pelo navio Zhen Hua 35, proveniente do Porto de Xangai, na China Crédito: Divulgação/Santos Brasil

Os oito e-RTGs vêm se somar aos demais 39 a diesel, que atualmente estão em operação. Já com os dois novos portêineres, a frota de guindastes de cais do terminal passará para 13 (dez da marca ZPMC e três IMPSA), sendo eles todos elétricos.

A operação para a retirada dos equipamentos do navio deve levar cerca de oito dias e envolve engenheiros do fabricante, além dos times de manutenção, segurança do trabalho, tecnologia da informação, operações e infraestrutura da Santos Brasil. A previsão é que os equipamentos entrem em operação no primeiro trimestre de 2024.

Descarbonização

Os equipamentos são parte importante das várias iniciativas já em implantação pela Santos Brasil para se tornar carbono neutro até 2040. Compõem também o projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos, que receberá investimentos de cerca de R\$ 2,6 bilhões (em valores atualizados) até 2031 para aumentar sua capacidade dos atuais 2,4 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) para 3 milhões de TEU.

Segundo a empresa, a substituição de um RTG tradicional por um modelo elétrico permite a diminuição de cerca de 21 toneladas de CO₂ por mês de emissões de gases de efeito estufa (GEE).

A eletrificação total dos guindastes de pátio (RTGs) levará a uma redução de 97% das emissões de GEE desses equipamentos no terminal. Serão 713 toneladas de CO₂ por mês a menos lançadas na atmosfera. O aumento do consumo de energia do Tecon Santos será compensado por meio da compra de energia renovável (I-REC).

“Estamos iniciando um movimento importante para o crescimento sustentável do porto, aumentando a capacidade do Tecon Santos sem impactos significativos no meio ambiente. Ganham a sociedade, o setor e a companhia”, comentou Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

REGIÃO SUL - ITAJAÍ: AUTORIDADE PORTUÁRIA DIZ QUE MANTÉM PROFUNDIDADE E VAI RECORRER

Antaq sancionou valor de R\$ 200 mil à Superintendência por falta de dragagem do canal

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

A Superintendência do Porto de Itajaí (SPI) afirmou que vai recorrer da multa aplicada pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), no valor de R\$ 200 mil, por não manter a profundidade mínima no canal de navegação e nas bacias de manobra do complexo marítimo nos últimos dois anos. A aplicação da multa ocorreu nesta semana.

A questão que envolve a dragagem no canal que dá acesso ao Complexo Portuário de Itajaí e também no Porto de Navegantes (Portonave) tem sido motivo de reclamação de entidades, instituições da indústria e também de operadores portuários.



Segundo a Superintendência do Porto de Itajaí, os serviços de dragagem sempre foram realizados, respeitando suas profundidades exigidas de acordo com o contrato Fotos: Divulgação/SPI

Em nota enviada ao BE News, a Autoridade Portuária informou que pode apresentar recurso junto à agência reguladora em um prazo de 30 dias, e que o departamento jurídico da SPI está tomando as devidas providências a respeito da defesa.

“Não concordamos com a multa e por isso vamos recorrer”, afirmou a SPI.

Ainda segundo a Autoridade Portuária, os serviços de dragagem sempre foram realizados, respeitando suas profundidades exigidas de acordo com o contrato.

“Está para chegar nesta madrugada ou durante a sexta-feira (17) uma nova draga, a HAM 316, que irá fazer como as demais que já fizeram seus serviços de dragagem”, informou a SPI.

Os serviços de dragagem no canal aquaviário são executados pela empresa Van Oord, que firmou contrato com a Autoridade Portuária.

Entidades, instituições ligadas à indústria local e também operadores portuários apresentaram solicitações oficiais tanto à Autoridade Portuária quanto à agência reguladora e ao próprio Ministério de Portos e Aeroportos.

Em um deles, a Federação das Indústrias do Estado de Santa Catarina (Fiesc) solicitou uma atenção especial para tomada de medidas emergenciais visando garantir os parâmetros mínimos de dragagem do Complexo Portuário do Rio Itajaí. O documento foi enviado à SPI no mês passado, assinado pelo presidente Mario Cezar Aguiar.

De acordo com o documento, a profundidade do canal de acesso tem gerado preocupação do setor industrial de Santa Catarina, usuário do Porto de Itajaí para as exportações e importação de matérias-primas essenciais para a sua produção.

Na mesma linha da Fiesc, a Centronave, companhia controlada pela Portonave, que opera o terminal de Navegantes, que está localizado do outro lado do canal de navegação, fez uma solicitação encaminhada à Antaq e ao Ministério de Portos, assinada pelo diretor-executivo Claudio Loureiro de Souza.

Segundo o documento, ao qual o BE News teve acesso, às embarcações enfrentam cada vez mais restrições para o trânsito e operação, dificultando a entrada segura e a atracação das embarcações.

“Nos últimos meses, a coleção de prejuízos logísticos como o aumento do tempo de espera para atracação, da fila de navios, redução do volume de contêineres e escalas de grande consignaçoão, redução de competitividade e de capacidade de geração de receita”, disse um dos itens apresentados.

Ainda de acordo com a empresa, o período de chuvas volumosas, que tem ocorrido com certa frequência no último mês, tem causado o fechamento da barra, por ordem da Capitania dos Portos

de Santa Catarina. Por essas e outras questões, a companhia tratou o assunto como urgência ao Governo Federal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

REGIÃO CENTRO-OESTE - DNIT DEFINE CONSÓRCIO QUE FARÁ ACESSO À ROTA BIOCEÂNICA

Grupo formado por três empresas venceu licitação e irá executar o serviço por R\$ 472 milhões

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



A Rota Bioceânica promete encurtar o transporte para o escoamento de produtos brasileiros ao mercado asiático, bem como as importações, a partir de portos do Chile
Crédito: Divulgação

O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) homologou o resultado da licitação que selecionou o consórcio PDC Fronteira para realizar as obras necessárias de conexão entre a BR-267 e o acesso à ponte sobre o Rio

Paraguai, que ligará o Brasil à Rota Bioceânica, em Porto Murtinho (MS). A decisão foi publicada na quinta-feira (16), no Diário Oficial da União.

O consórcio é formado pelas empresas Construtora Caiapó Ltda, de Goiânia; Paulitec Construções Ltda e DP Barros Pavimentação e Construção Ltda, e receberá R\$ 472,4 milhões pela empreitada, que tem prazo de conclusão de pouco mais de dois anos (26 meses).

O edital foi lançado em setembro e recebeu propostas no mês de outubro, mas uma empresa desistiu do certame e o consórcio foi incitado a reduzir o preço inicial proposto, de R\$ 590 milhões. Com o aceite, no início desta semana, o resultado foi homologado.

O grupo será responsável pela elaboração dos projetos básicos e executivos de engenharia e execução das obras, que consistem na criação de um contorno rodoviário de 13 quilômetros, à direita da cidade de Porto Murtinho até o ponto de acesso à cidade paraguaia de Carmelo Peralta, onde está em construção a ponte sobre o Rio Paraguai, com 40% dos trabalhos concluídos.

Além da pavimentação, será necessária a construção de um centro aduaneiro e um trabalho de terraplanagem, para um acesso elevado à ponte – sendo essas duas intervenções as que consumirão maior parte dos recursos – somando cerca de R\$ 270 milhões. Para pavimentação, serão R\$ 23,3 milhões.

O governo do estado do MS disse que a obra de acesso à ponte era aguardada “com ansiedade”, já que a estrutura sobre o Rio Paraguai segue avançando, aproximando a concretização da Rota Bioceânica.

Segundo informações do processo licitatório, o empreendimento já tem licença prévia e licença de instalação, concedidas pelo Imasul. Com a finalização do acesso e da ponte, consolida-se a ligação rodoviária entre o Brasil e o Chile, passando pelo Paraguai e Argentina, e tendo o Mato Grosso do Sul como ponto de passagem.

A megaestrada vai encurtar o transporte para o escoamento de produtos brasileiros ao mercado asiático, bem como as importações, a partir de portos chilenos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 17/11/2023

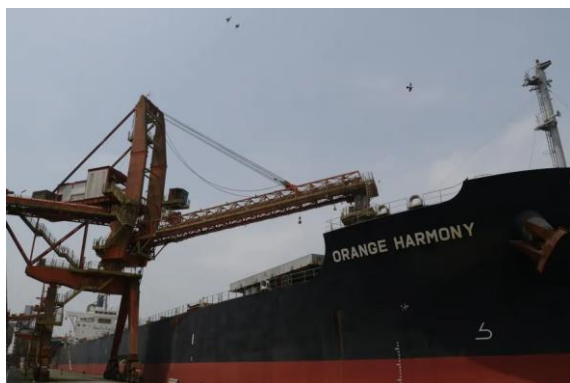


O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APÓS INVESTIMENTOS, ADM DEVE BATER RECORDE DE MOVIMENTAÇÃO EM SANTOS

Informações: *Globo Rural (17 de novembro de 2023)*

Previsão da empresa é que seu terminal de grãos no porto alcançará 8 milhões de toneladas em cargas



Terminal de grãos da ADM no Porto de Santos — Foto: Thiago de Jesus Rodrigues/Valor

A multinacional Archer Daniels Midland (ADM) se prepara para alcançar o recorde de 8 milhões de toneladas em cargas movimentadas neste ano em seu terminal de grãos no Porto de Santos (SP). O desempenho é consequência de uma série de melhorias, que têm gerando resultados operacionais e também benefícios ambientais.

A companhia investiu mais de US\$ 140 milhões na operação de meados de 2015 até 2020, principalmente na troca de equipamentos que permitissem retirar o pó gerado pelas commodities no processo portuário até o navio.

Com o aporte, a eficiência do terminal em Santos também aumentou, levando a uma expectativa de avanço de quase 30% na movimentação de cargas deste ano em relação a 2022, quando a empresa alcançou 6,16 milhões de toneladas.

A projeção para o volume de 2023 é o maior patamar em uma série histórica desde 2015 e considera a movimentação de soja, milho e farelo de soja.

Diferencial

Caminhando pelo porto, o gerente de Relações Portuárias da ADM do Brasil, Leonardo Ribeiro, afirma que o grande diferencial desse terminal foi o investimento no enclausuramento das esteiras por onde os produtos passam desde que chegam por caminhões ou ferrovias.

“A carga que é transportada dentro da ADM não fica em contato com a atmosfera. As esteiras ficam totalmente enclausuradas, como os armazéns também são. Você não vê pó na operação da ADM”, disse. “Para que isso acontecesse, tivemos que trocar basicamente todas as esteiras e elevadores de carga”, acrescentou.

Não estão dispensados os usos de equipamentos de proteção, como máscara e óculos, no terminal mas, de fato, é perceptível que o volume de pó proveniente dos grãos que passam pelos processos logísticos não é alto.

Cuidar da poeira que normalmente seria gerada pode parecer algo simples, mas não é. As novas esteiras e máquinas implantadas pela ADM têm coberturas que fazem com que o pó não se espalhe, evitando a poluição do ar e impactos negativos à saúde da população de Santos, segundo Ribeiro.

Além da poluir o ar, o pó dos grãos também é um dos fatores que elevam o risco de explosões em armazéns. O controle dessas emissões de partículas ainda ajuda a diminuir a possibilidade desse tipo de acidente.

“Isso serviu de modelo para o mercado, somos referência para a construção de outros terminais”, afirmou o executivo da ADM.

Terminais em processo de “enclausuramento”

Segundo Ribeiro, os demais terminais de Santos estão em processo de “enclausuramento”. “A Cofco teve seu terminal licitado e vai ser construído, terá também que seguir o modelo posto dentro da ADM”, exemplificou, ressaltando que essa estratégia se tornou um consenso no setor.

No terminal da companhia, os caminhões que trazem a carga por rodovia vão direto para um espaço onde são engatados a um tombador. É um elevador gigante que suspende o caminhão pela parte dianteira, fazendo com que os grãos caiam em uma moega que dá acesso às esteiras. Estas, por sua vez, levam a carga até os armazéns.

Transporte ferroviário

No caso do transporte ferroviário, ao entrar no terminal, os vagões são puxados por um tracionador, até que chegam ao local da moega. Uma vez posicionados, os vagões se abrem pela parte de baixo e a carga cai em uma estrutura subterrânea que também dá acesso à armazenagem.

“Quando sai do armazém, a carga é levada a outras esteiras transportadoras onde passa por todo um sistema de elevação e é colocada nos ‘ship loaders’ que depositam essas cargas nos navios”, explicou Ribeiro.

Os navios recebidos pelo terminal da ADM têm capacidade entre 70 mil e 72 mil toneladas. Duas linhas de exportação [esteiras] movimentam quatro mil toneladas por hora. A multinacional tem três armazéns, que somam capacidade total de 194 mil toneladas.

O Porto de Santos movimenta cerca de 133 milhões de toneladas em cargas por ano. São 65 cais de carga e descarga, 15 metros de profundidade de navegação. Com essa estrutura, o porto transporta cerca de 25% dos produtos que integram a balança comercial brasileira.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 17/11/2023

SANTOS BRASIL AVANÇA RUMO À DESCARBONIZAÇÃO COM A CHEGADA DE OITO E-RTGS E DOIS PORTÊINERES ELÉTRICOS DE ÚLTIMA GERAÇÃO NO TECON SANTOS

Informações: Santos Brasil (17 de novembro de 2023)



https://www.linkedin.com/signup/cold-join?session_redirect=https%3A%2F%2Fwww%2Elinkedin%2Ecom%2Ffeed%2Fupdate%2Furn%3Ali%3Aactivity%3A7130984644228857858

Os equipamentos chegaram no Porto de Santos vindos de Shanghai e fazem parte do projeto de ampliação e modernização do terminal que envolve investimentos de R\$ 2,6 bi até 2031.

Os guindastes elétricos estão em sintonia com o conceito de economia de baixo carbono e à sustentabilidade do crescimento da atividade portuária. Além disso, são parte importante das várias iniciativas já em implantação pela Companhia para se tornar carbono neutro até 2040.

Para Antonio Carlos Duarte Sepúlveda, Diretor-Presidente da Santos Brasil, a mudança do diesel para a matriz elétrica é fundamental no processo de descarbonização da empresa, por isso a chegada desses novos equipamentos é um marco.



“Estamos iniciando um movimento importante para o crescimento sustentável do porto, aumentando a capacidade do Tecon Santos sem impactos significativos no meio ambiente. Ganham a sociedade, o setor e a Companhia”, diz.

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

Data: 17/11/2023

FIESP DEBATE ESTRUTURAÇÃO DE PROJETOS DE INFRAESTRUTURA PARA PORTOS E SANEAMENTO

Informações: FIESP (17 de novembro de 2023)

Representantes do BNDES explicaram como têm colaborado nos processos de concessão dos portos de Santos e São Sebastião, além dos projetos de privatização de saneamento por todo o país

Os Conselhos Superiores de Infraestrutura (Coinfra) e da Indústria da Construção (Consic) realizaram, nesta quinta-feira (16/11), reunião conjunta. O tema central do encontro foi a estruturação de projetos para infraestrutura de portos e saneamento. Já na abertura, Murilo Passos, presidente do Coinfra, deixou claro que o objetivo da Fiesp com o encontro era conhecer os pontos de atenção sobre os temas, as preocupações, e endereçar contribuições.

Ele citou que, recentemente, a Fiesp realizou diversos eventos de infraestrutura, como um workshop sobre free flow, pensando na melhoria das operações das rodovias. E, no campo de energia, com um workshop sobre o mercado livre.

“Uma vez que, em 2024, todo grupo de alta tensão vai poder migrar para o mercado livre, fizemos um evento de cunho informativo, sobretudo para as pequenas empresas. Nossa equipe também está acompanhando a onda de calor e registrou que batemos recorde de demanda instantânea. Tivemos 60% da demanda atendida com energia hidráulica, mas a solar representou quase 20% da demanda. A solar distribuída, micro e mini, foi 10,8%. E, hoje, queremos ouvir a equipe do BNDES para saber como podemos contribuir em relação aos temas de portos e saneamento”, ressaltou Murilo.

Participaram do debate a superintendente da área de Estruturação de Projetos do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luciene Machado, como expositora, com as participações de Eduardo Santos da Costa e Leonardo de Albuquerque Scarlato, respectivamente chefe e gerente do Departamento da Área de Estruturação de Projetos do banco.

As concessões dos portos de Santos e São Sebastião foram os primeiros temas a serem abordados. Já no início de sua apresentação, Eduardo Santos da Costa fez questão de ressaltar que o BNDES não será o único estruturador do processo, mas que deseja contribuir de modo que haja um benefício de longo prazo para os usuários. Ele pontuou ainda que um dos desafios é saber como conceber um novo modelo de concessão que agregue e mantenha a Autoridade Portuária Pública. “Tudo o que temos feito do início do ano para cá é tentar conceber esse novo modelo, testar novos parâmetros”, disse.

Costa detalhou o que foi feito até agora a respeito da modelagem aprovada para o Porto de Santos.

“Com a nova administração, recebemos outras orientações. A concessão seria parcial nas funções de administração portuária e da manutenção das funções de planejamento e gestão de áreas portuárias. Está prevista a manutenção da Autoridade Portuária Pública, com concessões parciais focadas no investimento e manutenção de acessos aquaviário e terrestres, na ligação seca Santos-Guarujá e na oferta de serviços complementares”, contou.

Eduardo Santos da Costa explicou ainda que os principais investimentos que haviam sido mapeados eram, basicamente, o aprofundamento do canal de acesso para até 17 metros de calado; a ampliação e remodelação de acessos rodoviários na margem de Santos e do Guarujá; além da previsão de fazer novos berços de atracação, um sistema integrado de Vessel Traffic Management Information System (VTMIS). O VTMIS é um sistema de auxílio eletrônico à navegação que monitora



ativamente o tráfego aquaviário e, a pedido do governo federal, foi prevista uma contrapartida na ligação seca Santos-Guarujá. A ideia era mantê-la por 35 anos.

Todo esse trabalho está sendo revisitado e o novo cronograma prevê a contratação de estudos complementares em fevereiro de 2024. Após os estudos, em setembro, deve ser realizada uma audiência pública para que ocorra o leilão em dezembro de 2025.

Para o porto de São Sebastião, Costa contou que está sendo preparada a concorrência para a contratação dos estudos e serviços de consultoria. A ideia é avaliar que serviços devem ser concedidos e a forma de remuneração, além de desenvolver regras de convivência entre Autoridade Portuária Pública e Concessionários. Também devem ser propostos os indicadores do nível dos serviços delegados, as regras para a seleção do concessionário, tais como variável de leilão e critérios de habilitação, e deve ser realizado o desenvolvimento dos novos contratos de concessão.

“No Porto de São Sebastião, a gente havia desenvolvido a ideia de extinguir o convênio de delegação e permitir a exploração direta das áreas operacionais, não havia investimentos mínimos obrigatórios”, explicou. “As diretrizes atuais são outras. Há uma proposta de arrendamento da área do porto organizado, investimentos mínimos obrigatórios com flexibilidade na vocação de cargas movimentadas, expansão da capacidade operacional de berços de atracação. Queremos que o investidor possa trazer também uma visão de investimento”, relatou.

Queremos que o investidor possa trazer também uma visão de investimento

O cronograma está bem semelhante ao do porto de Santos, mas o leilão deve ocorrer um pouco antes, em junho de 2025.

Saneamento básico

Sobre o tema do saneamento, Luciene Machado iniciou sua apresentação mostrando o atual cenário e contando um pouco sobre o importante ciclo que, entre 2020 e 2022, culminou com 12 leilões.

“Agora, a diretriz básica do início do ano é construir um segundo ciclo robusto para perseguir a universalização do saneamento básico até 2033 ou 2039. Este novo ciclo deve ter 13 projetos, que estão em fase de estruturação. Esses contratos precisam maturar”, afirmou Luciene, citando o caso de Alagoas, que propiciou bons investimentos no estado.

Segundo ela, as 12 privatizações deixaram muitas lições, como buscar uma solução regionalizada; a sustentabilidade econômica financeira, com estrutura tarifária, com uma simplicidade do arranjo, eficiência operacional projetada, medição do desempenho por nível de serviço; e um modelo de engenharia referencial.

“Já foram identificados os pontos de aprimoramento, como uma proposta de reestruturação da agência reguladora e assistência em relação à absorção do contrato de parceria.

“Temos que ter um olhar para a interdependência entre produção de água e distribuição, dar uma atenção especial para a tarifa social, com um percentual de cobertura inicial e perfil de progressão”, disse ela. “Olhar para áreas irregulares é outro tema importante. Temos que prever investimentos mínimos para indicadores de soluções propostas e também pensarmos em mecanismos de adesão tardia às unidades regionais”, pontuou a superintendente do banco.

Antes de concluir sua apresentação, Luciene fez questão de ressaltar a importância de pensar de forma diferente neste segundo ciclo. “Não é só replicar e fazer igual. Antes a gente tinha muita presunção. Agora, além de ferramentas técnicas, temos a prática e temos que levar a prática em consideração para sermos mais sustentáveis. A gente precisa atuar para ter sustentabilidade no longo prazo. Esse compromisso no aperfeiçoamento é nosso. E a contribuição de vocês é muito bem-vinda”, concluiu.

Antes de encerrar o debate, Murilo Passos agradeceu a participação dos convidados e de todos os conselheiros e colocou a Fiesp à disposição para seguir contribuindo com soluções para os problemas de infraestrutura em cada um dos temas expostos.

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

Data: 17/11/2023

CODERN E FIERN PEDEM EMENDAS PARA O PORTO DE NATAL EM REUNIÃO COM BANCADA FEDERAL

Informações: Agência Porto (17 de novembro de 2023)

O diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CODERN), Nino Ubarana, participou nesta quinta-feira (16), no Hotel Barreira Roxa, da reunião da bancada federal do Rio Grande do Norte, onde se discutiu a destinação de emendas impositivas ao Orçamento Geral da União de 2024.

Nino, que estava acompanhado do diretor técnico e comercial Paulo Henrique Macedo, reivindicou a alocação de recursos para a dragagem do canal de acesso ao Porto de Natal, que vai aumentar a profundidade do Rio Potengi, para atender às necessidades de navios maiores e melhorar a capacidade operacional, além da ampliação do Berço 01, para proporcionar uma operação segura de navios maiores em termos de comprimento e tonelagem.

De emendas individuais, a solicitação foi de R\$ 43 milhões aos parlamentares, com o objetivo de adquirir um scanner de contêineres e melhorar a infraestrutura do Porto de Natal, com recuperação do pátio, dentre outras ações que se acontecer vai contribuir de maneira decisiva para o desenvolvimento econômico do estado do Rio Grande do Norte.

“Chamamos atenção da nossa bancada federal para os pleitos aqui apresentados, que são fundamentais para a melhoria da infraestrutura do Porto de Natal e vai impactar diretamente em benefício para a indústria potiguar. Confiamos na sensibilidade e atenção de cada parlamentar para o equipamento quase centenário”, afirmou Nino.

Os pleitos da CODERN foram reforçados na reunião pela Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (FIERN), representada por Ana Adalgisa Dias e Etelvino Patrício de Medeiros. “O Rio Grande do Norte não pode continuar escoando sua produção pelos Portos de Suape, Pecém e Mucuripe. Queremos utilizar o Porto de Natal e para isso precisamos do apoio da bancada federal para investir no equipamento”, disse Etelvino em sua fala.

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

Data: 17/11/2023

RECEITA FEDERAL PROMOVE NA SEMANA QUE VEM O I CONGRESSO DE DIREITO TRIBUTÁRIO E ADUANEIRO

Informações: Ministério da Fazenda (17 de novembro de 2023)



I CONGRESSO DE DIREITO TRIBUTÁRIO E ADUANEIRO DA RECEITA FEDERAL

ESTADO, ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA E SOCIEDADE

21 E 22 DE NOVEMBRO

Assista no canal da Receita Federal no YouTube
www.youtube.com/tvreceitafederal

Dia 21 - das 08:30 ÀS 18:30 hs
Dia 22 - das 09:00 ÀS 18:30 hs

Apóio: ENFAM, Escola Nacional de Formação e Aperfeiçoamento de Magistrados, BID

Realização: GOVERNO FEDERAL, RECEITA FEDERAL, MINISTÉRIO DA FAZENDA, UNião e RECONSTRUÇÃO

Encontro será aberto na manhã de terça-feira (21/11) e reunirá, durante dois dias, ministros, acadêmicos, integrantes da instituição e especialistas

Na próxima semana, entre os dias 21 e 22 (terça e quarta-feira), a Receita Federal promoverá o I Congresso de Direito Tributário e Aduaneiro, com o tema Estado, Administração Tributária e Sociedade. O encontro será aberto às 8h30, no auditório do Conselho da Justiça Federal em Brasília, e discutirá, entre outros assuntos, o incentivo à formação de consenso; alternativas à prevenção e solução de litígios; aspectos do contencioso administrativo; tributação internacional e Reforma Tributária.

Com um corpo de palestrantes formado por ministros, membros da Receita Federal, especialistas, mestres, doutores, entre outros, o Congresso passará a ser realizado anualmente, pela Receita Federal. O evento será dividido entre painéis e palestras, além de dois talk shows, e será transmitido ao vivo pelo YouTube.

Acesse a página do evento e conheça a programação e os palestrantes

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/acesso-a-informacao/participacao-social/congressos/direito-tributario-e-aduaneiro/1/i-congresso-de-direito-tributario-e-aduaneiro-da-receita-federal>

Durante os dois dias de evento, os convidados debaterão sobre temas que perpassam pelo Direito Tributário e Aduaneiro, bem como as inovações e tendências, as quais uma instituição do porte da Receita Federal precisa lidar.

A Receita Federal vai além das suas múltiplas atuações e abre espaço para o debate, a profusão de ideias e a troca de conhecimentos sobre as diferentes realidades do país, a fim de evoluir na qualidade dos serviços públicos por ela prestados para a sociedade.

Para acompanhar o evento, acesse os links: 1º dia do Congresso (21/11); 2º dia do Congresso (22/11) <https://www.youtube.com/watch?v=UpvAdDFcSDE>

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

Data: 17/11/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

PRIMEIRO NAVIO DO MUNDO QUE PRODUZ HIDROGÊNIO VERDE CHEGA AO BRASIL

Energy Observer parou em Fortaleza nesta semana durante sua volta ao mundo e vai ficar no país por dez dias

Por epbr 17 de novembro de 2023 Em Hidrogênio, Transição energética



O primeiro navio do mundo que produz o próprio hidrogênio verde (H2V) chegou ao Brasil. O Energy Observer parou em Fortaleza nesta quinta-feira (16/11) durante sua volta ao mundo para testar uma combinação de tecnologias de baixo carbono no transporte marítimo.

A embarcação usa energia eólica e solar e faz a eletrólise da água do mar dessalinizada para produzir hidrogênio verde. Com isso, é autossuficiente em energia e consegue navegar

mesmo quando não há sol nem ventos para gerar energia.

O projeto é feito em parceria com a Qair, Air Liquide, Toyota e Accor.

O navio chegou em águas brasileiras após 23 dias de viagem a partir da Namíbia. A parada em Fortaleza é a 83ª parada da viagem global do Energy Observer e a conclusão de sua segunda travessia transatlântica. A embarcação fica no país por dez dias.

“O hidrogênio é essencial para descarbonizar a indústria e a mobilidade, e nossa presença aqui em Fortaleza é altamente simbólica. Graças ao comprometimento e inovação de todos os nossos parceiros, especialmente a Qair na captação de energia eólica e solar, as condições são ótimas para gerar elétrons verdes a baixo custo. Isso permite a produção de hidrogênio a um preço competitivo”, disse Victorien Erussard, presidente, capitão e fundador do Energy Observer em comunicado divulgado pela empresa.

“O Energy Observer, assim, nos oferece acesso a um laboratório vivo para a transição energética, testando tecnologias que serão implantadas em escalas maiores, especialmente no Brasil, graças à expertise e comprometimento da Qair Brasil”, disse Louis Blanchard, CEO da Qair.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/11/2023

PREÇO DO PETRÓLEO CAI PARA O MENOR NÍVEL DESDE JULHO

Brent e WTI fecharam em forte queda de cerca de 5% nesta quinta (17), alcançando os menores níveis desde julho

Por epbr 17 de novembro de 2023 Em Comece seu Dia, Internacional, Petróleo e gás



Exploração de petróleo em terra (Foto: Zbynek Burival/Unsplash)

O preço do petróleo fechou em forte queda de cerca de 5% nesta quinta-feira, alcançando os menores níveis desde julho, com os investidores preocupados com a demanda global por petróleo após dados fracos dos EUA e da China.

– O barril do WTI recuou 4,82%, a US\$ 73,09. Já o barril do Brent caiu 4,63%, a US\$ 77,42.

– Na quarta-feira, o Departamento de Energia dos Estados Unidos apontou estoques totais

próximos a 17,5 milhões de barris, o que afasta o receio de falta do produto.

– A produção industrial dos Estados Unidos caiu 0,6% em outubro ante setembro.

– Já a demanda por petróleo das refinarias da China caiu de 15,48 milhões de barris por dia para 15,05 milhões de barris por dia em outubro.

Estocagem de CO2 na Bahia. A Gas Bridge Storage (GBS), empresa do grupo Lorinvest focada em estocagem de gás natural, concluiu a aquisição da fatia de 10% da PRIO no campo de Manati, no litoral da Bahia.

– A transação marca a entrada da GBS na concessão, de olho em oportunidades futuras de conversão do campo, no fim de sua vida útil, num negócio de armazenamento de gás.

Petrobras aposta em e-metanol. A estatal assinou um memorando de entendimentos com a empresa dinamarquesa European Energy para avaliação de oportunidades de e-metanol no Brasil. O acordo



prevê o estudo de oportunidades de negócios para desenvolvimento de projeto de uma unidade de produção no país.

– O e-metanol é produzido por meio da junção do hidrogênio verde, obtido a partir de fontes renováveis, como solar e eólica, e do dióxido de carbono de origem biogênica.

Petróleo não é o vilão. O CEO da ExxonMobil, Darren Woods, afirmou que as empresas de óleo e gás devem ter um papel central na transição energética para uma economia de baixo carbono e que considerar o setor como “vilão” não contribui para a redução das emissões globais.

– O executivo defendeu que a indústria deve apostar em soluções além de eólica, solar e veículos elétricos e ressaltou o investimento de US\$ 17 bilhões da Exxon em captura de carbono, hidrogênio, biocombustível e lítio.

– “Não podemos substituir da noite para o dia um sistema energético que levou 150 anos para ser construído (...) O problema não é o petróleo e o gás. São as emissões.”

Carros voadores em Nova York. A prefeitura nova-iorquina anunciou planos de transformar seus heliportos para que possam receber veículos elétricos de pouso e decolagem vertical (eVTOL).

– Nesta semana, as empresas Joby e Volocopter fizeram voos de teste sobre a cidade com seus modelos de carros voadores elétricos.

– A expectativa é que os voos comerciais comecem em 2025.

Expansão renovável. Mais de 7 GW de usinas eólicas e solares centralizadas foram instaladas este ano, até outubro, informou Aneel. As fontes renováveis responderam por 89,8% do total de capacidade nova construída no país. Ao todo, foram instalados 7.799,1 MW de usinas entre janeiro e outubro.

Veja os rankings das maiores usinas:

As 10 maiores usinas solares do Brasil

https://epbr.com.br/as-10-maiores-usinas-solares-do-brasil/?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=15f972af0c-epbr-comece-seu-dia_20230724_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-15f972af0c

Os 10 maiores parques eólicos do Brasil

https://epbr.com.br/os-10-maiores-parques-eolicos-do-brasil/?utm_source=newsletters+epbr&utm_campaign=15f972af0c-epbr-comece-seu-dia_20230724_COPY_01&utm_medium=email&utm_term=0_5931171aac-15f972af0c

Apagão em São Paulo. A Prefeitura de São Paulo pediu à Aneel o cancelamento da concessão da Enel São Paulo, alegando demora na retomada do fornecimento de energia e dificuldade para fazer a conexão de equipamentos públicos à rede elétrica.

– A Aneel já abriu um processo para fiscalizar a Enel e as outras seis distribuidoras que tiveram problemas após as chuvas em São Paulo. Segundo a agência, as sanções serão anunciadas em 30 dias, após a conclusão da fiscalização.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 17/11/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

MINISTRO COBRA REDUÇÃO DE PREÇO DA GASOLINA E DIESEL: ‘JÁ ESTÁ NA HORA DE PUXARMOS A ORELHA DA PETROBRAS’

Ministro pede queda de até 42 centavos no óleo diesel e de até 12 centavos na gasolina
Por Renan Monteiro — Brasília



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, fez uma nova cobrança à Petrobras ao defender uma redução nos preços dos combustíveis. Em entrevista à GloboNews, nesta sexta-feira, Silveira falou em “puxar a orelha” da companhia. O principal argumento é a queda da cotação do petróleo no mercado internacional.

No dia 19 de outubro, a Petrobras anunciou uma queda de 4,1% na gasolina e um aumento de 6,6% no valor do diesel.

Nesse intervalo, o barril de petróleo do tipo Brent (considerado referência no mercado internacional) recuou de US\$ 92,38 para US\$ 77,42 até esta última quinta-feira, uma queda de 16,19%. Na manhã desta sexta-feira, o Brent registrava uma leve alta, sendo negociado a US\$ 78,48, o barril.

— O último aumento da Petrobras já vai fazer 30 dias. Fiz essa manifestação à Casa Civil. É importante, respeitando a governança da Petrobras, respeitando a sua natureza jurídica. Mas já está na hora de puxarmos a orelha da Petrobras, de novo, para que ela volte à mesa e possa colocar com clareza — declarou Silveira.

Silveira argumenta que os preços dos combustíveis impactam diretamente a inflação e estima uma redução de até 42 centavos no óleo diesel e de até 12 centavos na gasolina.

— Eu já esperava uma manifestação para que a Petrobras já tivesse apresentado uma redução mais significativa dos preços. Hoje nós temos óleo diesel, eu vejo uma possibilidade real de redução entre 32 a 42 centavos, e a gasolina entre 10 a 12 centavos — declara. — A gente vai manter sempre a vigilância para que os preços sejam melhores nas bombas — complementa.

A Petrobras foi procurada, mas retornou até o momento.

Em maio, a diretoria executiva da companhia aprovou a nova política de preços para o diesel e a gasolina vendidos no Brasil. Esse novo modelo de precificação substituiu a chamada política de paridade de importação (PPI) - adotada no governo de Michel Temer.

Apesar de ainda considerar na precificação o preço internacional do petróleo, a nova política tem outros itens na formação de preços, como as condições de refino e logística no mercado brasileiro.

As vantagens econômicas da empresa, como frota própria de navios e hegemonia de mercado, foram justificativas usadas para a mudança.

Segundo a empresa, isso permitiu uma redução da volatilidade nos preços de gasolina e diesel. Esta política de preços, contudo, enfrenta críticas sobre sua transparência.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 17/11/2023

CAMPOS NETO DEFENDE A MANUTENÇÃO DE META DE DÉFICIT ZERO: 'É UM JOGO DE CREDIBILIDADE'

Durante o evento 'E Agora, Brasil?' promovido pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico, presidente do Banco Central comentou os números da economia brasileira e o futuro do Pix e do Drex

Por O GLOBO — São Paulo

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, defendeu nesta sexta-feira que o governo precisa insistir em manter a meta de déficit fiscal zero para 2024. Durante o evento "E, Agora Brasil?", promovido pelo jornal O GLOBO e Valor Econômico, Campos Neto lembrou que o Brasil, mesmo após a aprovação do arcabouço fiscal pelo governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, terá gastos acima da média dos países emergentes.

Ele destacou que o mercado financeiro já prevê um resultado fiscal pior do que o governo tem prometido. E afirmou que, na sua opinião, é importante manter a meta de déficit zero.

— É importante insistir e eu tenho me juntado ao coro do Ministério da Fazenda.



O evento, que aconteceu presencialmente em São Paulo, teve transmissão pelas redes sociais do GLOBO e do Valor. É possível assistir a íntegra aqui: <https://youtu.be/UlvOoOBuX8s>

Mais tarde, Campos Neto destacou que a definição das metas influencia as estimativas dos agentes econômicos para a economia. E que o arcabouço fiscal foi aprovado este ano. Então, se o governo muda sua meta no primeiro sinal de dificuldade, isso cria incertezas para as projeções futuras sobre as contas públicas.

— É um jogo de credibilidade – afirmou.



O presidente do BC lembrou que se a meta fiscal fosse revisada para permitir um déficit de 0,25% do Produto Interno bruto (PIB), o equivalente a R\$ 20 bilhões, o preço dessa mudança poderia ser maior do que esse valor por conta da perda de credibilidade.

O presidente do BC lembrou que o arcabouço fiscal já prevê regras para situações em que a meta fiscal não seja cumprida:

— Você gastou um tempo enorme desenhando o arcabouço. E o arcabouço já tem previsões do que acontece quando não consegue atingir as metas, tem previsão de penas, de contingenciamento. Você fez um arcabouço, lutou por ele, fez um trabalho de convencimento dos parlamentares, de comunicação com a sociedade.

Segundo Campos Neto, a credibilidade é importante para garantir o crescimento econômico. Ele lembrou que quem define a política fiscal é o governo, mas o Banco Central tem acompanhado todas as discussões. Ainda assim, o presidente do Bc frisou que não há uma relação mecânica entre o quadro fiscal e a política monetária.

— Mas se os agentes econômicos entendem que a trajetória fiscal é pior, isso vai impactar variáveis. Existe essa relação (entre política monetária e quadro fiscal), mas ela não é mecânica.

Campos Neto observou que a relação entre fiscal e política monetária existe inclusive nos países desenvolvidos. e ressaltou que toda vez que o governo apresentou algum tipo de disciplina fiscal isso se refletiu em que do prêmio de risco do país no longo prazo.

Economistas afirmam que com um cenário fiscal mais equilibrado, o BC poderia reduzir a taxa de juros Selic num ritmo um pouco mais acelerado.

O governo federal decidiu manter a meta de déficit zero para 2024 pelo menos até março, quando será apresentado o primeiro relatório de avaliação de receitas e despesas.

A decisão foi anunciada nesta quinta-feira, após reunião no Palácio do Planalto entre integrantes do governo e o relator do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2014, o deputado federal Danilo Forte (União-CE).

Havia uma disputa interna no governo sobre permitir ou não um déficit no ano que vem. A manutenção da meta é considerada uma vitória da ala liderada pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Pix e Drex

Campos Neto traçou um panorama da economia brasileira e mundial durante o evento. E antecipou as discussões futuras sobre as transformações digitais com o dinheiro. O Pix, criado pelo BC, completou três anos esta semana e já movimentou R\$ 1,5 trilhão por mês.

Segundo o presidente do BC, o Brasil vai levar ao G20, grupo que reúne as 20 maiores economias do planeta, uma proposta para integrar os sistemas de pagamentos digitais dos diferentes países, para criar uma plataforma transfronteiriça.

Para o usuário final, Campos Neto destacou que um dos próximos passos é lançar o Pix off-line, mecanismo que poderá ser usado também via Drex, que é o real digital.

— Basta ter uma carteira digital dentro do celular (com saldo em Pix ou Drex) e fazer o pagamento por contato, desde que seu celular tenha bateria, é claro.

Impasse sobre juros do rotativo

Durante o evento, Campos Neto foi perguntado sobre as discussões em torno dos juros do rotativo do cartão de crédito. O BC media um grupo formado por bancos, empresas de maquinhas de cartões

e outros agentes deste mercado para propor uma alternativa à lei, aprovada pelo Congresso, que prevê um teto para os juros do rotativo.

A lei prevê que, se não houver uma proposta deste grupo de trabalho até dezembro, o valor cobrado por dívidas não pagas no rotativo do cartão de crédito não poderá superar, depois de um ano, o dobro do montante original do débito.

Campos Neto explicou que essa regra aprovada pelo Congresso terá pouco impacto prático para reduzir os juros, uma vez que os consumidores passam em média bem menos tempo no rotativo.

— A regra é dobrar em um ano, mas ninguém fica tanto tempo no rotativo. O impacto que isso vai ter em termos de juros é bem baixinho, não vai cair muito.

Diante dessa constatação, o temor, diz Campos Neto, é que seja criada depois uma nova regra que provoque uma desestabilização no mercado de cartões de crédito:

- A nossa preocupação é vir alguma sugestão que acabe vindo uma ruptura no mercado de cartões.

Apesar disso, Campos Neto relatou que há dificuldades de se chegar a uma proposta de consenso entre os vários participantes do mercado. De um lado, afirma, os bancos querem que haja uma restrição no parcelamento sem juros. De outro lado, uma parte dos agentes do mercado não aceita nenhum limite a essa modalidade de pagamento.

O debate foi mediado pelos jornalistas Míriam Leitão, colunista do GLOBO, e Alex Ribeiro, colunista do jornal Valor Econômico. O evento tem o apoio da Confederação Nacional do Comércio, de Bens, Turismo e Serviço (CNC) e suas federações.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/11/2023

LULA DEVE INDICAR EX-MINISTRO DE BOLSONARO PARA VAGA NO CADE

Tendência é que nomeação de José Levi do Amaral, ex-titular da Advocacia-Geral da União (AGU), seja oficializada até segunda-feira

Por Sérgio Roxo — Brasília



José Levi do Amaral, ex-ministro da AGU — Foto: Pablo Jacob/29-04-2020

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva se aproximou da definição dos nomes que serão indicados para os quatro postos do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) que estavam vagos.

De acordo com integrantes do governo, a tendência é que os escolhidos sejam: José Levi do Amaral, ex-ministro da Advocacia-Geral da União (AGU) no governo Jair Bolsonaro e atual secretário geral do

Tribunal Superior Eleitoral (TSE); Diogo Thomson, superintendente-adjunto do Cade, que tem o aval do ministro Vinicius de Carvalho (Controladoria-Geral da União) e de advogados da área; Camila Pires Alves, ex-economista-chefe do Cade, indicada pelo Ministério da Fazenda; e Carlos Jaques, consultor do Senado e indicado por senadores. A publicação deve ser feita entre esta sexta-feira e a próxima segunda.

Havia um impasse para definição dos novos conselheiros por causa da presença de um quinto nome na lista dos que lutavam pelos postos. Ex-presidente da OAB do Maranhão, Mário Macieira teria o apoio de Flávio Dino, ministro da Justiça — o Cade está vinculado à pasta.

José Levi do Amaral tem ligação com o presidente do TSE e ministro do Supremo, Alexandre de Moraes. Foi secretário-executivo do Ministério da Justiça, quando Moraes estava à frente da pasta no governo Michel Temer. No governo Bolsonaro, ele deixou a AGU depois que o então presidente acionou diretamente o Supremo contra medidas restritivas adotadas na Bahia, no Distrito Federal e no Rio Grande do Sul durante a pandemia da Covid-19.

O atual chefe do órgão, Alexandre Cordeiro, cujo mandato vai até julho de 2025, é vinculado ao presidente do PP e ex-ministro da Casa Civil de Bolsonaro, o senador Ciro Nogueira (PP-PI)

Até janeiro, ainda ficarão vagos postos de diretores das agências nacionais do Petróleo (ANP); Telecomunicações (Anatel); Mineração (ANM); e de Águas (ANA). Lideranças do PSD dizem que vão trabalhar para indicar os diretores da ANP e da ANM, vinculadas ao Ministério de Minas e Energia, pasta comandada pela legenda com Alexandre Silveira.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/11/2023

'TALVEZ SEJA O PROBLEMA MAIS COMPLEXO QUE JÁ ENFRETEI', DIZ CAMPOS NETO SOBRE TETO DE JURO DO ROTATIVO DO CARTÃO

Presidente do Banco Central comentou os números da economia brasileira e falou sobre mediação do tema entre diversas entidades durante o evento 'E Agora, Brasil?' promovido pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico

Por Mariana Rosário — São Paulo



'E agora, Brasil?', Evento promovido pelos jornais O GLOBO e Valor Econômico tem como convidado o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto — Foto: Maria Isabel Oliveira

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou nesta sexta-feira que o teto de juros do rotativo do cartão de crédito é "talvez o problema mais complexo" que já enfrentou desde que comanda a instituição. A fala ocorreu ao do evento "E, Agora Brasil?", promovido pelo jornal O GLOBO e Valor Econômico.

— Talvez, de todos os problemas que eu enfrentei no Banco Central, seja o mais complexo. O que demorou mais tempo para entender, para ver todas as relações de tudo que acontece no mundo dos meios de pagamento, e tentar achar uma solução que não crie nenhum tipo de ruptura no consumo, nenhum tipo de prejuízo aos consumidores, nem para os lojistas — afirmou. — É um tema desafiador. Temos de um lado um pagamento parcelado que, quando a gente pega, em termos de percentual de crédito ele cresceu, embora as prestações não tenham alongado, o volume cresceu muito.

De acordo com Campos Neto, o número de pessoas com três, quatro ou cinco cartões de crédito teve um aumento importante. E ainda ressaltou que o volume de endividamento está menos relacionado à renda e mais ao número de cartões que cada indivíduo possui.

— Se você pega as pessoas que têm o número maior de cartões é exatamente onde está a inadimplência. Nem é tão segmentado por renda. A medida que as pessoas pegam mais cartão de crédito tende a ter uma inadimplência maior.

Sobre chegar a um consenso entre todos os agentes envolvidos no caso, o presidente diz não estar "pessimista", mas sim "trabalhando".



— O Banco Central não propôs nada. Eu quero escutar as propostas e ver se podemos pegar alguma coisa das propostas, para ver se a gente acha a um campo comum. Os bancos falam que não tem entendimento se não houver algum tipo de limitação nas parcelas. Do outro lado há um grupo que diz que não há entendimento se houver limitações nas parcelas.

Ele afirmou que a preocupação é que surja uma regra que cause uma ruptura no sistema de cartões de crédito, prejudicando o consumidores e varejistas.

Caso não surja uma solução, entra em vigor projeto de lei aprovado pelo Congresso que estabelece um teto de juros, limitando que a dívida a 100% do principal.

Campos Neto explicou que essa regra aprovada pelo Congresso terá pouco impacto prático para reduzir os juros, uma vez que os consumidores passam em média bem menos tempo no rotativo. Segundo pesquisa dos bancos, o tempo médio é de 18 dias.

— A regra é dobrar em um ano, mas ninguém fica tanto tempo no rotativo. O impacto que isso vai ter em termos de juros é bem baixinho, não vai cair muito.

E complementou:

— Nossa preocupação é vir uma sugestão em algum momento, como a gente falhou em encontrar um acordo, que gere uma ruptura no mercado de cartões.

Ele afirmou que há uma assimetria entre o custo de oportunidade, que é o risco do vendedor, e o risco do emissor. Isso acaba resultando em um sistema de cartões de crédito cheio de anomalias.

Juro na berlinda

A discussão citada por Campos Neto ocorre após a formação de um grupo de trabalho formado por bancos, bandeiras de cartão de crédito, adquirentes (as maquininhas de débito e crédito), representantes do varejo, além de instituições como a Federação Brasileira dos Bancos (Febraban). Todos estão debruçados em buscar alternativas para reduzir os juros do rotativo do cartão de crédito.

As discussões já começaram, várias alternativas estão colocadas na mesa, mas ainda não há consenso sobre como isso será feito. De um lado, bancos pressionam para limitar a prática do parcelamento sem juros, comum no Brasil, alegando que isso acaba pressionando os juros no rotativo do cartão. É o que os economistas chamam de subsídio cruzado.

Do outro, varejistas sustentam que o parcelamento sem juros é importante sobretudo para o pequeno comércio. Diante da polêmica, o grupo de trabalho formado por BC e instituições do mercado quer encontrar uma solução até o fim deste ano, prazo estabelecido pelo Congresso para determinação de uma nova proposta. Se não ocorrer um consenso, fica valendo o teto de juro que pode, no máximo, dobrar a dívida inicial ao longo de um ano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 17/11/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GASOLINA NO BRASIL ESTÁ 8% MAIS CARA, EM MÉDIA, QUE NO MERCADO INTERNACIONAL, DIZ ABICOM

Queda do petróleo no mercado internacional nos últimos dias e manutenção dos preços dos derivados, janela de importação estão abertas

Por Denise Luna



Queda do petróleo no mercado internacional nos últimos dias e manutenção dos preços dos derivados, janela de importação estão abertas Foto: Felipe Rau/ Estadão

Rio - Com a queda do petróleo no mercado internacional nos últimos dias, recuando para o patamar de US\$ 70 o barril, e a manutenção dos preços dos derivados nas refinarias da Petrobras no mercado interno há quase um mês, as janelas de importação estão abertas, na avaliação da Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom). Na média, a gasolina está 8% mais cara nas refinarias brasileiras

em relação ao mercado internacional e o diesel, 4%.

Na manhã desta sexta-feira, 17, o barril do petróleo tipo Brent está sendo negociado a US\$ 78,50. Já o óleo tipo WTI está cotado a US\$ 73,81 o barril (equivalente a 158,98 litros).

Na Bahia, onde funciona a única refinaria privada relevante, a Refinaria de Mataripe, a defasagem de preço chega a 15% no caso da gasolina, enquanto o diesel está sendo vendido 1% abaixo do mercado internacional.

Nas refinarias da Petrobras, a gasolina está 6% mais cara do que no exterior e o diesel, 5%. Para atingir a paridade internacional, a estatal poderia reduzir o preço da gasolina em R\$ 0,16 o litro e o diesel em R\$ 0,19 o litro, segundo a Abicom.

Nesta sexta-feira, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, defendeu que a Petrobras reduza os preços dos combustíveis para ajudar a diminuir o impacto inflacionário no País, e com isso permitir que o Banco Central reduza os juros e estimule a economia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 17/11/2023

GOVERNO FORTALECE SINDICATOS EM DECISÃO SOBRE TRABALHO AOS DOMINGOS, E VAREJO FALA EM 'CAOS'

Decisões do poder público acontecem num período particularmente ruim para o setor; volta dos sindicatos à negociação é considerada por especialistas como um custo e trabalho extra para as redes

Por Cristiane Barbieri

O governo deflagrou na terça-feira, 14, uma corrida nas varejistas com a revogação, pelo Ministério do Trabalho, de uma portaria de 2021 que permitia a abertura do comércio aos domingos e feriados a partir de um acordo entre o estabelecimento e o trabalhador, sem a necessidade de convenção coletiva e intermediação de sindicatos.

“Está um caos porque tem feriado na segunda-feira (20) e todos foram pegos de surpresa”, diz João Pedro Eyller Póvoa, sócio da área trabalhista do Bichara Advogados e que atende a diversas redes de varejo com presença nacional. A decisão do poder público foi considerada pelo setor como mais uma a criar entraves a um ano já difícil.

Além dela, o governo permitiu, em agosto, que produtos de até US\$ 50 fossem comprados com isenção de imposto de importação, com a implantação do programa Remessa Conforme. A medida aconteceu após a ampla repercussão negativa, junto aos eleitores das classes C e D, do anúncio de taxaço de todas as compras feitas em marketplaces internacionais, sobretudo chineses.

Também uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), instado a julgar um pedido de que mulheres deveriam ter folgas quinzenais, tem deixado as empresas arrepiadas.



Friday e Natal Foto: Tiago Queiroz/Estadão

As medidas aconteceram num período particularmente ruim para o varejo. O ano de 2023, que começou com juros altos, consumidores endividados e sem grandes eventos esportivos, já prometia ser ruim de vendas, após o longo período de seca causado pela pandemia. Mas o rombo das Americanas, anunciado logo em janeiro, deixou um cenário de terra arrasada e secou totalmente o crédito nos meses seguintes.

Varejo tem estudado como questionar a derrubada da portaria, via mandado de segurança, pelo menos para os próximos feriados e domingos, num período bastante importante para os lojistas pela proximidade com Black

Como consequência, dezenas de empresas da área tiveram de recorrer a pedidos de proteção judicial e extrajudicial contra credores. Além disso, entre as empresas da área listadas no Ibovespa, há ações cujas perdas superam 75% no ano, como no caso do Carrefour. Só Raia Drogasil tem ganhos no ano.

“É preciso entender que, quando o varejo é afetado, há impactos em toda a cadeia de valor do consumo: a indústria que fornece aos lojistas e os serviços que os atendem também entram nesse processo de deterioração”, diz Marcos Gouvêa de Souza, diretor-geral e fundador da Gouvêa Ecosystem, consultoria especializada na área.

Dança do caranguejo

No caso da volta dos sindicatos à negociação da abertura aos domingos e feriados, Póvoa vê como custo e trabalho extra à vida já atravancada das redes. “As empresas, que durante 2022 e 2023 excluíram essa demanda das negociações coletivas, terão agora de negociar caso a caso, tanto em sindicatos nacionais quanto nos estaduais e municipais. Em algumas empresas, serão 40 ou 50 acordos coletivos refeitos”, diz ele.

“Também terão de pagar homologações aos sindicatos para fecharem novamente esses acordos e estarão sujeitas a multas, caso não o façam. Terão despesas internas e mais demanda de trabalho em seus departamentos jurídicos e fornecedores externos. É mais custo na veia.”

Os sindicatos, evidentemente, têm outra visão. Para eles, sua intermediação nas negociações era uma prática já adotada, e a iniciativa do governo trouxe de volta “a dignidade do trabalhador, que não tem poder de voz para negociar individualmente com o patrão”, segundo Nilton Neco, presidente nacional do secretariado dos comerciários da Força Sindical.

“Nos governos Temer e Bolsonaro, a porteira estava aberta para o patrão fazer o que queria”, diz ele. “A negociação coletiva mostra que o País está em plena democracia e só voltamos a uma prática que já tínhamos, e era prevista em lei.”

Segundo ele, é comum que as centrais sindicais se unam para atender às negociações de empresas com presença em diferentes Estados e municípios, sem a necessidade de múltiplas negociações. Também diz que poucos sindicatos cobram por homologações nos acordos coletivos. Além disso, afirma, dificilmente as legislações municipais — outra alternativa concedida à abertura das lojas — são contrárias ao tema.

De toda forma, os especialistas dizem que a iniciativa reforça o modelo paternalista de Estado, criado na era Vargas. “O Brasil caminhava no sentido de evitar a presença do Estado em situações que não a demandem, mas não consegue ser estável nesse sentido”, afirma Ricardo Almeida, assessor jurídico da Associação Brasileira das Secretarias de Finanças das Capitais (Abrasf) e procurador do município do Rio de Janeiro.



“Continuamos a ter a tendência de tratar o trabalhador como hipossuficiente, num modelo de Estado varguista preocupado em tutelar interesses, mas só que o mundo mudou.”

Isso porque, afirma, o varejo não compete mais com a loja da esquina, mas com todo o comércio eletrônico mundial. “Dificultar e encarecer a abertura de lojas é prejudicar muito uma realidade que precisa de altos investimentos para existir e que enfrenta um mundo novo, com mais home office, menos consumidores nas ruas e mais competição.”

Para Almeida, os sindicatos perderam a importância por serem dependentes de benefícios financeiros compulsórios para os trabalhadores, que esqueceram de atender. “Exigir a interferência dos sindicatos não ajuda porque eles continuarão a não ter legitimação orgânica”, afirma. “Principalmente se isso for feito por meio de supressão de portaria, que indica que o poder do Ministério do Trabalho deveria ser limitado.”

Segundo Póvoa, diversos clientes têm estudado como questionar a derrubada da portaria, provavelmente via mandado de segurança, pelo menos para os próximos feriados e domingos, num período bastante importante para os lojistas pela proximidade com Black Friday e Natal. “O mais curioso é que não vemos, por parte dos trabalhadores, reclamações contra a abertura de lojas aos domingos e feriados”, diz ele.

“Geralmente é nesses dias em que eles mais vendem e ganham.”

Outros especialistas têm visões parecidas. “A volta dos sindicatos em decisões privadas é uma miopia porque é querer olhar o futuro com óculos do passado”, diz Gouvêa de Souza. “O que o governo faz é criar condições para aumentar custo operacional e, quando isso acontece, as empresas buscam alternativas para reduzir custos, seja com mais automação ou cortes de pessoal.”

Para ele, é uma busca por tornar a atividade menos dependente do trabalho como o conhecemos, com um consumidor aberto a esse tipo de inovação. “É tiro no pé”, afirma. “Em vez de ‘ajudar’ o trabalhador, vai criar proteção e, na verdade, está estimulando desemprego.”

Apelo ao Congresso

Na quinta-feira, 16, o deputado Ciro Nogueira (PP-PI) encaminhou um projeto legislativo para sustar a decisão do Ministério do Trabalho. Para ele, a portaria viola a lei 13.874/19, que estabelece normas de proteção à livre iniciativa e ao livre exercício de atividade econômica e disposições sobre a do Estado como agente normativo e regulador.

Sem encontrar o apoio esperado junto ao governo, os varejistas também recorreram aos parlamentares na questão da isenção de US\$ 50 de importados via marketplaces internacionais, do Remessa Conforme.

Empresas do setor conseguiram montar um movimento suprapartidário, com apoio de políticos do PT, PP, PSD e PL, para criar um projeto de lei que acabe com a isenção. Os políticos perceberam, junto a suas bases eleitorais, que o comércio chinês tem destruído pequenos negócios pelo interior do País e não apenas os grandes grupos empresariais.

Já o julgamento do STF, que determina uma escala de trabalho que favorece apenas as trabalhadoras do setor, vem sendo encarado como “uma demanda ao tribunal superior que envereda por construir normas de legislação de ampla repercussão, como vem acontecendo nos últimos anos”, segundo Almeida.

No caso, a Riachuelo entrou com um recurso no STF, este mês, para tentar reverter uma decisão de setembro na qual a Primeira Turma do STF (composta por cinco ministros) manteve uma decisão do Tribunal Superior do Trabalho (TST) que obriga o comércio a dar folga às trabalhadoras aos domingos, a cada 15 dias.

O placar ficou apertado em 3 a 2, e os magistrados entenderam ser preciso dar tratamento diferenciado para garantir os direitos fundamentais e considerar a histórica exclusão da mulher do mercado de trabalho. Prevaleceu o argumento de que a regra do benefício feminino está prevista na Consolidação das Leis do Trabalho (CLT) e é constitucional.

A Riachuelo quer levar a discussão para o plenário, no qual mais ministros possam votar. Também pede que a ação seja julgada em repercussão geral, o que afetará outras varejistas, principalmente as que têm mão de obra majoritariamente feminina. Sem pensar em demissões, a rede diz que a norma desestimula a contratação de mulheres e pode aumentar os custos, uma vez que teriam de ser contratadas pessoas para substituir as funcionárias no descanso.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/11/2023

‘META FISCAL É UM JOGO DE CREDIBILIDADE’, DIZ CAMPOS NETO, QUE DEFENDE MANUTENÇÃO

Presidente do Banco Central repetiu nesta sexta-feira, 17, que não existe uma relação mecânica entre as políticas fiscal e monetária

Por Eduardo Rodrigues e Célia Froufe

BRASÍLIA - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, repetiu nesta sexta-feira, 17, que não existe uma relação mecânica entre as políticas fiscal e monetária, mas defendeu novamente a manutenção da meta fiscal.

“Se você lutou pelo arcabouço (fiscal) e, no primeiro de desafio, abandona ele, as pessoas terão dificuldade em estimar os números futuros para 2025 e 2026. Provavelmente, os economistas estimarão um prêmio maior”, alertou, referindo-se à nova regra para controle das contas públicas. Para ele, a perda de credibilidade com mudança de meta é maior do que o valor de um déficit acima do planejado.

“Meta fiscal é um jogo de credibilidade. Sempre que o governo comunica um novo arcabouço, há queda de prêmio de risco no longo prazo”, afirmou durante participação no evento “E Agora, Brasil?”, promovido pelos jornais O Globo e Valor Econômico.

“Quem faz fiscal é governo. Não tem relação mecânica, mas entendemos que há uma desancoragem gêmea. Se o mercado começar a entender que o fiscal tem uma trajetória de piora bem maior, pode ser que isso impacte as expectativas de inflação, câmbio, juro futuro - e isso sim vai impactar a nossa função de reação”, disse.



Presidente do Banco Central repetiu nesta sexta-feira, 17, que não existe uma relação mecânica entre as políticas fiscal e monetária Foto: Brendan McDermid/Reuters

Ontem, o governo comunicou que vai manter a meta de zerar o déficit das contas públicas em 2023 na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO). Como mostrou o Estadão, a leitura é de que o presidente Lula aceitou a manutenção da meta e deu mais tempo para Haddad conseguir apoio do Congresso às medidas arrecadatórias porque não quis “desqualificar” o

ministro no primeiro ano de governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/11/2023

SETE ANOS DEPOIS DE O PT DEIXAR O PODER, A 'REPÚBLICA SINDICALISTA' ENSAIA SEU RETORNO À CENA

Com 'revogação' da reforma trabalhista no radar, regulamentação dos aplicativos e restrições ao expediente nos domingos e feriados, Ministério do Trabalho tenta fortalecer sindicatos na marra e se opõe à modernização das relações entre empregados e empregadores

Por José Fucs - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Em 2017, com a aprovação da reforma trabalhista no governo de Michel Temer e a flexibilização das relações do trabalho, o Brasil conseguiu, enfim, deixar para trás algumas das amarras da legislação adotada por Getúlio Vargas no Estado Novo.

Depois, nos anos que se seguiram, as mudanças se aprofundaram. com a liberação do trabalho no comércio aos domingos e feriados, a partir de acordos feitos diretamente entre trabalhadores e empresários. Com a digitalização e a criação dos aplicativos de transporte e entrega, como Uber e iFood, também surgiram novas formas de trabalho, marcadas pela flexibilidade na prestação de serviço, sem horário definido e com a possibilidade de o trabalhador escolher seus clientes e trabalhar para mais de uma empresa ao mesmo tempo.

Agora, porém, com o retorno de Lula ao poder, a modernização trabalhista, que nunca foi aceita pelos sindicatos, pelo PT, por seus aliados e por boa parte da Justiça do Trabalho, está ameaçada. De repente, a chamada "República Sindicalista", que prosperou nos governos petistas, emperrando as transformações inerentes ao novo mundo do trabalho, está voltando a ganhar força no País.



Sindicatos ganharam força com decisão do ministro Luiz Marinho que restringe o trabalho no comércio aos domingos e feriados Foto: ALEX SILVA/ESTADAO

Sob a liderança do ministro do Trabalho, Luiz Marinho, "companheiro" de Lula desde os tempos de sindicato no ABC paulista, para quem a reforma "precarizou" o trabalho com a adoção de condições "análogas à escravidão", um verdadeiro "revogação" das mudanças implementadas nos últimos anos está em curso.

A última de Marinho foi cancelar, sem qualquer negociação prévia com os empresários, ato do ex-presidente Jair Bolsonaro que autorizava o trabalho aos domingos e feriados no comércio. Por meio de uma portaria editada no dia 13 de novembro, às vésperas das festas de fim de ano, quando se dá o maior movimento no varejo, ele ampliou com uma canetada a força dos sindicatos, ao determinar que o trabalho nesses dias só poderá ser realizado se incluído na convenção coletiva da categoria.

Em paralelo, Marinho se mostra obcecado com a ideia de regulamentar o trabalho dos motoristas e motoqueiros de aplicativos, apesar de eles dizerem, segundo as pesquisas, que preferem ter liberdade para trabalhar dentro das regras atuais, conforme a preferência e a conveniência de cada um. Para Marinho, pelo que se pode observar, qualquer relação trabalhista que não seja regida pela CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) deve ser defenestrada, ainda que expresse o desejo mútuo de empregados e empregadores.

Nesta semana, seu empenho pela regulamentação dos aplicativos teve um revés significativo, com uma decisão do ministro Gilmar Mendes, do STF (Supremo Tribunal Federal), que negou a existência de vínculo empregatício entre um motorista e uma empresa que atua na área. Mas, a julgar pela determinação de Marinho em interferir na questão, é provável que ele insista na regulamentação e busque alternativas para levar adiante seu projeto de engessamento do trabalho para os aplicativos.

Marinho também já andou vociferando por aí contra a terceirização das atividades-fim das empresas e outras formas de trabalho contempladas pela reforma trabalhista, mesmo que elas tenham

permitido a ampliação do emprego no País, pela redução aos encargos que eram impostos aos empregadores. Se depender dele, a revogação das medidas, que abriram caminho para ganhos de eficiência e de produtividade, é uma questão de tempo. Depende apenas de oportunidade política para seu encaminhamento ao Congresso e eventual aprovação pelos parlamentares.



O ministro da Trabalho, Luiz Marinho, não tomou qualquer medida até agora para conter os abusos dos sindicatos contra os trabalhadores na cobrança da taxa assistencial
Foto: FELIPE RAU

É certo que, embora o ministro Gilmar tenha negado vínculo trabalhista com os aplicativos, o STF deu uma contribuição decisiva a Marinho, em sua sanha pelo fortalecimento dos sindicatos, ao decidir recentemente pela legalidade da cobrança da chamada “taxa assistencial” de não associados das entidades.

Contestada por analistas, juristas e parlamentares, por ir contra o espírito da reforma trabalhista, que acabou com a cobrança do imposto sindical, descontado de forma compulsória dos salários dos trabalhadores, a decisão deverá recheiar o caixa dos sindicatos com bilhões de reais que eles deixaram de arrecadar na maciota após a reforma. Incapazes de se reinventar no novo mundo do trabalho, eles não conseguem atrair novos filiados de forma voluntária para financiar suas atividades e lutam para manter seus privilégios com todas as suas forças.

Abusos

Embora a Comissão de Assuntos Econômicos do Senado tenha aprovado um projeto que proíbe a cobrança da taxa sem a autorização dos empregados, o dispositivo ainda precisará passar pela Comissão de Assuntos Sociais, o que deve retardar sua votação pelo plenário, livrando os assalariados, talvez, da cobrança feita pelos sindicatos.

Enquanto isso, os trabalhadores enfrentam todos os tipos de abuso e filas intermináveis para exercer seu direito de oposição à coleta da taxa, reconhecido pelo próprio STF. Mas até agora, Marinho, que se coloca como um defensor dos direitos dos trabalhadores, não tomou qualquer providência nem deu qualquer declaração contra as arbitrariedades que estão sendo cometidas por muitas entidades neste quesito. Aos poucos, com uma tacada aqui e outra ali, ele vem tentando criar as condições necessárias para que a “República Sindicalista” volte à cena.

Até o “saque aniversário”, pelo qual o trabalhador pode sacar parte de seu Fundo de Garantia (FGTS) anualmente, já virou alvo de Marinho, que quer acabar com a modalidade, para preservar os recursos destinados ao financiamento da construção civil, em vez de se empenhar para garantir a gestão dos recursos pelos seus beneficiários, como eles julgarem melhor. Afinal, como diz o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, “dinheiro bom é dinheiro transformado em obras”. Nessa hora, o bolso do trabalhador fica em segundo plano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 17/11/2023

Por Lucianne Carneiro, Valor — Rio



Bacia de Campos: MG, ES e Rio ganharam participação, devido ao aumento de preço nas indústrias extrativas. — Foto: Agência Petrobras

As regiões Sudeste e Sul ganharam participação na economia brasileira entre 2020 e 2021, enquanto Nordeste e Centro-Oeste perderam espaço, mostram os dados das Contas Regionais 2021, divulgados nesta sexta-feira (17) pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

A região Sudeste ampliou sua fatia no Produto Interno Bruto (PIB) de 51,9% em 2020, para 52,3% em 2021, intensificando sua posição na liderança, com mais da metade da economia brasileira. Já a região Sul passou de 17,2% para 17,3% do total nacional, em igual comparação.

Por outro lado, o Nordeste reduziu sua participação de 14,2% em 2020 para 13,8% em 2021, movimento de redução que ocorreu também no Centro-Oeste, que caiu de 10,4% para 10,3%, respectivamente. A Região Norte manteve sua participação em 6,3%.

Na Região Sudeste, Minas Gerais, Espírito Santo e Rio de Janeiro ganharam participação no período, devido ao aumento de preço nas indústrias extrativas. Já São Paulo perdeu 1 ponto percentual (31,2% para 30,2%), influenciado pelas atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados, além da agropecuária e administração, defesa, saúde públicas e seguridade social.

No Sul, os ganhos do Rio Grande do Sul (6,2% para 6,5%) e de Santa Catarina (4,6% para 4,8%) responderam pelo avanço da região, pois o Paraná perdeu 0,3 ponto percentual, de 6,4% para 6,1%.

No caso do Nordeste, a redução na participação é explicada pelo recuo em oito dos nove estados da região, com exceção de Alagoas.

DF puxou perda do Centro-Oeste

Já a perda de participação da Região Centro-Oeste foi influenciada pelo Distrito Federal, de 3,5% para 3,2%. Mato Grosso e Goiás, por sua vez, tiveram aumento na representatividade na economia brasileira. O Mato Grosso passou de 2,3% em 2020 para 2,6% em 2021, enquanto Goiás avançou de 2,9% para 3%.

A Região Norte manteve sua participação de 6,3% em relação ao PIB do Brasil e apenas Rondônia e Pará apresentaram oscilações. Rondônia perdeu 0,1 ponto percentual, enquanto o Pará ganhou 0,1 ponto percentual, com desempenho favorecido pelo aumento em preço do minério de ferro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/11/2023

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES CRIA GRUPO PARA DISCUTIR LICENCIAMENTO DA BR-319

Rodovia é criticada por ambientalistas que a consideram um vetor do desmatamento da Amazônia

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O Ministério dos Transportes criou nesta sexta-feira o grupo de trabalho (GT) para avaliar a viabilidade do licenciamento da BR-319/AM, apontada pela pasta como a "única ligação rodoviária entre Manaus (AM) e o resto do país". A iniciativa consta em portaria publicada na edição de hoje do "Diário Oficial da União".



O ministério, liderado por Renan Filho, tem recorrido à criação de grupos de trabalho para buscar soluções para projetos de transportes considerados controversos e que enfrentam resistência de setores da sociedade, conforme antecipou ao Valor em meados de outubro.

No mês passado, a Pasta criou um GT para cuidar da Ferrogrão, ligação ferroviária entre Sinop (MT) e Miritituba (PA). Neste caso, trata-se de um megaprojeto de logística que promete derrubar o custo de escoamento da produção agrícola de Mato Grosso pelos portos do chamado Arco Norte.

"Apresentar propostas e soluções após identificar os principais problemas é o principal objetivo do grupo de trabalho criado nesta sexta-feira", ressaltou o Ministério dos Transportes, sobre a portaria. "A intenção da pasta é propor o diálogo, a colaboração e a coordenação, de maneira participativa, para importantes discussões sobre a rodovia", acrescentou.

A BR-319 é criticada por ambientalistas que a consideram um vetor do desmatamento da Amazônia. Eles avaliam que, ao atravessar parte da floresta intocada, a rodovia permite a abertura de estradas vicinais com novas frentes de desmatamento, o chamado efeito "espinha de peixe". Sem a presença do poder público, estas pequenas vias favorecem a ação ilegal de madeireiros, mineradores, grilagem de terra, entre outras atividades ilícitas.

De acordo com o ministério, a BR-319 tem extensão de 918 quilômetros que ligam Manaus a Porto Velho. Boa parte dela, em especial do "trecho do meio", não é pavimentada.

O Ministério dos Transporte, por meio da Portaria 1.109/23, indicou que o grupo da BR-319 terá as seguintes competências: "realizar de um levantamento sobre a situação atual da BR-319, com foco na identificação de desafios para a otimização rodoviária; analisar estudos técnicos e científicos, projetos e relatórios produzidos por outros grupos que já tenham tratado do tema; em 2008, grupo de trabalho do Ministério do Meio Ambiente debateu diretrizes e acompanhou o licenciamento ambiental da BR-319; propor medidas, inclusive normativas, para a melhoria da infraestrutura da BR-319, tendo em vista a sustentabilidade, a segurança viária e a mitigação de impactos ambientais e de mudanças do clima".

“Vamos nos debruçar sobre esse trabalho, avaliar as melhores práticas, avaliar tudo aquilo que, de uma maneira ou de outra, pode colaborar com a definição de uma estratégia”, afirmou o subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, Cloves Benevides, por meio de nota.

O grupo de trabalho da BR-319 terá a representação de secretarias do ministério e de entidades vinculadas, com possibilidade de consultar "outros atores governamentais e de entidades públicas e privadas". BR-319 — Foto: Reprodução/Dnit

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/11/2023

MINÉRIO DE FERRO RECUA APÓS TOCAR A MÁXIMA EM 8 MESES NO MERCADO À VISTA

A crise no setor imobiliário do país asiático, com reflexo em menor demanda de produtos siderúrgicos, permanece no radar dos agentes do mercado

Por Stella Fontes, Valor — São Paulo

Os preços do minério de ferro encerraram a sexta-feira (17) com a primeira baixa em quase duas semanas no mercado à vista, após tocarem a máxima em oito meses na véspera.

Estoques mais baixos da commodity nos portos chineses e demanda firme na China têm impulsionado as cotações da principal matéria-prima do aço. Mas a crise no setor imobiliário do país asiático, com reflexo em menor demanda de produtos siderúrgicos, permanece no radar dos participantes do mercado.

Conforme a Mysteel, o consumo de aço acabado na China deve encerrar 2023 em queda, pressionado pela fraca atividade da construção.

No norte do país asiático, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, o minério com teor de 62% de ferro recuou 2,65%, para US\$ 129,75 a tonelada.

Com isso, a valorização acumulada em novembro foi reduzida a 5,4%. No ano, os ganhos estão em 10,6%.

Na Bolsa de Commodity de Dalian (DCE), os contratos mais negociados, com entrega em janeiro, fecharam o dia com perda de 0,4%, para 963,50 yuan (cerca de US\$ 133) por tonelada. — Foto: Agência Vale

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 17/11/2023

GOVERNO FEDERAL PRORROGA FORÇA NACIONAL NO RIO

Segundo o ministro da Justiça e Segurança Pública, Flávio Dino, a prorrogação foi feita para atender pedido do governador Cláudio Castro; portaria foi publicada nesta sexta-feira (17) no DOU

Por Valor, com Agência O Globo — Brasília



Integrantes da Força Nacional — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O ministro da Justiça e Segurança Pública, Flávio Dino, prorrogou oficialmente o emprego da Força Nacional de Segurança Pública (FNSP) no Estado do Rio de Janeiro por mais 67 dias.

Segundo portaria publicada nesta sexta-feira (17) no "Diário Oficial da União" (DOU), a FNSP vai continuar apoiando os órgãos de segurança pública federal e

estadual nas atividades e nos serviços imprescindíveis à preservação da ordem pública e da incolumidade das pessoas e do patrimônio.

A operação terá o apoio logístico do órgão demandante, que deverá dispor a infraestrutura necessária à Força Nacional de Segurança Pública. Além disso, o contingente a ser disponibilizado obedecerá ao planejamento definido pela Diretoria da Força Nacional de Segurança Pública, da Secretaria Nacional de Segurança Pública, do Ministério da Justiça e Segurança Pública.

Na terça-feira (14), Dino já havia anunciado em suas redes sociais a extensão do apoio até 31 de janeiro de 2024. Segundo o ministro, a prorrogação foi feita para atender pedido do governador Cláudio Castro (Republicanos).

"A pedido do Governador do Rio, proroguei agora a presença da Força Nacional naquele Estado até o dia 31 de janeiro de 2024, quando será feita nova análise para eventual prorrogação. Equipes adicionais da Polícia Federal e da Polícia Rodoviária Federal também seguirão no Estado. E as Forças Armadas seguem executando a GLO decretada pelo presidente Lula", escreveu o ministro na rede social X, antigo Twitter.

A atuação da Força Nacional no Rio acontece desde 17 de outubro. Desde então, agentes da Força Nacional de Segurança e da Polícia Rodoviária Federal (PRF) operam em conjunto no patrulhamento ostensivo das rodovias federais do Estado.

Além disso, diante da crescente de violência no Rio, o governo iniciou uma operação de Garantia da Lei e da Ordem (GLO). Após decreto assinado por Lula, tropas das Forças Armadas passaram a atuar nos portos e aeroportos de Rio e São Paulo desde o dia 6 de novembro.

A medida abrange os portos de Itaguaí (RJ), Rio de Janeiro e Santos (SP). E os aeroportos de Guarulhos (SP) e Galeão (RJ). A operação deve durar até 3 de maio de 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 17/11/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DNIT ESTIMA MAIS 2 A 3 ANOS PARA GARANTIR MELHOR NAVEGABILIDADE NO NORTE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16/11/2023 - 21:23



Arquivo/Divulgação

Diretor disse que órgão trabalha em ações de planejamento e espera contratos mais duradouros que contribuam com mobilização de dragas em rios amazônicos

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) avalia que serão necessários, ao menos, dois anos para garantir as melhores condições possíveis de navegabilidade nos rios da Amazônia, após a grave estiagem que vem assolando a atividade no último mês. O

diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT, Erick Moura, avalia que, ao longo dos anos, houve uma desmobilização de dragas na região, que hoje se tornou um desafio para solucionar problemas no tráfego de embarcações. Moura afirmou que o órgão vem dialogando formas de contratação de longo prazo e soluções que ajudem a melhorar o planejamento.

"Temos ações em andamento. Prevemos mais dois ou três anos de ação para deixarmos um legado para a sociedade e para a navegação em toda a região Norte", disse Moura, na última segunda-feira (13), durante o webinar 'Diálogos Amazônicos — Rios e transportes na Amazônia', promovido pela Fundação Getúlio Vargas, através da Escola de Economia de São Paulo (FGV EESP). Moura ressaltou que há orientação do governo federal para pensar o planejamento do transporte hidroviário para os próximos anos.

Há também expectativa de que a entrada em vigor da nova lei de licitações, a partir de 2024, contribua com contratos mais duradouros de, pelo menos, cinco anos, renováveis por igual período. "Devemos identificar trechos que fiquem cobertos e evitar situações de 'apagarmos incêndio' em cima da hora. Não tem draga na região porque o país deixou de investir na dragagem dos rios da região Norte", disse.

Ele acrescentou que a ausência de dragas na região dificulta a mobilização porque o tempo de espera é grande e os equipamentos disponíveis em menor tempo muitas vezes não são os mais adequados para o serviço. "A grande dificuldade que encontramos agora foi encontrar dragas a tempo de mobilizá-las", destacou.

Nota da Redação: O DNIT esclareceu, por meio de sua assessoria de comunicação, que o tempo estimado para melhorar a navegabilidade na região Norte é de dois a três anos, e não dois a três meses, como noticiado anteriormente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2023



PLANEJAMENTO ASSEGUROU ESTOQUES PARA BLACK FRIDAY, AVALIA ABAC

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 16/11/2023 - 23:05



Foto: Agência Brasil

Associação considera que antecedência característica da indústria possibilitou transporte de produtos da Zona Franca de Manaus por cabotagem para abastecimento de estoques em centros de distribuição, reduzindo efeitos da estiagem na Amazônia

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que a estiagem na região Amazônica não prejudicou o transporte marítimo de produtos fabricados na Zona Franca de Manaus, como

eletroeletrônicos, para as demais regiões do Brasil, principalmente Sudeste onde está o principal centro consumidor. O diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano, disse que os estoques da Black Friday, que ocorrerá na próxima semana, estão garantidos porque essa indústria trabalha com bastante planejamento e antecedência.

Ele observa a necessidade de manter os esforços para melhorar a navegabilidade nos rios da Amazônia para o abastecimento de mercadorias aos centros de distribuição para o final do ano. "Não vai impactar Black Friday, mas com demora e se não conseguir voltar a operar com capacidade aceitável de imediato, o Natal poderá ser afetado", analisou Resano, na última segunda-feira (13), durante o webinar 'Diálogos Amazônicos — Rios e transportes na Amazônia', promovido pela Fundação Getúlio Vargas, através da Escola de Economia de São Paulo (FGV EESP).

A Abac considera que, se a seca não for tão severa quanto este ano, o setor estará preparado. Resano disse que, todos os anos, há redução da capacidade de carregamento dos navios nos períodos de estiagem e os navios de cabotagem, muitas vezes, não conseguem passar a plena carga. O diretor-executivo da associação chamou atenção para a necessidade da região poder contar com infraestrutura e equipamentos de dragagem para prevenir problemas na logística.

"Os rios mudam de curso toda hora, precisamos ter dragas quase permanentemente se movimentando para atacar pontos críticos identificados previamente e poder planejar", alertou. Resano acrescentou que a falta de boas condições de navegabilidade impacta o abastecimento de gêneros alimentícios transportados por cabotagem que chegam ao Norte, como arroz, feijão e carnes. "Essa indústria de supermercados não pode fazer estoque para 6 meses. E começa a encarecer devido à menor oferta de produtos, o que impacta o custo de vida do cidadão", apontou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 16/11/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 17/11/2023