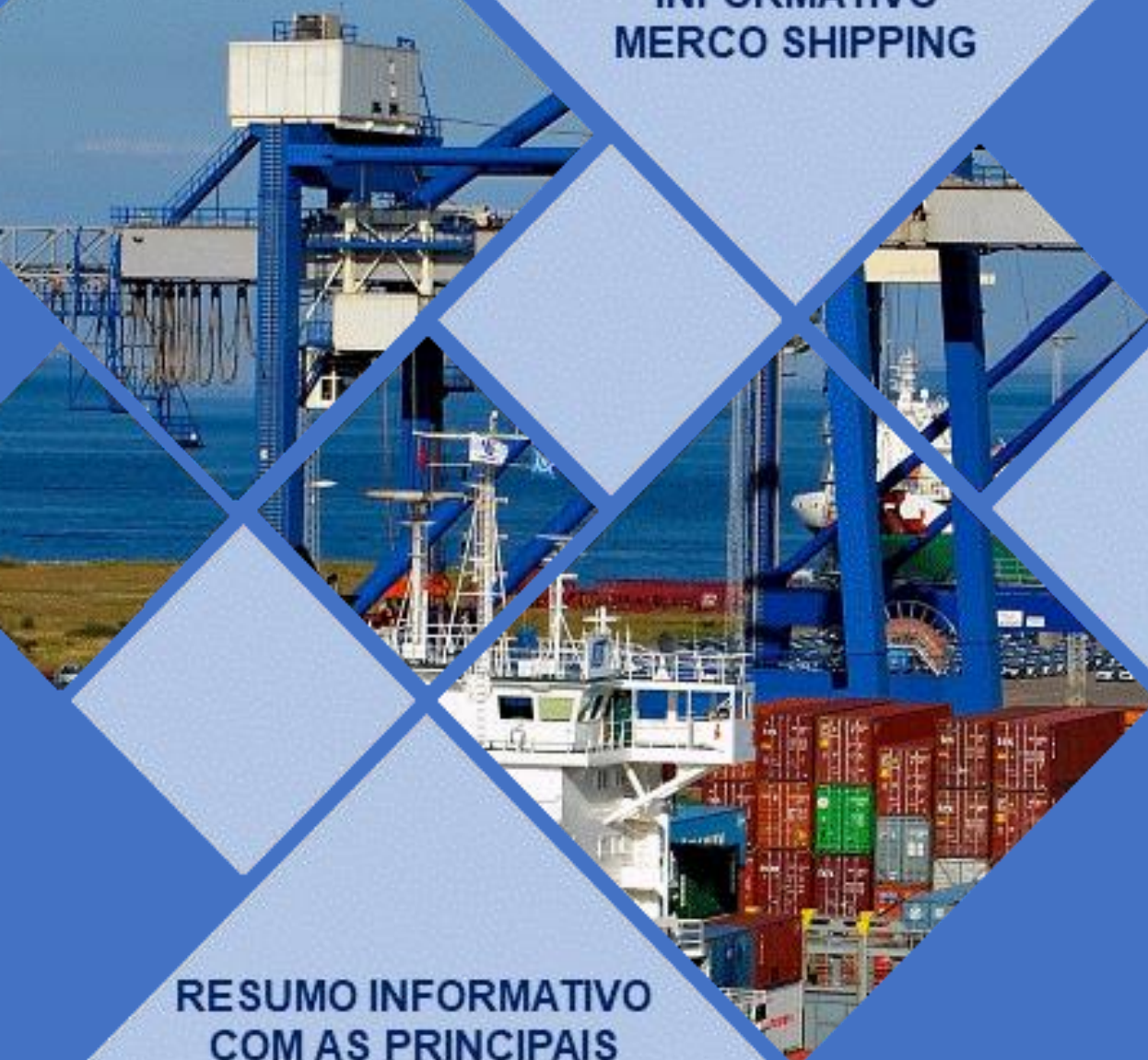


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 201/2023
Data: 11/12/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
ESPECIALISTAS AVALIAM POSSÍVEL CONCESSÃO DE CANAL DO PORTO DE SANTOS À INICIATIVA PRIVADA	4
“TEMOS DÉFICIT DE MÃO DE OBRA CAPACITADA NA ÁREA PORTUÁRIA”, AFIRMA PROFESSOR DE SANTOS	5
COLONISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE HIDROVIAS E OS BENEFÍCIOS PARA O PORTO DE SANTOS	6
O PRIMEIRO PASSO DO RECOMEÇO.....	8
CHUVA PARALISA 94% DAS OPERAÇÕES DE GRÃOS NO PORTO DE SANTOS	9
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	10
O DESAFIO DAS PETROLEIRAS COM OS PROJETOS DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO: APENAS 8% DE PARTICIPAÇÃO	10
CBPM FECHA ACORDO BILIONÁRIO PARA EXPLORAÇÃO DE AREIA INDUSTRIAL	13
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	14
INSTITUCIONAL - PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS, DESCARBONIZAÇÃO E TRANSIÇÃO ENERGÉTICAS NOS PORTOS SÃO DESTAQUES DA ANTAQ NA COP 28.....	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	16
RODOVIAS - MELHORIAS NA BR-392/RS AUMENTAM SEGURANÇA VIÁRIA NO TRECHO URBANO DE SANTA MARIA	16
PORTAL PORTO GENTE	16
REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS: MUITO ALÉM DO TÚNEL SUBMERSO E DE CANAL DE 17 METROS DE PROFUNDIDADE	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – GESTÃO RODOVIÁRIA	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Passagens mais baratas 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Passagens mais baratas 2.....</i>	<i>18</i>
<i>Hermanos 1.....</i>	<i>18</i>
<i>Hermanos 2.....</i>	<i>19</i>
<i>Hermanos 3.....</i>	<i>19</i>
<i>Desconto tarifário 1.....</i>	<i>19</i>
NACIONAL - SETE DAS DEZ MELHORES RODOVIAS DO PAÍS TÊM GESTÃO CONCEDIDA.....	19
REGIÃO NORDESTE - MINA 18 DA BRASKEM SE ROMPE EM MACEIÓ.....	21
REGIÃO NORDESTE - ENEVA ENCERRA OPERAÇÃO DA TERMOFORTALEZA UM ANO E SETE MESES APÓS AQUISIÇÃO	22
PORTO DE SANTOS - KONECRANES ENTREGA EQUIPAMENTOS PARA NOVO TERMINAL DA EL DORADO BRASIL	22
REGIÃO NORTE - PF APREENDE 7,7 KG DE PASTA BASE DE COCAÍNA EM BELÉM	23
PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CONQUISTA PRÊMIO POR PROJETO COM STARTUPS	24
REGIÃO SUDESTE - PORTO HACK SANTOS: ÚLTIMO DIA DO EVENTO PREMIA VENCEDORES COM OPORTUNIDADES NO SETOR PORTUÁRIO.....	25
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	27
RENOVABIO TEM RECORDE DE EMISSÃO DE CBIOS EM NOVEMBRO.....	27
RAÍZEN ADQUIRE TODA A REDE DE RECARGA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS DA STARTUP TUPINAMBÁ.....	28
“ÁTOMOS PARA A PAZ”: MARCO DO USO PACÍFICO DA ENERGIA NUCLEAR COMPLETA 70 ANOS	28
OCCIDENTAL COMPRA EMPRESA DE SHALE GAS POR US\$ 12 BILHÕES	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	30
CONSUMIDOR VAI PAGAR R\$ 33 BILHÕES A MAIS NA CONTA DE LUZ PARA BENEFICIAR EMPRESÁRIOS	31
GOVERNO MILEI ADIA ANÚNCIO DE PACOTE FISCAL E IMPÕE 'FERIADO CAMBIAL', COM RESTRIÇÕES A COMPRA DE DÓLARES	33
HADDAD DIZ QUE PODE TOMAR NOVAS MEDIDAS PARA AMPLIAR ARRECADAÇÃO	34
CPI DA BRASKEM PODE REPETIR CPI DA COVID E TER OMAR AZIZ E RENAN CALHEIROS NO COMANDO	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
‘ESTAMOS FINALIZANDO PROPOSTA ALTERNATIVA À DESONERAÇÃO DA FOLHA’, DIZ SECRETÁRIO DA FAZENDA	35
‘NÃO CONSIGO ENTENDER QUE O PAÍS PASSE PANO NO MERCADO ILEGAL DE COMBUSTÍVEIS’, DIZ CEO DA IPIRANGA	37
BRASKEM PERDE R\$ 2,6 BI COM RISCO DE COLAPSO DA MINA 18, EM MACEIÓ; SENADO PODE ABRIR CPI.....	40
REFORMA TRIBUTÁRIA: VEJA O QUE PODE MUDAR NA SEGUNDA VOTAÇÃO NA CÂMARA.....	41
COM LULA, BRASIL GASTA COMO UM MILIONÁRIO, APESAR DE TER RENDA DE CLASSE MÉDIA.....	43
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
QUASE METADE DA VERBA DE RODOVIAS NO NOVO PAC VAI PARA PROJETOS DE BAIXO IMPACTO, DIZ TCU	45
BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 3,82 BI NAS DUAS PRIMEIRAS SEMANAS DE DEZEMBRO	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 201/2023
Página 3 de 62
Data: 11/12/2023
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ÍPIRANGA ENTRA NO MERCADO DE ABASTECIMENTO MARÍTIMO DIRETO DE EMBARCAÇÕES NA BAÍA DE GUANABARA	47
EXCLUSIVO: GOVERNO QUER ESTENDER CONTRATO DE 5 MAIORES AEROPORTOS PARA INVESTIR EM AVIAÇÃO REGIONAL, DIZ COSTA FILHO	47
FIRJAN PEDE DESTAQUE À BIOECONOMIA NA INDÚSTRIA.....	49
AGENDA DA FAZENDA: HADDAD PARTICIPA DE EVENTOS EM SP, REUNIÃO DO CONSELHÃO E DO G20 NESTA SEMANA	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
PORTO DE SANTOS RECEBE RECONHECIMENTO INTERNACIONAL POR INOVAÇÃO EM PARCERIA COM STARTUPS	51
PRATICAGEM: A NECESSIDADE DE CONTINUAR O DEBATE	52
ARTIGO - O FUTURO DA ENERGIA NO BRASIL PASSA PELA IMIGRAÇÃO	53
CONTEÚDO LOCAL: ANP APROVA RESOLUÇÃO SOBRE ACREDITAÇÃO DE CERTIFICADORAS	54
VLI E GERDAU RENOVAM PARCERIA PARA TRANSPORTE DE CARVÃO E AÇO.....	55
OCEANPACT ASSINA CONTRATO DE R\$ 485 MILHÕES COM A PETROBRAS PARA INSPEÇÕES DE ANCORAGEM	56
ARTIGO - A PRIORIDADE É A SEGURANÇA	56
BRASIL ADERE À INICIATIVA GLOBAL DE EXPANSÃO DA EÓLICA OFFSHORE	58
'É POSSÍVEL CRESCER COM SUSTENTABILIDADE', DEFENDE AMPORT.....	59
OPERAÇÃO ESPECIAL EM SANTOS EMBARCOU VAGÃO DO TREM MAYA PARA O MÉXICO.....	60
MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS DO 'ARCO AMAZÔNICO' FECHARÁ ANO COM CRESCIMENTO ACIMA DE 20%	61
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	62



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ESPECIALISTAS AVALIAM POSSÍVEL CONCESSÃO DE CANAL DO PORTO DE SANTOS À INICIATIVA PRIVADA

Governo Federal iniciará estudos de modelagem para concessão da área de navegação em Santos; especialistas opinam

Por: *Bárbara Farias*



Além da manutenção, ideia é ampliar profundidade de 15 para 16 metros, eliminando gargalos logísticos Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A concessão do canal de navegação do Porto de Santos à iniciativa privada poderá garantir a dragagem de manutenção em dia e passar a profundidade de 15 para 16 metros, eliminando gargalos logísticos. É o que avaliam especialistas ouvidos por A Tribuna. Contudo, eles afirmam que é necessário um contrato de longo prazo e fundamentado em um estudo de viabilidade.

A possibilidade de concessão foi comentada pela secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, no mês passado, para A Tribuna. Na ocasião, Mariana adiantou que a pasta começaria a modelar a concessão junto à Autoridade Portuária de Santos (APS).

Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, é uma decisão acertada. “Deverá suprimir os problemas recorrentes com a profundidade do canal e sua manutenção”, diz.

Roque ressalta que delegar a gestão do canal de acesso à iniciativa privada contribuirá para o aprimoramento das condições de navegabilidade e possibilitará a atracação de navios maiores, com 366 metros de comprimento. “Aumenta o volume de cargas no Porto, além do desenvolvimento de projetos com sinalização e balizamento, mantendo uma manutenção constante, e não periódica, e um monitoramento ambiental”.

Ele observa ainda que a concessão deverá permitir a ampliação, a manutenção e a exploração do canal de acesso por 20 anos. “Possibilitando a continuidade dos trabalhos e o aprimoramento do canal”.

Contudo, o diretor-executivo do Sindamar ponderou que “há sempre uma preocupação iminente por parte dos usuários de como as tarifas serão praticadas e da modelagem que será aplicada”.

A professora de Comércio Exterior, Logística e Relações Internacionais da Esamc, Gisele Pereira de Souza, analisa que a concessão do canal do Porto pode trazer ganhos logísticos, se a concessionária se comprometer com a dragagem de aprofundamento e de manutenção. “Expandir a profundidade para 16 metros trará crescimento para o Porto, possibilitando a entrada de navios com maior capacidade”.

O presidente da Associação Brasileira de Engenharia Portuária, Hidroviária e Costeira (Comport), Ernani Muraro, explica que a concessão é viável, desde que o estudo de viabilidade contemple três variáveis equilibradas: dragagem de manutenção, considerando as intercorrências (tem ano que

exigirá mais, outro menos); dragagem de aprofundamento; e uso benéfico do material resultante da dragagem.

Muraro diz ainda que o ideal é um contrato de longo prazo, para garantir os investimentos necessários por parte do concessionário privado e o seu equilíbrio econômico-financeiro.

“Equipamento, combustível e tripulação são itens muito caros na dragagem. A empresa tem que ter um parque de equipamentos dedicados”, conclui.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023

“TEMOS DÉFICIT DE MÃO DE OBRA CAPACITADA NA ÁREA PORTUÁRIA”, AFIRMA PROFESSOR DE SANTOS

Julio Cesar da Silva Aquino é coordenador do curso de Portos da Etec Dona Escolástica Rosa

Por: Ted Sartori



Julio Cesar Aquino falou sobre o interesse e a preparação de alunos no curso de Portos Foto: Sílvio Luiz/AT

A qualificação é um elemento essencial para quem vai exercer funções no ramo portuário. E não importa a idade. Professor e coordenador do curso de Portos da Escola Técnica Estadual (Etec) Dona Escolástica Rosa, em sua classe descentralizada na Escola Estadual Zulmira Campos, no Castelo, em Santos, Julio Cesar da Silva Aquino falou para A Tribuna sobre o interesse e a preparação de alunos de todas as idades no curso de Portos.

No que consiste o curso técnico de Portos da Etec Escolástica Rosa? Ele existe há quanto tempo? Qual o público-alvo e a duração?

O curso técnico em Portos é direcionado para as operações portuárias. O intuito é fazer com que os alunos tenham conhecimento sobre as operações de embarque e descarga do Porto, além de capacitar os alunos para que suas chances de empregabilidade aumentem, visto que as oportunidades existem. Porém, temos déficit de mão de obra capacitada, fazendo com que os terminais tenham que treinar os trabalhadores e os qualificar internamente. O curso já existe desde 2012, o público-alvo são pessoas que têm o desejo de ingressar na área portuária, tanto no setor administrativo quanto no operacional. É um curso bem específico e tem duração de três semestres (um ano e meio).

Há muita procura? São quantas turmas e alunos? Qual faixa etária?

Sim, as pessoas estão começando entender que Santos detém o maior porto do Hemisfério Sul e estão buscando se especializar para aumentar as chances de ingressar em um dos setores que tem a maior oferta de empregos e melhores salários. Quanto às turmas, hoje temos três, divididas em três módulos, com 98 alunos inscritos. A faixa etária vai de 16 a 42 anos, mas é livre para todas as idades. Tanto os mais jovens quanto os mais experientes estão antenados às mudanças do mercado e se especializando nessa área tão importante para Santos e a economia do Brasil.

Qual é o perfil dos alunos que procuram o curso de Portos? O que eles buscam em termos de futuro profissional? Quais os cargos geralmente buscados?

O perfil dos alunos geralmente é de pessoas que já estão no mercado de trabalho, porém exercendo atividades alheias às operações portuárias. São trabalhadores que estão no setor comercial, ou até mesmo trabalhadores autônomos. Esses estudantes buscam empregabilidade no Porto e já entenderam que existe oferta de emprego, porém a especialização é fundamental. Quando eles



entram no curso, percebem que existe um leque enorme de possibilidades onde eles podem ingressar na área, como, por exemplo, operadores de conjunto transportador, operadores de empilhadeiras, conferente de carga, vistoriadores, assistentes administrativos no setor portuário e outras funções.

Como são passados os detalhes de um universo tão específico?

No período após o fim das restrições da pandemia, a nossa maior dificuldade é conseguir que as empresas voltem a abrir as portas para visitas técnicas dos estudantes, para que eles vejam a realidade daquilo que mostramos em sala de aula. Apesar de todos os recursos técnicos, digitais e de imagens disponíveis, é imprescindível que eles tenham esse contato dentro dos terminais. É muito diferente ver o tamanho de um STS (Ship to Shore) no slide em sala de aula do que ver ao vivo, a poucos metros de distância, o tamanho colossal que tem esse equipamento. Foi um dos motivos que me levou a criar a maquete ou mesa tática, como eu gosto de referir, pois ali consigo transmitir um pouco da realidade e dos setores espalhados em um porto estruturado.

Quando os alunos começam a tomar conhecimento do universo portuário e de suas possibilidades, como reagem?

Em sala de aula, costumo muito ouvir dos alunos que (souberam desse universo) por verem conhecidos que trabalham no Porto e ter uma certa condição financeira diferenciada, e questões relacionadas a benefícios e planos de carreira, pois no setor portuário a média salarial é superior ao praticado em outros segmentos, como no comércio varejista, por exemplo.

Como surgiu a ideia do projeto de se fazer a maquete de um terminal portuário? Qual foi o objetivo? Como foi a participação dos alunos?

A ideia surgiu a partir da dificuldade de se conseguir visitas técnicas aos terminais estruturados após o início da pandemia. Como não posso levar os alunos aos terminais, decidi criar o nosso próprio terminal e ali trabalhar dentro da mesa tática, mostrar cada função existente no Porto, suas dificuldades e habilidades requeridas. Fiz um desafio aos alunos para que, dentro daquilo que estudamos, criassem uma planta de um terminal com todos os setores de um porto estruturado, como cais, berço, quadras, posição de guindastes, máquinas, funções, cargos, salários etc. Até mesmo quais cursos uma pessoa deve fazer para ser habilitado a operar uma empilhadeira stacker, por exemplo. O grupo vencedor passou a planta da folha para a mesa tática, metade da sala ajudou a fazer a maquete e a outra metade se encarregou das pesquisas referentes aos equipamentos e cargos citados acima. Mas, no final, todos acabaram botando a mão na massa literalmente.

Há outros projetos em curso?

Sim, o meu projeto é criar meios mais lúdicos de aprendizado aos alunos. A intenção é criar uma mesa tática para cada um dos três módulos transformando salas convencionais em salas maker, totalmente voltadas a operação portuária, mas que também possam ser usadas pelos alunos dos cursos de logística e Administração dentro de um componente específico.

Voltando a falar em mercado profissional, como o senhor vê o curso nessa formação? Há muitos alunos que passaram pelo curso e que, posteriormente, seguiram os estudos e, hoje, atuam no universo portuário?

Com certeza. Diversos alunos que terminaram o curso conseguiram colocação no setor portuário, e está aumentando nosso número de estudantes que estão sendo encaminhados desde o primeiro módulo para trabalharem como jovens aprendizes com empresas parceiras, como a CLI, por exemplo, que dentro do primeiro módulo já contratou quatro jovens e mais três que estão no segundo módulo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023

COLONISTAS DE A TRIBUNA FALAM SOBRE HIDROVIAS E OS BENEFÍCIOS PARA O PORTO DE SANTOS

Baixada Santista é favorecida pela natureza quando o assunto envolve hidroviárias

Por: Redação



Favorecida pela natureza, a Baixada Santista tem 195 quilômetros de malha aquaviária, segundo levantamento; projetos e investimentos poderiam viabilizar o modal hidroviário e equilibrar transporte de cargas Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O fomento às hidrovias no Brasil é uma das prioridades do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que pretende criar a Secretaria Nacional de Hidrovias a partir de janeiro. E a Baixada Santista é favorecida pela natureza quando o assunto envolve hidrovias.

Assista aqui : https://youtu.be/v6_LNncDGhQ

Segundo estudo realizado pela Codesp, em 2010, a região tem 195 quilômetros de malha aquaviária, sendo 35 quilômetros de vias navegáveis, ou seja, sem restrições para implantação de hidrovias, que são sinalizadas.

“Dentro dos modais de transporte, o hidroviário é o que emite menos carbono, quatro vezes menos do que uma rodovia. Do ponto de vista ambiental, econômico e operacional, ele apresenta largas vantagens. Essa é outra prioridade que a agência vem trabalhando. São quatro projetos”, comentou o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.



A aprovação do Plano Nacional de Outorgas para Hidrovias, apresentado em outubro pelo Ministério e pela Antaq, também entra diretamente nesse escopo, com seis prioridades no setor para os próximos quatro anos, em consonância com o Plano Nacional de Logística: o Corredor da Lagoa do Sul, a Hidrovia Paraguai-Paraná, a Hidrovia do Madeira, além dos corredores Tocantins, Tapajós e Barra Norte. O objetivo é estimular a expansão e o desenvolvimento do modal hidroviário, ampliando a competitividade e a oferta dos serviços no País. Outra intenção é aumentar o percentual das hidrovias no transporte de cargas, atualmente restrito a apenas 6%.

Nery planeja ainda lançar os primeiros editais em 2025. “No ano que vem, a gente quer lançar audiências públicas e, se tudo der certo, no primeiro trimestre de 2025, nós já estaremos na B3 (Bolsa de Valores de São Paulo), realizando os primeiros leilões de concessões hidroviárias. Essa é a meta que estamos trabalhando”.

Quanto à Hidrovia Tietê-Paraná, que beneficiaria o escoamento de cargas com destino ao Porto de Santos, Nery afirmou que ainda “não está nesses primeiros quatro projetos. Ela está dentro dos Eixos Estratégicos do PGO (Plano Geral de Outorgas Hidroviário), mas será estudada na sequência”.

O assunto é importante, com várias vertentes, e mereceu a atenção dos colunistas de Porto & Mar, de A Tribuna, que expuseram seus pontos de vista.

Murillo Barbosa, presidente da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP)

“O aproveitamento da malha hidroviária da Baixada Santista é tema de estudo há muito tempo. Trata-se de uma malha muito grande que pode ser usada com muita eficiência. Ao invés da circulação de cargas por trem, ou rodovia, complicando a mobilidade urbana da região, se existirem pontos de embarque e desembarque de cargas e um aproveitamento de barcaças para os navios, pode-se ganhar muito com isso. É um projeto interessante e que pode ser muito bem aproveitado. É óbvio que o Plano Nacional de Outorgas para Hidrovias pensa em coisas maiores, como transformar rios navegáveis em verdadeiras hidrovias. Assim, ele envolve a Barra Norte, o Rio Madeira, o Rio

Tapajós e outros. Não há dúvida nenhuma de que pode ser bastante útil para a Baixada Santista, com esse aproveitamento das hidrovias”.

Rodrigo Paiva, especialista em infraestrutura e consultor portuário

"O foco do Ministério de Portos e Aeroportos no desenvolvimento do transporte hidroviário é muito bem-vindo. O Brasil é um país com muito a desenvolver nesse modal. Dado o tamanho do desafio nos demais modais, nunca foi dada a devida atenção às hidrovias, de forma coordenada, para transformar a participação desse transporte na matriz geral. Especificamente para a Baixada Santista, é de conhecimento público uma série de projetos para exploração hidroviária, que, com o novo foco, tende a se tornar prioridade da nova secretaria”.

Caio Morel, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec)

“Em uma iniciativa que devemos todos aplaudir, a Antaq lançou recentemente o Plano Nacional de Outorgas para Hidrovias, tendo de pronto identificado seis hidrovias estratégicas e prioritárias para investimentos. A iniciativa da Antaq conta com total apoio do Ministério de Portos e Aeroportos, que subscreve o projeto. Como sabemos, o Porto de Santos não está conectado a nenhum sistema hidroviário de navegação interior, por questões geográficas. Nenhuma das seis hidrovias estratégicas tem conexão aquaviária com o complexo santista. Na verdade, o desenvolvimento do sistema hidroviário de navegação interior vai favorecer muito o Arco Norte, que compete com o Porto de Santos pelo agronegócio do Centro-Oeste, bem como os portos do Sul do País. O Brasil tem muito a crescer no comércio internacional e certamente o volume de cargas movimentadas no Porto de Santos no futuro não será impactado pela melhoria da logística de outros complexos portuários nacionais, sendo o programa de melhoria das hidrovias de navegação interior um verdadeiro ganha-ganha para a logística nacional do comércio externo”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023

O PRIMEIRO PASSO DO RECOMEÇO

Todos os melhores prêmios têm sido recebidos pelos portos de Paranaguá, Suape e Itaquí

Por: Sérgio Aquino



Vista aérea da extensão do Porto de Santos, considerado o maior complexo portuário da América Latina Foto: Divulgação/Santos Port Authority

O Porto de Santos tem enfrentado grandes desafios. Ao longo da sua história, a busca da descentralização, com a regionalização da administração, recebeu avanços e duros retrocessos. Com a Lei 9.277/96, permitindo a delegação da exploração dos portos para municípios, estados ou consórcio entre ambos, houve mobilização em nossa cidade para que finalmente o Porto seguisse o modelo mundial de administração com participação

dos municípios.

Os Artigos 1º e 2º da lei, ainda vigentes, como fruto de proposta da então deputada federal Telma de Souza (PT), eram e continuam sendo o caminho claro para essa necessária providência, conforme o transcrito: “Art. 1º - Fica a União, por intermédio do Ministério dos Transportes, autorizada a delegar, pelo prazo de até vinte e cinco anos, prorrogáveis por até mais vinte e cinco, aos municípios, estados da Federação ou ao Distrito Federal, ou a consórcio entre eles, a administração de rodovias e exploração de trechos de rodovias, ou obras rodoviárias federais. Art. 2º - Fica a União igualmente autorizada, nos termos desta Lei, a delegar a exploração de portos sob sua responsabilidade ou sob a responsabilidade das empresas por ela direta ou indiretamente controladas”.

Infelizmente, mesmo tendo na Presidência FHC e, no Governo do Estado, Mário Covas, ambos do mesmo partido, o movimento para a regionalização do Porto novamente naufragou.

Sequencialmente, a MP 595, transformada na atual Lei 12.815/13, conseguiu a proeza de centralizar e esvaziar ainda mais as atuações da região, com a retirada de todas as competências da Autoridade Portuária local e também com a alteração da estrutura e a perda da competência deliberativa do CAP, o Conselho de Autoridade Portuária.

Enquanto nossa comunidade era cada vez mais afastada da influência sobre os rumos do Porto, três portos que estão delegados para estados se transformaram em exemplos de eficiência. Nos recentes anos, todos os melhores prêmios da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e da Secretaria Nacional de Portos têm sido recebidos pelos portos de Paranaguá, Suape e Itaqui, delegados para os estados do Paraná, Pernambuco e Maranhã, respectivamente. Tais estados sempre lutaram por seus portos, diferentemente da realidade em nosso estado.

A boa notícia é que uma nova oportunidade de avançarmos na regionalização do Porto de Santos recebeu seus primeiros passos, com os posicionamentos do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), por meio da Resolução 291 de 22 de novembro, e ainda com as declarações do ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, quanto à delegação de funções para a administração portuária local.

São primeiros passos, que exigem a continuidade da caminhada com a incorporação de novas medidas. Os novos passos, envolvem a recuperação da estrutura e competências do CAP, recebendo também a função de manifestação sobre as indicações para os diretores da atual Autoridade Portuária de Santos (APS), gerando assim pressão contrária para as trocas e nomeações por motivações político-partidárias.

A delegação de atribuições não deve ser restrita à administradora do Porto, mas para a região e a comunidade. Assim, poderemos garantir o futuro competitivo. Sem esses próximos, o Porto de Santos continuará como um mero instrumento de cargos para negociações políticas, que conduzirão a sua administração para a retomada do programa de privatização, como sendo a única opção para a descentralização e também para encerrar essa triste tradição brasileira de se confundir gestão pública com gestão político-partidária.

O ministro Sílvio Costa Filho sinaliza comprometimento com mudanças no sistema portuário brasileiro. Cabe a nós, comunidade portuária local, fortalecer o grupo de lutadores e garantir os próximos e permanentes novos passos. O primeiro passo é importante, porém é apenas o início de caminhada exitosa ou o sinal de um novo malogro. O que faremos com esse primeiro passo?

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023

CHUVA PARALISA 94% DAS OPERAÇÕES DE GRÃOS NO PORTO DE SANTOS

Além disso, exportadores esperam 11 dias por certificações e para receber US\$ 1,2 bilhão

Por: Bárbara Farias



Navios graneleiros esperando para atracar no Porto de Santos: operações sofrem com o tempo chuvoso Foto: Sílvio Luiz

A chuva paralisou 94% das operações de grãos no Porto de Santos no mês de novembro, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS). Além disso, exportadores enfrentam demora de 11 dias na liberação de certificações fitossanitárias no País, o que atrasou o recebimento de aproximadamente US\$ 1,2 bilhão em receitas.



A APS informou o mês de novembro teve chuvas constantes, que obrigaram os navios que recebem graneis sólidos a fechar os porões com muita frequência. “Agora, há uma corrida para atender a fila que se formou. E, mesmo assim, as chuvas persistem”.

A APS explicou que para enfrentar esse desafio, o Porto de Santos tem o sistema Hiperlocal de Detecção de Chuvas e Ventos, que fornece previsões localizadas e tem sido uma ajuda importante. O sistema é uma parceria entre a startup I4sea — que desenvolveu a tecnologia — a T-Grão, a Termag e a APS.

Outro problema

O que mais preocupa os exportadores de grãos, porém, é a demora na liberação das certificações fitossanitárias no País, o que impede o pagamento pelos produtos.

“A certificação fitossanitária é uma informação de qualidade que precisa chegar ao importador para que ele efetue o pagamento da carga”, afirma o diretor-geral da Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec), Sérgio Mendes.

Mendes conta que os certificados estão demorando de 10 a 11 dias desde outubro. “Anteriormente, os certificados eram liberados em 48 horas, que é o padrão nos Estados Unidos e nos confere competitividade. Na Argentina, os certificados são emitidos em 24 horas e, com urgência, em seis horas”.

O diretor-geral da Anec ressalta que o certificado fitossanitário atesta a qualidade do produto e que não há infestação de praga. Com esse certificado em mãos, o importador faz o pagamento.

“Por causa da demora, os exportadores vêm enfrentando um desencaixe financeiro de aproximadamente US\$ 1,2 bilhão a receber. Não se trata de prejuízo, mas de atraso de receitas”.

Mendes disse que o motivo da demora nas emissões das certificações fitossanitárias deve-se à insuficiência de auditores fiscais.

“Falta efetivo. Por exemplo, no caso da soja, o Brasil exporta 100 milhões de tonelada por ano, cada navio embarca 65 mil toneladas, são 1.538 navios por ano. Isso falando só de soja, mas, no segundo semestre, aumentam ainda os embarques de algodão, milho e açúcar. Não tem auditores suficientes para atender a demanda”, diz Mendes.

A demora nas emissões de certificações, não impacta as operações, afirma a APS. “A aprovação do Ministério de Agricultura e Pecuária no sistema Porto Sem Papel é automática. A certificação fitossanitária é alçada do exportador da carga e não gera impacto para o Porto”.

O Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais Federais Agropecuários (Anffa) foi procurado, mas não retornou o contato.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/12/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

O DESAFIO DAS PETROLEIRAS COM OS PROJETOS DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO: APENAS 8% DE PARTICIPAÇÃO

Informações: Click Petróleo e Gás



Projeto de hidrogênio azul Equinor H2 North of England (Foto: Douglagatti) - Todos os direitos: EPRB

Majors de petroleiras europeias lideram a produção de hidrogênio azul, oportunidades perdidas em energia renovável, redução de emissões.

Um levantamento da Wood Mackenzie revelou que apenas 8% dos projetos de produção de hidrogênio de baixo carbono são de empresas de grande porte do setor de óleo e gás. Isso representa uma capacidade de 102,6 milhões de toneladas por ano (Mtpa), indicando um caminho a ser percorrido no sentido de uma transição energética mais sustentável.

As petroleiras e empresas de óleo e gás têm uma participação muito pequena nos projetos de hidrogênio de baixo carbono, totalizando apenas 8% da capacidade global. Essa evidência reforça a necessidade de investimentos e de um maior engajamento do setor de energia em alternativas mais limpas, como o hidrogênio verde e o hidrogênio azul.

Escalando o hidrogênio de baixo carbono na próxima década: petroleiras europeias e empresas de óleo e gás

- 'A intenção dessas empresas é tornar operacionais projetos de escala industrial até 2030 para abrir caminho para a escala industrial na próxima década', afirma a Wood Mackenzie.
- A consultoria prevê mudanças rápidas, com a consolidação do mercado, que hoje atrai 750 empresas participantes, e o anúncio de grandes projetos pelas empresas de petróleo.

Equinor, bp e Shell na liderança das iniciativas de hidrogênio de baixo carbono

- As petroleiras estão concentradas no hidrogênio azul, produzido com gás natural associado à captura e armazenamento de carbono (CCS).
- As principais vantagens do hidrogênio azul em relação ao verde para as petroleiras são o custo competitivo e a capacidade de fornecer hidrogênio de baixo carbono em larga escala, avalia Bridget van Dorsten, analista sênior de pesquisa na Wood Mackenzie.
- As majors têm 23% dos projetos de hidrogênio azul, mas controlam apenas 5% dos empreendimentos de hidrogênio verde anunciados. A maioria são de petroleiras europeias, que já têm portfólios de geração renovável, eólica e solar.
- 'A questão é se o foco no hidrogênio azul pode resultar em oportunidades perdidas, uma vez que o hidrogênio verde atinja um ponto de inflexão de investimento. Afinal, espera-se que o hidrogênio verde represente 70% do fornecimento global de hidrogênio de baixo carbono até 2050", diz van Dorsten.

Kerry critica Chevron por não aderir a metas de emissões de metano e carbono

O enviado presidencial especial dos EUA para o Clima, John Kerry, criticou a Chevron por não aderir às metas de zerar as emissões de metano até 2030 e de carbono até 2050, como outras 50 petroleiras fizeram durante a COP28. A ExxonMobil também não aderiu, mas está adotando outras medidas na mesma direção, segundo ele.

- A Chevron se defendeu afirmando que já tinha estabelecido metas de redução de emissões e que 'nenhuma empresa, país ou indústria pode abordar completamente as mudanças climáticas sozinhos'.

Regulação do metano no setor de óleo e gás por Alexandre Silveira

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que o governo federal pretende regular as emissões de metano no setor de óleo e gás nos próximos anos. Ele não falou sobre a criação de metas domésticas.

- As diretrizes serão propostas ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) até 2024, e caberá à ANP concluir a regulamentação até o final de 2025.



- A Petrobras assinou a Carta para a descarbonização do óleo e gás' (OGDC, na sigla em inglês), em que se compromete a 'praticamente zerar' as emissões de metano até 2030.

Emissões de dióxido de carbono provenientes de combustíveis fósseis atingirão níveis recordes em 2023

A previsão é que as emissões de dióxido de carbono (CO₂) alcancem 36,8 bilhões de toneladas em 2023, um incremento de 1,1% em relação a 2022, de acordo com a pesquisa do Global Carbon Project divulgada na COP28.

Petróleo à mínima de quase cinco meses

Os preços do petróleo caíram para uma mínima de quase cinco meses nesta terça-feira (5/12) devido a um dólar mais forte, preocupações com a demanda e pouco efeito dos cortes acertados na Opep+.

- Os futuros do Brent caíram 1,1%, a US\$ 77,20 por barril, enquanto o WTI recuou 1%, a US\$ 72,32 por barril. Foi o fechamento mais baixo desde 6 de julho.

Webinar “O futuro da Energia Vem de Vibra” em parceria com epbr e Vibra

A epbr, em parceria com a Vibra, realiza na quinta-feira (7/12), a partir das 9h, o webinar 'O futuro da Energia Vem de Vibra', onde vamos discutir a transição energética no transporte e na indústria, com as novas demandas da sociedade e os investimentos para descarbonização dos combustíveis fósseis, os biocombustíveis, SAF e eletrificação de frotas.

Vamos ainda abordar a gestão de energia e compensação de carbono, pois a migração para a economia de baixas emissões passa também pelo empoderamento do consumidor, com a ampla abertura do mercado livre, eficiência energética, geração distribuída e autoprodução de energia

Lula quer visitar Guiana no próximo ano

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou nesta terça-feira (5/12) que deseja visitar no próximo ano a Guiana para a reunião da Comunidade do Caribe (Caricom). Ele não relacionou a visita à disputa territorial com a Venezuela pela região de Essequibo.

- 'O ano que vem eu tenho duas viagens que eu quero fazer: uma é para uma reunião da União Africana, dos 54 países da África que vai ser em Addis Ababa na Etiópia; e a outra é na Guiana, uma reunião dos países do Caricom (Comunidade do Caribe). Essas eu quero participar porque são coisas que tenho interesse de falar para eles sobre democracia, sobre o sistema ONU, sobre financiamento', disse Lula.

Multas para Braskem

A petroquímica recebeu duas multas no valor de R\$ 72 milhões do governo de Alagoas pelo risco de colapso e desabamento da mina 18, no bairro do Mutange, em Maceió. A empresa já recebeu 20 autuações por causa da mina.

- Uma multa foi por degradação ambiental e a outra por omissão de informações. A companhia negou ter omitido informações.
- O acordo prevê o pagamento de R\$ 1,7 bilhão pela Braskem, que fica isenta de qualquer outro desembolso por danos relacionados à extração de sal-gema em Maceió.

Projeto de lei para certificação voluntária do lítio verde será votado

O Projeto de Lei de certificação voluntária do lítio verde (PL 2809/2023), da deputada Adriana Ventura (Novo/SP), deve ser votado nesta semana pela Câmara dos Deputados.

- A proposta tem o objetivo de valorizar o potencial brasileiro na produção de lítio com menor intensidade de carbono. Atualmente, a Sigma Lithium é a única companhia no Brasil que cumpre os critérios estabelecidos pelo projeto.

Nova versão dos requisitos para hidrogênio verde inclui a biomassa

Uma nova versão dos requisitos para o hidrogênio verde (H2V) da Organização do Hidrogênio Verde (GHO, na sigla em inglês) – iniciativa privada que busca harmonizar globalmente critérios para o energético – incluiu a biomassa como fonte de eletricidade renovável apta para produção de H2V.

Coamo Agroindustrial decide instalação da primeira usina de etanol de milho exclusiva no Paraná

A Coamo Agroindustrial, maior cooperativa agrícola do Brasil, deve decidir no próximo dia 13 a instalação da primeira usina de etanol exclusivamente de milho do Paraná, com capacidade de produzir 258 milhões de litros de etanol por ano.

Mercado brasileiro de fertilizantes deve crescer 7,3%

O mercado brasileiro de fertilizantes deve crescer 7,3%, para cerca de 44 milhões de toneladas em 2023, ante 41 milhões em 2022, disse o presidente da Yara Brasil, Marcelo Altieri.

- O executivo afirmou que a empresa está apoiando os esforços do governo para incentivar a produção de fertilizantes e pediu um gás mais competitivo.
- Na segunda-feira, Geraldo Alckmin defendeu a desoneração do gás para fertilizantes.

Aneel aprova prioridades de sua agenda regulatória para 2024/2025

A Agência Nacional de Energia Elétrica aprovou as prioridades de sua agenda regulatória para 2024/2025, incluindo temas que vão de regulamentação de novas tecnologias de geração a reforços das redes de distribuição e transmissão para eventos climáticos extremos.

- Entre os 30 pontos, estão: regulamentações para as eólicas offshore e sistemas de armazenamento de energia, acesso à rede de transmissão pelos geradores renováveis do mercado livre, entre outros.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 11/12/2023

CBPM FECHA ACORDO BILIONÁRIO PARA EXPLORAÇÃO DE AREIA INDUSTRIAL

Assinatura de contrato ocorrerá na próxima segunda-feira, 11

FONTE: Portal A Tarde



Um acordo bilionário entre a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) e a Homerun Brasil Mineração Ltda, subsidiária da canadense Homerun Resources Inc, será assinado na próxima segunda-feira, 17, para a exploração de areia industrial em quatro áreas de titularidade da estatal situadas em Santa Maria Eterna, no município de Belmonte, na Bahia.

O evento contará com o presidente da Companhia Baiana de Pesquisa Mineral – CBPM, Henrique Carbballal, o governador da Bahia, Jerônimo Rodrigues, o CEO da Homerun, Brian Leeners, o presidente do Departamento

de Energia dos Estados Unidos, Zhiwen Ma, e outras autoridades.

Além da exploração da areia industrial, que é considerada como um material ecologicamente correto e que pode ser utilizado em substituição ao cimento, a Homerun irá implantar uma planta de beneficiamento que transformará a sílica in natura em sílica de alta pureza em Ilhéus e investir na fabricação de células solares no Porto de Aratu.

O investimento inicial é de aproximadamente 300 milhões de reais, podendo chegar a mais de um bilhão de reais, e pode resultar na geração de 1.681 empregos na Bahia, algo comemorado por Carbballal, presidente da CBPM.

“Com essa decisão, estamos reconhecendo a importância vital desse empreendimento para o desenvolvimento da economia baiana. Seguimos alinhados às práticas de tecnologia verde, sendo que o projeto concentra-se na produção ambientalmente responsável de sílica, que é evidenciado ao observar o uso de água reciclável e a eliminação de resíduos químicos e biológicos. Teremos uma unidade industrial de produção de vidro solar para painel fotovoltaico, vidros especiais automotivos, vidros para embalagens, entre outros”, pontuou.

“E os benefícios não param por aí, pois vamos implantar um fundo para o desenvolvimento da educação nos municípios onde ocorrerem as operações de mina e de unidades industriais. A fonte dos recursos do fundo será equivalente a 10% dos royalties da CBPM mais 10% adicionais sobre o valor dos royalties aportados pela Homerun. A sílica passará por um processo de transformação em unidades fabris, localizadas em Ilhéus e Aratu”, afirmou.

Além do investimento inicial que ocorrerá nos próximos quatro anos pela Homerun, também foi firmado com a CBPM um planejamento de exploração e fornecimento contínuo de sílica, no distrito de Belmonte, ao longo das próximas duas décadas.

“Essa projeção para os próximos 20 anos é essencial para assegurar a oferta contínua desse recurso vital, considerando a rápida exaustão dos depósitos globais de sílica de alta pureza, que é o segundo recurso natural mais demandado globalmente, desempenhando um papel crucial na esfera da energia limpa e armazenamento, oferecendo benefícios substanciais com baixa emissão de carbono”, apontou Carballal.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 11/12/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INSTITUCIONAL - PRÁTICAS SUSTENTÁVEIS, DESCARBONIZAÇÃO E TRANSIÇÃO ENERGÉTICAS NOS PORTOS SÃO DESTAQUES DA ANTAQ NA COP 28

Durante a conferência, Agência apresentou principais ações e estudos na busca pela redução de emissões de gases de efeito estufa



Debates sobre sustentabilidade e políticas ESG ocorrem Os debates ocorreram no “Pavilhão Brasil”

Brasília 11/12/2023 - Na última sexta-feira a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) encerrou a sua participação na 28ª Conferência de Mudanças Climáticas da Organização das Nações Unidas (ONU).

O evento contou com a participação do diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, que, na última quarta-feira (6), representou a Agência no painel de discussão acerca da Transição Ecológica e Infraestrutura de Transporte. Os debates ocorreram no “Pavilhão Brasil”, onde foram apresentadas soluções climáticas promovidas pelo País em três eixos: tecnologias setoriais; instituições e instrumentos de Estado resilientes; e promoção do sócio diversidade.

Os painéis contaram com a presença de lideranças locais, públicas e privadas, reunidas em prol da aceleração de ações climáticas em todos os níveis do governo e da sociedade. Também foram destacadas soluções para a transição energética e sustentabilidade no que tange aos setores de infraestrutura e urbanização.



Em sua fala, Nery ressaltou que as pautas de sustentabilidade e políticas ESG são prioridade dentro da Agência. Falou das principais ações e estudos feitos pela ANTAQ a fim de contribuir para o Acordo de Paris, que objetiva reduzir emissões de gases de efeito estufa.

O diretor-geral ressaltou recente aprovação do trabalho que analisou os “Impactos e Riscos da Mudança do Clima nos Portos Públicos”. Dividido em três partes, o trabalho visa municiar entidades portuárias públicas e privadas a buscar novas certificações e conhecimentos relacionados ao meio ambiente.

Ressaltou, ainda, outro estudo que vem sendo produzido, em parceria com a GIZ, diretamente voltado à descarbonização no setor portuário. O trabalho buscará entender como os portos estão preparados para receber embarcações que trafegam com combustíveis menos poluentes, se estão preparados para práticas de descarbonização até o suprimento de infraestrutura para as embarcações e instauração de parque offshore. No segundo semestre de 2023, foi aprovada a primeira parte dos estudos, que tratou dos aspectos regulatórios de navegação e portuários.

“Nossa participação na COP 28 deixou ainda mais evidente a urgência climática mundial e o nosso papel no fortalecimento da Economia Azul e na promoção da sustentabilidade no setor aquaviário como um todo. Estamos trabalhando firmemente para atingir as melhores práticas sustentáveis e desenvolver estratégias para chegar em 2050 com padrão de carbono zero”, afirmou.

Vale ressaltar que a ANTAQ é pioneira na busca por práticas sustentáveis. A Agência foi a primeira do país a ter uma área dedicada ao tema. Trata-se da Superintendência de Desempenho, Sustentabilidade e Inovação (SDSI), atualmente liderada pela superintendente Cristina Castro, que também esteve presente na COP 28 e fechou a participação da autarquia na COP como debatedora em painel promovido pelo Pacto Global da ONU no Brasil sobre Adaptação às Mudanças Climáticas no Setor Marítimo.

“O setor que representamos é protagonista na busca por estratégias efetivas para a redução de emissões e da exploração insustentável. Economia e sustentabilidade andam juntas e a regulação do setor aquaviário precisa estar pronta para enfrentar os desafios impostos pela realidade das mudanças climáticas”, afirmou Castro.

Hidrovias

As hidrovias também estiveram na pauta. Por tratar-se de um modal que promove o equilíbrio da matriz de transporte de forma sustentável, a hidrovia é vista com bons olhos tanto pelo Ministério de Portos e Aeroportos quanto pela ANTAQ na busca pela redução de emissões e equilíbrio da infraestrutura de transportes do país.

Em outubro deste ano, Agência e MPor aprovaram o primeiro Plano de Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário. O plano hidroviário tem como principal objetivo aumentar a competitividade e o desenvolvimento do Brasil. O documento aprovado estabelece que a exploração das vias navegáveis ou potencialmente navegáveis será feita por meio de concessão ou por meio de licitação.

De acordo com Nery, as hidrovias são a última fronteira da logística brasileira. “Trata-se de um modal mais barato de ser implantado, mais eficiente do ponto de vista operacional e do ponto de vista ambiental, uma vez que emite menos CO2 e gases do efeito estufa.”

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: 11/12/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - MELHORIAS NA BR-392/RS AUMENTAM SEGURANÇA VIÁRIA NO TRECHO URBANO DE SANTA MARIA

Ministério dos Transportes investiu R\$ 5 milhões na manutenção e recuperação do trecho, que recebe tráfego intenso



A região conta com um tráfego intenso de veículos que escoam as safras de grãos para o Porto de Rio Grande. - Foto: Divulgação/DNIT

Os motoristas que trafegam pela BR-392/RS, na rota que liga as regiões Central e Noroeste do Rio Grande do Sul ao Porto de Rio Grande, agora contam com melhorias na saída do perímetro urbano de Santa Maria (RS). O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), investiu R\$5 milhões em

obras que contemplam trechos nos bairros de Dom Antônio Reis, Lorenzi, Tomazetti, Minuano, Passos da Tropa e Capivara.

O que foi feito?

- Recuperação da pavimentação;
- Melhorias em acessos;
- Sinalização horizontal e vertical;
- Implantação de terceira faixa de 1,1 quilômetro, no entorno do bairro Passo das Tropas.

A região conta com um tráfego intenso de veículos que escoam as safras de grãos, e as intervenções visam aumentar a segurança dos motoristas que se deslocam em direção aos bairros da região sul da cidade ou que trafegam com destino ao Porto de Rio Grande. Na região Central, a rodovia apresenta um volume médio diário de 7,2 mil veículos, sendo considerada uma das principais rotas de escoamento da safra de grão, insumos e produtos agropecuários.

Mais investimentos

A recuperação deste trecho faz parte de um conjunto de ações coordenadas pelo Ministério dos Transportes e executadas pelo DNIT. Ao todo, foram investidos R\$24 milhões na BR-392/RS no trecho de 80 quilômetros entre Santa Maria e o entroncamento com a BR-290/RS, em São Sepé. A BR-392/RS passa ainda por cidades como Formigueiro e Caçapava do Sul.

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

Data: 11/12/2023



PORTAL PORTO GENTE

REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS: MUITO ALÉM DO TÚNEL SUBMERSO E DE canal de 17 metros de profundidade

Editor Portogente

Identificando os pilares estratégicos necessários à ancoragem da inovação

Regionalizar o Porto de Santos (SP) vai além do túnel submerso ligando as margens do seu canal de acesso aprofundado. A começar por utilizar o seu potencial regional para construir o porto do futuro, como uma meta permanente. Ser uma Autoridade Portuária para empresas que atuam no porto e tantas outras que fazem negócio utilizando o principal porto do hemisfério sul. Operacionalmente, ser um centro de competência portuária de excelência com foco no amanhã.



Leia mais * Regionalização do Porto de Santos por delegação de competência

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115713-regionalizacao-do-porto-de-santos-por-delegacao-de-competencia>

Fazer a Autoridade Portuária uma potência dinâmica, fomentadora de investimentos, parcerias e negócios sustentáveis na área portuária são práticas de gestão que conduzem a resultados renovadores, integrando e dinamizando estruturas hoje desconectadas dessa realidade. Como é o caso da Agência Metropolitana da

Baixada Santista (Agem), cuja região-fim cresceu pela força do comércio marítimo. E abrange uma extensa área com conexões ambientais para uma vida sustentável imensa e rica.

Leia ainda * Rumo ao Porto de Santos 2050

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115086-rumo-ao-porto-de-santos-2050>

Do Porto de Santos saiu o sustento da família do presidente Lula, na sua infância. É imperativo que a Autoridade Portuária de Santos promova um planejamento físico e espacial (master plan) para construir o futuro da região portuária da Baixada Santista. De uma ampla área em que os prefeitos *ainda não perceberam a força do comércio marítimo, por falta de afinidade necessária entre a Agem e o Porto de Santos, devido à visão limitada sobre a atividade portuária, e práticas políticas pobres.

Leia também * Debater a Antaq e regionalizar os portos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115706-debater-a-antaq-e-regionalizar-os-portos>

Entretanto, o mundo mudou e agiliza rapidamente. Regionalizar o Porto de Santos, que no passado recente toda a sua diretoria saiu algemada pela Polícia Federal, significa ter competência e eficácia para fazer essa transição de modo a participar do novo tempo que cruza os oceanos e ser competitivo na sociedade da informação. O prêmio conquistado meses atrás, na Associação Americana das Autoridades Portuárias (AAP), na categoria Alianças Público-Privado como projeto de cooperação com startups expõe um quadro de profissionais capacitados. É preciso continuar e ir muito além.

Leia ainda * Porto de Santos tem projeto de desenvolvimento e competência de realizar

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115677-porto-de-santos-tem-projeto-de-desenvolvimento-e-competencia-de-realizar>

A inovação, exigida cada vez mais pela concorrência, deve abranger, no âmbito tecnológico, compensação dos empregos que ela não cria ou exclui. O potencial enorme da Região Metropolitana da Baixada Santista - RMBS para o comércio internacional ainda está para ser bem conhecido e construída a sua estrutura produtiva sustentável. Missão devida e que há décadas espera-se da Autoridade Portuária de Santos.

Leia mais * ZPE do Porto de Santos é projeto para a atual diretoria

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115543-zpe-do-porto-de-santos-e-projeto-para-a-atual-diretoria>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 11/12/2023



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – GESTÃO RODOVIÁRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente Pesquisa CNT de Rodovias oferece um retrato esclarecedor sobre a gestão e as condições das estradas brasileiras. Entre os resultados mais notáveis, está a predominância das concessões privadas nas rodovias melhor avaliadas, enquanto os maiores desafios se concentram nas vias sob administração pública.

Sete das dez principais rodovias, classificadas como as melhores do país, são operadas pela iniciativa privada. Essa constatação destaca a eficácia do modelo de concessão, indicando que a gestão privada está correlacionada com melhorias nas condições das estradas, conforme critérios como pavimentação, sinalização e geometria.

A RJ-124, sob a administração da CCR ViaLagos, conquistou a primeira posição na pesquisa, alcançando classificação "ótima" em diversos quesitos. O estado de São Paulo também se destaca, contribuindo com várias rodovias no top 10, evidenciando a eficiência tanto de concessões privadas quanto de gestão pública.

No entanto, é importante ressaltar que, mesmo nas concessões privadas, o papel do setor público é fundamental. O Estado deve manter uma supervisão rigorosa, assegurando que as empresas cumpram suas obrigações contratuais, garantindo a qualidade dos serviços prestados à população.

As estradas desempenham um papel crucial na conectividade e no desenvolvimento econômico. Portanto, o desempenho eficiente e seguro dessas vias é de interesse nacional. A pesquisa da CNT destaca a necessidade de considerar modelos de gestão que garantam a manutenção e melhoria contínua das rodovias, seja por meio de concessões privadas eficazes ou pela gestão pública responsável. Independentemente do caminho a ser seguido, o objetivo final sempre deve ser proporcionar à população rodovias seguras, eficientes e bem conservadas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/12/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PASSAGENS MAIS BARATAS 1

Companhias aéreas brasileiras vão começar a oferecer uma cota de passagens mais baratas por voo. A medida está sendo negociada com o Ministério de Portos e Aeroportos e deve ser anunciada no próximo dia 20, quando se registra o pico do movimento nos aeroportos devido às férias escolares e às festas de final de ano. A proposta prevê um percentual de bilhetes que não sofrerá aumentos conforme a data da viagem se aproxima.

PASSAGENS MAIS BARATAS 2

A princípio duas companhias aéreas devem participar desta iniciativa, que está sendo capitaneada pelo ministro Sílvio Costa Filho, que tem criticado o aumento abusivo do valor das passagens.

HERMANOS 1

O Aeroporto Binacional de Rivera, no Uruguai, será reinaugurado nesta segunda-feira, às 18 horas. As instalações foram modernizadas e serão entregues uma semana após o Governo do Brasil ter colocado em operação o acordo firmado entre a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a

Direção Nacional de Aviação Civil (Dinacia) do Uruguai, que permite que empresas brasileiras utilizem o terminal aeroviário.

HERMANOS 2

O acordo torna o Aeroporto de Rivera em uma unidade binacional. Com isso, os voos entre regiões do Brasil e o terminal passam a ser considerados como domésticos, reduzindo o valor das tarifas de embarque, conexão, pousos e permanência de aeronaves por empresas brasileiras.

HERMANOS 3

A reinauguração desta segunda-feira terá a participação de diversas autoridades brasileiras, entre elas, os ministros Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Mauro Vieira (Relações Exteriores). Também estará presente o presidente do Uruguai, Lacalle Pou.

DESCONTO TARIFÁRIO 1

A Companhia Docas de São Sebastião (CDSS, do Governo do Estado de São Paulo) aprovou a aplicação de descontos de 74,25% no valor das tarifas a serem pagas por metro quadrado, nos contratos de uso temporário de áreas descobertas do Porto de São Sebastião. Nessa modalidade, uma empresa pode explorar um terreno do complexo marítimo por até 48 meses, movimentando e armazenando cargas com mercado não consolidado, ou seja, mercadorias que não tenham sido movimentadas regularmente no porto organizado nos últimos cinco anos e que tenha demandado, em média, menos de uma atracação no mesmo período

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/12/2023

NACIONAL - SETE DAS DEZ MELHORES RODOVIAS DO PAÍS TÊM GESTÃO CONCEDIDA

Pesquisa feita pela CNT também apontou que todos os trechos apontados como os piores são geridos pelo Poder Público

Por **ALEXANDRE FERNANDES** alexandre@portalbenews.com.br



Considerada a melhor rodovia pela pesquisa da CNT, a RJ-124 é administrada pela CCR ViaLagos, tem 57 km e liga os municípios fluminenses de Rio Bonito e São Pedro da Aldeia / Divulgação CCR Lagos

A Confederação Nacional dos Transportes (CNT) divulgou no fim de novembro os resultados da Pesquisa CNT de Rodovias, que neste ano chegou à sua 26ª edição. O levantamento, que analisou mais de 111 mil quilômetros da malha rodoviária do Brasil, listou os dez melhores e os dez piores trechos de estradas. E constatou que, entre as rodovias mais bem avaliadas,

sete são concedidas à iniciativa privada. E todas as dez que ficaram entre as piores têm gestão pública.

Segundo a CNT, a pesquisa anual de rodovias tem como objetivo realizar um levantamento das características e avaliar as condições da malha rodoviária pavimentada brasileira que afetam, direta ou indiretamente, as condições de trafegabilidade e segurança. Para a avaliação, foram levados em conta critérios como sinalização, pavimentação, acostamento, visibilidade, entre outros. Em primeiro lugar ficou a RJ-124. A via, administrada pela CCR ViaLagos, tem 57 quilômetros (km) e liga os municípios fluminenses de Rio Bonito e São Pedro da Aldeia. Na pesquisa, ela recebeu status “ótimo” nos quesitos estado geral, pavimento, sinalização e geometria. Mas o estado que mais colocou rodovias no ranking das dez primeiras colocadas foi São Paulo: SP-270 (segundo lugar); SP-225 (terceiro lugar); SP-463 (quinto lugar); SP-320 (sexto lugar); e SP-191 (oitavo lugar). Dessas vias estaduais, a SP-463 e a SP-320 têm gestão pública. Das rodovias que completam o top 10, somente



a BR-080, em Goiás, sétima colocada, é administrada pelo Poder Público. Completam o ranking a BR-153, em Tocantins (quarto lugar); BR-364, também em Goiás, (nono lugar) e a BR-493, no Rio de Janeiro (10º lugar).

Piores rodovias

Todas as rodovias apontadas pelas piores do Brasil, de acordo com a Pesquisa CNT, ficam nas regiões Norte e Nordeste. A menos bem avaliada é a AM-010, no Amazonas. A via estadual que liga a capital Manaus ao município de Itacoatiara.

Outras cinco rodovias que estão entre as piores do ranking são da região Norte: BR-364, no Acre (em terceiro lugar entre as piores); AC-010, também no Acre (sétimo lugar); AP-010, no Amapá (oitavo lugar); PA-263 no Pará (nono lugar); e BR-174, no Amazonas (10º lugar).

Pontos críticos

A Edição 2023 da Pesquisa CNT de Rodovias classificou 67,5% da malha rodoviária pavimentada como regular, ruim ou péssima. Foram identificados 2.648 pontos críticos, como quedas de barreiras, pontes caídas, erosões e outros.

De acordo com o levantamento, seria necessário um investimento de R\$ 94,12 bilhões para ações de reconstrução, restauração e manutenção das rodovias.

“A realidade que o estudo expõe reforça o que a CNT vem defendendo há anos: a necessidade vital de investimentos perenes que viabilizem a reconstrução, a restauração e a manutenção das rodovias. Essas são ações que a agenda da Confederação enfatiza e amplia institucionalmente, no âmbito do poder público. À Pesquisa soma-se a voz de especialistas, acadêmicos, políticos e gestores públicos e privados, que têm como ponto pacífico a fundamental importância do setor”, diz trecho da carta assinada pelo presidente da confederação, Vander Costa.

Confira a lista:

MELHORES RODOVIAS

- 1º] RJ-124 (Rio Bonito – São Pedro da Aldeia) – gestão concedida
- 2º] SP-270 (Presidente Epitácio – Ourinhos) – gestão concedida
- 3º] SP-225 (Itirapina – Santa Cruz do Rio Pardo) – gestão concedida
- 4º] BR-153/TO (Aliança do Tocantins – Talismã) – gestão concedida
- 5º] SP-463 (Ouroeste – Clementina) – gestão pública
- 6º] SP-320 (Rubineia – Mirassol) – gestão pública
- 7º] BR-080/GO (Vila Propício – Padre Bernardo) – gestão pública
- 8º] SP-191 (Mogi Mirim – São Pedro) – gestão concedida
- 9º] BR-364/GO (Jataí – São Simão) – gestão concedida
- 10º] BR-493/RJ (Itaboraí – Itaguaí) – gestão concedida

PIORES RODOVIAS

- 1º] AM-010 (Manaus – Itacoatiara) – gestão pública
- 2º] PB-400 (Cajazeiras – Conceição) – gestão pública
- 3º] BR-364/AC (Cruzeiro do Sul – Acrelândia) – gestão pública
- 4º] PE-096 (Palmares – Barreiros) – gestão pública
- 5º] MA-106 (Governador Nunes Freire – Alcântara) – gestão pública
- 6º] PE-126 (Palmares – Quipapá) – gestão pública
- 7º] AC-010 (Porto Acre – Rio Branco) – gestão pública
- 8º] AP-010 (Macapá – Mazagão) – gestão pública
- 9º] PA-263 (Goianésia Do Pará – Tucuruí) – gestão pública
- 10º] BR-174/AM (Presidente Figueiredo – Borba) – gestão pública

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/12/2023

REGIÃO NORDESTE - MINA 18 DA BRASKEM SE ROMPE EM MACEIÓ

Local onde houve o rompimento fica sob a lagoa Mundaú, que agora deve ficar salinizada, causando prejuízos para a fauna e a flora local

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



Na imagem divulgada pelo prefeito João Henrique Caldas dá para ver o momento em que o rompimento ocorreu, causando grande movimentação no espelho d'água da lagoa / Divulgação Prefeitura de Maceió

A mina 18 operada pela Braskem em Maceió (AL) sofreu um rompimento no domingo (10), conforme informou a prefeitura da capital do estado. Até o fechamento desta edição ainda não havia detalhes sobre a dimensão dos danos, nem se toda a área monitorada foi afetada. Mas a Defesa Civil municipal confirmou o desabamento na área, no bairro

Mutange.

O local onde aconteceu o rompimento fica sob a lagoa Mundaú, que agora deve ficar salinizada, causando prejuízos para a fauna e a flora local. O prefeito João Henrique Caldas afirmou que mais informações sobre o assunto ainda estão sendo colhidas e serão compartilhadas assim que possível.

Na imagem divulgada pelo prefeito nas redes sociais dá para ver o momento em que o rompimento ocorreu, causando grande movimentação no espelho d'água da lagoa. "A Defesa Civil de Maceió ressalta que a mina e todo o seu entorno estão desocupados e não há qualquer risco para as pessoas", disse Caldas, em uma rede social.

Em nota, a Braskem afirmou que câmeras que monitoram o entorno da cavidade 18 registraram às 13h15 deste domingo um movimento atípico de água na lagoa, no trecho sobre essa cavidade. Movimento semelhante ocorreu por volta das 13h45.

"O sistema de monitoramento de solo captou a movimentação por meio de DGPS (aparelhos de alta precisão para detectar movimentações do solo). As autoridades foram imediatamente comunicadas, e a Braskem segue colaborando com elas", diz o texto emitido pela empresa. Ainda não se sabe o diâmetro da cratera formada pelo colapso da mina.

Em nota publicada na última quinta-feira (7), as coordenações municipal, estadual e nacional de Defesa Civil apontaram que a área com risco de colapso teria diâmetro de 78 metros, três vezes o raio da mina 18 e similar ao comprimento de uma piscina olímpica e meia.

No total, o afundamento do solo atinge cinco bairros da capital de Alagoas e foi causado por atividades da Braskem no local em busca de sal-gema. As operações começaram em 1979 e foram interrompidas em 2019, após os primeiros sinais de afundamento. Desde então, a empresa vem trabalhando para preencher as cavidades de 35 minas no local.

A velocidade de afundamento da mina 18 se acelerou no sábado (9), chegando a 0,54 cm por hora e apresentando um movimento de 13 cm em 24 horas, segundo boletim emitido pela Defesa Civil. O rebaixamento da cavidade de onde era extraído sal-gema já acumula 2,24 m. O município está em estado de emergência por 180 dias desde o dia 29 de novembro, conforme determinação do prefeito.

Ao todo, cerca de 20% do território da capital alagoana foi afetado, e cerca de 60 mil pessoas tiveram que deixar suas casas. Muitos animais também foram abandonados.

Em 2019, o Serviço Geológico do Brasil, órgão ligado ao Ministério das Minas e Energia, concluiu que as atividades de mineração da Braskem em uma área de falha geológica causaram o problema.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/12/2023

REGIÃO NORDESTE - ENEVA ENCERRA OPERAÇÃO DA TERMOFORTALEZA UM ANO E SETE MESES APÓS AQUISIÇÃO

Empresa solicitou antecipação do fim da outorga e deixará de atuar na usina termelétrica no próximo dia 28

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** redacao@portalbenews.com.br



A usina termelétrica Termofortaleza faz parte do Complexo do Pecém e possui capacidade instalada de 327 megawatts, produzindo energia em ciclo combinado de gás e vapor

A usina termelétrica (UTE) Termofortaleza, em Caucaia (CE), deixará de operar no próximo dia 28 de dezembro. O encerramento ocorre após um ano e sete meses desde que a instalação foi adquirida pela Eneva. De acordo com a companhia, o fim da atividade busca “alinhamento com o encerramento do contrato

de fornecimento de combustível da usina”.

O empreendimento faz parte do Complexo Industrial e Portuário do Pecém e possui capacidade instalada de 327 megawatts (MW), produzindo energia em ciclo combinado de gás e vapor. Em junho de 2022, o equipamento foi comprado da Enel, que era a proprietária, por R\$ 489,8 milhões. A Eneva solicitou a antecipação do fim da outorga para este ano à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), mesmo tendo o aval para funcionar até dezembro de 2033.

“A Eneva esclarece que a decisão ocorre devido a sua seriedade em honrar seus compromissos contratuais, considerando a disponibilidade operacional da usina”, afirma a empresa, em nota.

A companhia ainda explicou que enquanto não houver novos contratos de fornecimento de gás natural para a termelétrica e para a comercialização de energia, o plano é hibernar a usina. “A estratégia é aguardar oportunidades futuras para desenvolver situações de suprimento, bem como venda de energia”, ressaltou.

Sobre a possibilidade de demissões, a Eneva também esclareceu que os funcionários irão continuar operando suas funções normalmente, sendo que “possíveis decisões serão comunicadas com transparência, de acordo com as diretrizes da empresa”.

A Petrobras informou, em nota, que o atual contrato de fornecimento de gás natural para a Termofortaleza será encerrado neste mês. O término segue a condição comercial estabelecida contratualmente, após 20 anos do início de vigência.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/12/2023

PORTO DE SANTOS - KONECRANES ENTREGA EQUIPAMENTOS PARA NOVO TERMINAL DA ELDORADO BRASIL

Sete empilhadeiras e dois pórticos chegaram à unidade instalada no Porto de Santos

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



As empilhadeiras Konecranes SMV 16-1200 C usam braçadeira especial para levantar fardos de celulose sem paletes e possuem recursos de aprimoramento de segurança / Divulgação Konecranes

A Konecranes, empresa fabricante de equipamentos logísticos, entregou nesta semana sete empilhadeiras e dois pórticos para o novo terminal de celulose da Eldorado Brasil localizado no Porto de Santos. A lista de equipamentos completa um pedido que também envolveu um planejamento conjunto e consultoria no layout do novo terminal, inaugurado no meio do ano,

para garantir que a Eldorado obtenha o melhor retorno comercial de seu investimento.

“Queremos ser referência em logística de celulose, por isso escolhemos a Konecranes. Eles nos ajudaram a projetar o terminal e forneceram equipamentos com todas as adaptações especiais que necessitamos para o manuseio da celulose. Em poucos meses já estamos impressionados com a produtividade, segurança e ecoeficiência”, afirmou Leandro Nogueira, gerente de Operações Logísticas da Eldorado Brasil.

As sete empilhadeiras Konecranes SMV 16-1200 C, de 16 toneladas, usam uma braçadeira especial projetada para levantar fardos de celulose sem paletes e possuem vários recursos de aprimoramento de segurança, incluindo amortecedores, luzes e câmeras de segurança. Além disso, há sensores especiais que otimizam o uso de óleo e reduzem o desperdício.

Os dois pórticos Konecranes são feitos sob medida com um guincho aberto personalizado, uma braçadeira espalhadora para fardos de celulose e a opção de conectar um espalhador de contêiner quando necessário. Uma variedade de recursos inteligentes garante movimentos suaves e precisos, e a energia de frenagem é reciclada. Os controles de rádio e uma Estação de Operação Remota (ROS) permitem o controle total do guindaste com máxima segurança do operador.

“Esta entrega fortalece uma longa parceria com a Eldorado, que oferece muitos benefícios para ambos os lados, incluindo ampla cooperação com nosso confiável distribuidor local de empilhadeiras Equiport. O novo terminal de celulose é um ecossistema digital de última geração que traz os mais altos níveis de eficiência e segurança para a elevação na indústria de celulose e papel, e temos orgulho de apoiar para torná-lo um sucesso”, comentou Andrés Ramirez, gerente regional de Vendas e Empilhadeiras da Konecranes.

Monitoramento

A Konecranes também está fornecendo à Eldorado Brasil o TRUCONNECT, monitoramento remoto que coleta diagnósticos quase em tempo real para otimizar o desempenho, a manutenção, a economia e a eficiência de todos os equipamentos. Esses dados estão disponíveis 24 horas por dia, sete dias por semana, através do portal do cliente online yourKONECRANES.

O novo terminal da Eldorado Brasil no Porto de Santos foi projetado para processar três milhões de toneladas de fardos de celulose anualmente, ou cerca de 8,3 mil toneladas diárias por ferrovias e caminhões. Cerca de 90% da celulose são exportados para 45 países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/12/2023

REGIÃO NORTE - PF APREENDE 7,7 KG DE PASTA BASE DE COCAÍNA EM BELÉM

Droga estava em mala sem dono; agentes investigam quem são os envolvidos no caso
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Druga estava em mala sem dono; agentes investigam quem são os envolvidos no caso / Divulgação gov.br

A Polícia Federal (PF) apreendeu 7,7 quilos de pasta base de cocaína no último domingo (10). A droga foi encontrada em uma mala abandonada em um navio de passageiros que chegou a Belém (PA). A pasta era o único conteúdo da bagagem.

A apreensão foi feita a partir da fiscalização de rotina realizada pela delegacia de repressão à entorpecentes da PF. A mala estava no convés da embarcação que havia acabado de chegar a um porto da Cidade Velha (bairro de Belém), vinda de Macapá (AP), com centenas de passageiros. Nenhuma pessoa foi presa durante a ação.

Agentes afirmaram que um inquérito será aberto para apurar quem são os envolvidos no transporte da droga.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/12/2023

PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS CONQUISTA PRÊMIO POR PROJETO COM STARTUPS

Premiação foi entregue na Colômbia pela Associação Americana das Autoridades Portuárias e Comitê Interamericano de Portos

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@portalbenews.com.br e **VANESSA PIMENTEL** vanessa@portalbenews.com.br



A entrega do prêmio aos representantes da APS ocorreu durante a Convenção da AAPA, que reuniu autoridades e executivos do setor de todo o continente americano na Colômbia

A Autoridade Portuária de Santos (APS) conquistou o prêmio anual da Associação Americana das Autoridades Portuárias e do Comitê Interamericano de Portos (CIP, da Organização dos Estados Americanos) na categoria Alianças Público-Privadas, devido a seu projeto de cooperação com startups. O prêmio foi entregue na manhã desta terça-feira (5),

em Barranquilla, na Colômbia.

A entrega da condecoração ocorreu durante a programação da Convenção da AAPA, que reuniu autoridades e executivos do setor de todo o continente americano. O prêmio foi recebido pelo gerente de Planejamento Logístico da APS, Roberto Paveck, e pelo ex-diretor de Desenvolvimento de Negócios da APS, Eduardo Lustoza.

Paveck explicou que o Porto de Santos conquistou a premiação por sua parceria com a startup i4sea, que desenvolveu uma solução tecnológica capaz de prever, com 10 dias de antecedência,

mudanças climáticas relacionadas a chuvas, ventos e alta da maré. Essa janela de tempo permite que o complexo portuário adeque suas operações de acordo com a previsão do tempo desenhada pelo sistema da startup, garantindo mais eficiência às movimentações.

Roberto afirmou que, devido ao sucesso da iniciativa, o projeto de parcerias entre o Porto de Santos e startups será ampliado no próximo ano. Já Eduardo destacou a importância da premiação para o complexo santista.

Em entrevista ao BE News, os representantes da APS deram mais detalhes sobre a cooperação e destacaram a relevância desse reconhecimento internacional. Confira no vídeo:

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/12/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO HACK SANTOS: ÚLTIMO DIA DO EVENTO PREMIA VENCEDORES COM OPORTUNIDADES NO SETOR PORTUÁRIO

Hackathon contou com a participação de jovens do Camps Santos com idades entre 18 e 22 anos

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** redacao@portalbenews.com.br



O Porto Hack Santos teve dez projetos consistindo no desenvolvimento de chatbots, ferramentas de IA que simulam a conversação com um ser humano, pelo WhatsApp

O Porto Hack Santos 2023 teve o seu encerramento neste domingo (10), na sede do Camps Santos (SP), com a premiação dos projetos vencedores do hackathon. Na 3ª edição do evento, a Associação Brasileira Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), realizadora da maratona, e o Instituto AmiGU, organizador, fizeram uma parceria

com o Camps (Centro de Aprendizagem e Mobilização Profissional e Social) para promover a capacitação de jovens entre 18 e 22 anos que participaram do programa Jovem Aprendiz da instituição.

Foram dez projetos, um para cada grupo de competidores, formado pelos jovens, consistindo no desenvolvimento de Chatbots, ferramentas de Inteligência Artificial (IA) que simulam a conversação com um ser humano, pelo aplicativo de mensagens WhatsApp. Cinco dos projetos tiveram desafios ligados à relação Porto-Cidade, e os outros cinco tratavam das relações negociais das empresas associadas da Abtra com os seus clientes e funcionários. Todos os grupos tiveram mentoria de profissionais dos setores de tecnologia e portuário.

O diretor executivo da Abtra, Angelino Caputo, destaca que neste ano o hackathon foi voltado ao



desenvolvimento social, ressaltando o compromisso corporativo com essa questão. “Esse ano o foco principal são as pessoas. Isso tem a ver com a agenda ESG da Abtra e associados. A ideia é que os jurados e mentores possam ter observado o desempenho desses meninos e que eles possam ser contratados como aprendizes das empresas associadas”, pontua.

Competidores apresentam soluções tecnológicas para jurados / Fotos: Paulo José Ribeiro

Caputo ressalta que a motivação dos participantes foi diferente por conta do novo formato. Segundo ele, em edições anteriores, os competidores vieram atrás do prêmio, mas não deram o passo adiante no amadurecimento das soluções propostas. Com a oportunidade no mercado, os jovens podem gerar um resultado a longo prazo, aprimorando as suas ideias e atuando em diferentes frentes. “Acreditamos que esse é o melhor hackathon da história da Abtra porque acertamos a mão em termos do propósito do evento, que além de fomentar a inovação, agrega valor socialmente”.

O fundador do Instituto AmiGU, Marco Riveiros, explica que a parceria com o Camps, através do programa Aprendiz do Futuro, foi responsável pela qualificação dos jovens para desenvolverem as suas propostas, com aprendizagem em diferentes áreas. “Durante quatro meses demos ensino tecnológico e ensinamos Inteligência Artificial para essa turma, que começou com 50 jovens e hoje tem 36. Eles passaram por uma jornada de 216 horas de curso nas áreas de business, design e desenvolvimento para criar soluções de IA pelo WhatsApp”.



O presidente da Abtra e diretor da Transbrasa, Bayard Umbuzeiro, afirma que os participantes dos hackathons ganham destaque e podem ser empregados dentro do setor portuário. “Aproveitamos muitos desses rapazes que vão para lá [Transbrasa] e acabam fazendo carreira. Esse evento é um celeiro para nós, empresários, para pinçarmos aquelas pessoas que possam nos interessar de acordo com as nossas necessidades”.

ESG

Além da oportunidade para os jovens do Camps, a equidade de gênero e a preservação do meio ambiente também entraram em pauta. Metade dos competidores eram mulheres e todas as atividades relacionadas ao evento que poderiam gerar emissão de CO2 foram inventariadas pelo Instituto Via Green, especializado na neutralização dos gases de efeito estufa, que foi contratado para realizar o serviço de acordo com os itens listados.

A programação também contou com uma palestra da professora da Universidade Federal do Maranhão (UFMA), Vera Martins, mentora de líderes e especialista em gestão de pessoas. Ela falou sobre a inclusão e equidade de gênero no mercado de trabalho e mundo contemporâneo.

Porto-Cidade

O secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, enfatizou o surgimento de criações que podem aproximar o vínculo dos moradores do município com o Porto de Santos, fundamental para a economia do país e de toda a região da Baixada Santista. “Daqui nasceram muitas ideias que podem ser trazidas para o nosso dia a dia. O evento de hoje consagra oportunidades de melhora na relação Porto-Cidade, não só por meio do Poder Público, mas também por iniciativas onde as próprias empresas podem colaborar cada vez mais para o engrandecimento dessa relação.”



Vencedores

Os participantes abordaram diversas dores do setor portuário, logístico e de negócios. A equipe vencedora criou um alerta de emergência, semelhante ao da Defesa Civil, voltado para a segurança portuária. O canal funciona nas duas vias, tanto para os municípios, como para funcionários. A gerente de TI da Volpak e líder do grupo vencedor, Kelli Azolim, se emocionou ao falar sobre os participantes de seu time. “São meninos de

muito talento. Estou muito feliz, muito honrada”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/12/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RENOVABIO TEM RECORDE DE EMISSÃO DE CBIOS EM NOVEMBRO

De acordo com ANP, 2023 já é o ano com o maior número de créditos de descarbonização emitidos, no total de 32,3 milhões

Por *epbr* 11 de dezembro de 2023 Em *Biocombustíveis*



A Cocal é a primeira empresa a obter o certificado do RenovaBio para biometano oriundo de resíduos agrosilvopastoris (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — A Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) informou na sexta (8/12) que o RenovaBio estabeleceu um novo recorde de emissão de créditos de descarbonização (CBIOS) em novembro de 2023, com 4,3 milhões de títulos que comprovam a eficiência energética e ambiental

na produção de biocombustíveis.

Até então, o maior número de CBIOS emitidos em um mês tinha sido 3,3 milhões, em outubro de 2020.

Cada crédito equivale a uma tonelada de carbono que deixou de ser lançada na atmosfera por meio dos combustíveis renováveis.

De acordo com a ANP, a quantidade de títulos emitidos no mês passado foi 53% maior que no mesmo período de 2022. Faltando um mês para o encerramento do ano, 2023 já é o ano com o maior número de CBIOS emitidos (32,3 milhões). Em todo o ano passado, foram 31,4 milhões.

“Considerando os CBIOS já aposentados (retirados definitivamente de circulação) para o cumprimento da meta referente ao ano de 2023 (9 milhões) e o total de CBIOS disponíveis no mercado (32 milhões), faltando quatro meses para o encerramento do prazo para o cumprimento das metas do ano de 2023 (que ocorrerá, excepcionalmente, em 31 de março de 2024), a quantidade de CBIOS já é suficiente para o cumprimento de todas as metas individuais dos distribuidores de combustíveis fósseis”, diz a agência em nota.

38,78 milhões de CBIOS em 2024

Em 2024, as distribuidoras precisarão adquirir 38,78 milhões de CBIOS para abater suas emissões. Os créditos são a parte material da Política Nacional de Biocombustíveis (RenovaBio), criada por lei em 2017 e regulamentada em 2019.

O RenovaBio define metas de descarbonização para distribuidores de combustíveis líquidos derivados de petróleo, e busca incentivar a produção de biocombustíveis, como etanol e biodiesel.

Para cumprir suas metas, distribuidoras de combustíveis precisam adquirir CBIOS que, por sua vez, são gerados pelos produtores de biocombustíveis certificados no programa.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/12/2023

RAÍZEN ADQUIRE TODA A REDE DE RECARGA DE VEÍCULOS ELÉTRICOS DA STARTUP TUPINAMBÁ

Acordo entre as empresas contempla 204 carregadores AC e tem potencial de expandir para mais de 600 pontos adicionais de 7,4 a 22 kW

Por epbr 11 de dezembro de 2023 Em Empresas, Transição energética



Raízen Power adquire mais de 200 estações de recarga elétrica da Tupinambá (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — A Raízen Power, divisão de negócios de eletricidade da produtora de etanol Raízen, anunciou nesta segunda (11/12) a aquisição de toda a rede de recarga de veículos elétricos da startup Tupinambá. O investimento na companhia começou em 2022, com aporte de R\$ 10 milhões.

O acordo entre as empresas contempla 204 carregadores de corrente alternada (AC) e tem potencial de expandir para mais de 600 pontos adicionais de 7,4 a 22 kW de potência. Este é um novo mercado para a Raízen Power, que até então atuava com carregadores rápidos (DC).

Com a transação, a Tupinambá passa a ser 100% dedicada ao desenvolvimento de tecnologias e softwares de gestão para estações de recarga elétrica. Atualmente, a startup mapeia, por meio de aplicativo, cerca de 2 mil pontos de recarga pelo país.

Segundo o grupo, mais de 60 mil recargas foram feitas nos últimos três anos na rede da Tupinambá, somando mais de 1 gigawatt-hora (GWh).

Já o programa global Shell Recharge, do qual a Raízen faz parte, conta com mais de 120 mil carregadores em todo o mundo e a meta da rede é chegar a 500 mil carregadores até 2025.

Expansão no Brasil

No Brasil, as estações de recarga do programa Shell Recharge estão disponíveis em rodovias e locais estratégicos nas regiões Sul e Sudeste, onde transitam a maioria dos carros elétricos do país. O plano agora é expandir para Centro-oeste e Nordeste.

A eletricidade fornecida nos postos é de origem 100% renovável, comprovada por certificados globais I-RECs, que atestam a sustentabilidade da fonte e são comercializados pela Raízen Power. Em 2023, foram inauguradas as primeiras estações da Argentina e do Paraguai.

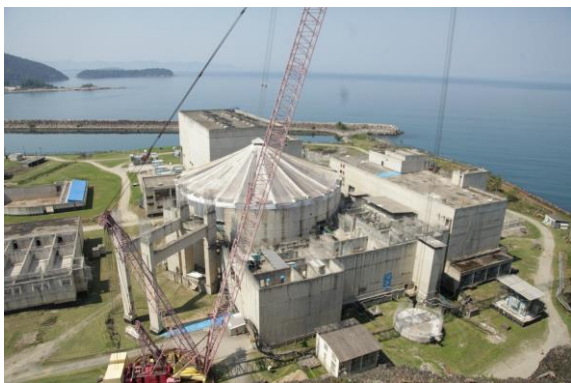
Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/12/2023

“ÁTOMOS PARA A PAZ”: MARCO DO USO PACÍFICO DA ENERGIA NUCLEAR COMPLETA 70 ANOS

Desmistificar percepções negativas da fonte é um desafio crucial, escreve Marco Antonio Alves

Por Opinião 11 de dezembro de 2023 Em Colunas e opinião, Setor elétrico



Obras de construção de Angra 3, em Angra dos Reis, RJ (Foto: Divulgação Eletronuclear)

Há sete décadas, o discurso marcante “Átomos para a Paz”, proferido pelo então presidente dos Estados Unidos, Dwight D. Eisenhower, inaugurou uma visão otimista sobre o uso da energia nuclear.

Entre os marcos relevantes conquistados após o episódio, estão a criação da Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA) e a promoção do uso desta fonte na geração de eletricidade limpa.

Como pode ser observado no livro em quadrinho “O mundo sem fim”, dos autores Jean-Marc Jancovici e Christophe Blain, o mundo passa por mudanças radicais na atualidade em função da crise climática e, as consequências, já podem ser observadas no nosso dia a dia.

Prova disso é o calor extremo que sentimos sem nem mesmo termos chegado ao verão, além da crise hídrica vivida em estados do nosso país. Mas qual a relação disso com o discurso?

É importante ressaltar que para enfrentar esses e outros desafios em busca da descarbonização do planeta, precisamos investir em energia limpa, como a nuclear, capaz de reduzir a emissão de gases do efeito estufa. As palavras de Eisenhower podem, assim, ser consideradas o pontapé para o reconhecimento do potencial desta tecnologia.

Torna-se igualmente necessário pontuar que a criação da AIEA contribuiu e continua desempenhando papel crucial para o setor. Desde 1957, a agência realiza a supervisão e promoção do uso pacífico da matriz, fortalecendo a cooperação internacional dos fins civis desta fonte energética tão eficiente.

Para se ter uma ideia da utilização desta matriz energética, em todo o mundo, há 441 reatores nucleares em operação, com capacidade de gerar 395.103 megawatts/hora (MW), segundo dados da Agência Internacional de Energia AIEA, divulgados em junho de 2022. Na América Latina, três países produzem energia nuclear: Brasil, México e Argentina.

Avanços em segurança e benefícios

Apesar dos benefícios, a energia nuclear enfrenta resistência devido a percepções negativas. Desmistificar essas visões é um desafio crucial. A educação pública sobre os avanços em segurança nuclear e a transparência dos usos dessa tecnologia são passos essenciais para construir uma compreensão mais equilibrada.

O Brasil conta com duas usinas, Angra 1 e 2, com capacidade de geração na de 1.990 MW que são operadas pela Eletronuclear. A empresa de economia mista responde pela geração de aproximadamente 3% da energia elétrica consumida no país.

Essa energia chega aos principais centros consumidores do Brasil e corresponde a mais de 30% da eletricidade consumida no estado do Rio de Janeiro, proporção que se ampliará consideravelmente quando a terceira usina da Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto (CNAAA) estiver concluída.

A nova unidade com potência de 1.405 megawatts, será capaz de gerar mais de 12 milhões de megawatts/hora por ano.

Dessa forma, a data da celebração do discurso pode ganhar uma nova roupagem, na medida em que significa não apenas “átomos para a paz”, que desmobiliza o uso violento da tecnologia, mas também “átomos para um planeta mais verde”. É uma oportunidade de reflexão, e ação, rumo a um futuro em que a energia nuclear seja reconhecida como uma fonte limpa e uma aliada na mitigação das crises climáticas.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 11/12/2023

OCCIDENTAL COMPRA EMPRESA DE SHALE GAS POR US\$ 12 BILHÕES

Crown Rock tem ativos de gás não convencional nas bacias do Permiano e Midland, nos Estados Unidos

Por epbr 11 de dezembro de 2023 Em Empresas, Internacional, Mercado de gás

Em mais um movimento de consolidação no mercado de petróleo dos EUA, a Occidental Petroleum anunciou nesta segunda-feira (11/12) a compra da Crown Rock por US\$ 12 bilhões. Com isso, vai reforçar seu portfólio de gás não convencional nas bacias do Permiano, a maior do país, e de Midland.

A aquisição vai adicionar 170 mil barris de óleo equivalente por dia (boe/d) à produção da Occidental em 2024. E acrescentar 1,7 mil áreas exploratórias não desenvolvidas.



Exploração de shale gas da Occidental Petroleum (Foto: Divulgação)

“Acreditamos que a aquisição dos ativos da CrownRock adiciona ao portfólio mais forte e diferenciado que a Occidental já teve. Achamos a CrownRock um ajuste estratégico, nos dando a oportunidade de construir escala na Bacia de Midland e nos posicionando para gerar criação de valor para nossos acionistas com acréscimo imediato no fluxo de caixa livre,” disse Vicki

Hollub, Presidente e Diretora Executiva da Occidental.

Consolidação no shale gas dos EUA

A aquisição é mais uma da série de consolidações no mercado de petróleo norte-americano. Somente este ano, foram anunciadas duas das maiores fusões do século: Chevron/Hess e ExxonMobil/Pioneer.

Especialistas apontam que os movimentos reforçam as apostas de algumas das maiores petroleiras do mundo na retomada da expansão do portfólio de petróleo e gás. O cenário indica a expectativa de continuidade da demanda por combustíveis fósseis, mesmo em meio à transição energética.

As fusões e aquisições marcam uma nova etapa do mercado de gás não convencional norte-americano que experimentou um rápido crescimento no começo da década de 2010, com avanços tecnológicos e altos investimentos.

A região nos últimos anos vive uma mudança do cenário, de crescimento acelerado para um negócio maduro, diz a Rystad.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 11/12/2023



CONSUMIDOR VAI PAGAR R\$ 33 BILHÕES A MAIS NA CONTA DE LUZ PARA BENEFICIAR EMPRESÁRIOS

Cálculo da Fazenda obtido pela coluna mostra que subsídios vão consumir o equivalente a todo o ganho com taxaço de fundos offshore

Por *Johanns Eller* — Rio



Conta de luz subirá puxada pelo crescimento dos subsídios que são embutidos nas tarifas. São programas como geração energia em áreas isoladas — Foto: 15-08-2023

A conta dos jabutis inseridos no projeto de lei das eólicas offshore para beneficiar uma série de empresários ligados ao setor, como Carlos Suarez, conhecido como rei do gás, já circula nos bastidores do Ministério da Fazenda. E é bilionária.

A estimativa dos técnicos do governo Lula, obtida com exclusividade pela equipe da coluna, é de que a manobra que revelamos no blog no final de novembro vá custar pelo menos R\$ 33,8 bilhões ao consumidor brasileiro – que já paga uma conta alta, mesmo sem risco de apagão ou crise no abastecimento.

É praticamente o mesmo valor – até um pouco mais – que a pasta pretende arrecadar com a taxaço dos fundos exclusivos e offshore até 2025 (R\$ 30,5 bilhões).

O dinheiro vai ser consumido com a ampliação, a criação ou a prorrogação de subsídios variados, das térmicas a gás (R\$13,2 bilhões) à usinas a carvão (R\$ 2,2 bilhões) e outras modalidades de geração de energia que hoje já são mais baratas e competitivas – como as pequenas centrais hidrelétricas (R\$ 8,6 bilhões).

O período de concessão dos benefícios varia conforme o subsídio e pode chegar até 20 anos.

E será todo transferido ao consumidor, como alerta um técnico do governo. "Essa é a tragédia do setor elétrico. Acharam um jeito de fazer benesses sem passar pelo orçamento. Vai do bolso do consumidor para o do empresário. O impacto na distribuição de renda é péssimo, pois a conta de luz é um item muito importante no orçamento das famílias de mais baixa renda".

Preocupada com os efeitos na economia, uma ala do governo, mais ligada à Fazenda, vai trabalhar para tentar derrubar o projeto no Senado.

Mas devem enfrentar dificuldades, porque os jabutis incluídos no projeto aprovado na Câmara contemplam uma série de interesses e empresários poderosos – como o próprio Suarez, que tem vários defensores no Congresso.

O projeto, de autoria do ex-senador Fernando Collor (PTB-AL) e relatado pelo deputado federal Zé Vitor (PL-MG), chegou na última sexta-feira (8) à Secretaria Legislativa do Senado Federal. Até o fechamento desta reportagem, aguardava despacho da mesa diretora da Casa para entrar na pauta.

No jargão político de Brasília, jabutis são dispositivos ou trechos incluídos na redação de leis ou medidas provisórias sem relação direta com o tema em discussão com o objetivo de serem aprovados sem alarde.

Apesar de o objetivo do PL em tese ser o de estabelecer um marco regulatório para eólicas offshore (parques eólicos em alto mar), um jabuti que atende aos interesses de Suarez foi incluído no texto por Zé Vitor no último dia 22.



A manobra, que adiantamos no blog, incluiu artigos que alteram o cálculo do valor do megawatt das usinas térmicas tornadas obrigatórias pela lei da privatização da Eletrobras, de julho de 2021.

O mesmo trecho estava previsto na minuta de uma medida provisória sobre energias renováveis preparada pelo governo Lula, incluída no texto por iniciativa do secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Efraim Cruz.

Advogado de formação, Cruz foi diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) até 2022. Ele mantém ligações com os senadores Davi Alcolumbre (União-AP) e Marcos Rogério (PL-RO) e foi indicado para o conselho da Petrobras com o apoio da associação de distribuidoras de gás que representa justamente os interesses de Suarez.

A repercussão da divulgação do caso, no entanto, fez com que as mudanças subissem no telhado e mudassem sorrateiramente de “endereço” – no caso, o PL das eólicas, que tramitava na Câmara.

No novo artigo costurado pelo MME, o custo do transporte do gás deixa de ser incluído no preço do megawatt a ser oferecido nos leilões pelas partes interessadas na construção das usinas – que, por sua vez, contratariam o transporte a partir de uma chamada pública feita pelo governo estadual junto com as distribuidoras regionais de gás.

Outra medida que beneficia diretamente Suarez é a prorrogação dos subsídios a pequenas centrais hidrelétricas, conhecidas como PCHs, por mais 20 anos no chamado Programa de Incentivos às Fontes Alternativas de Energia Elétrica (Proinfa) – ao custo de R\$ 2 bilhões por ano. Além de ser forte no ramo da distribuição de gás, o empresário baiano tem uma participação relevante no mercado de PCHs.

Os outros bilhões estão espalhados por outros jabutis inseridos no texto pelos articuladores do lobby pró-Suarez para dirimir as resistências de setores à obrigatoriedade das usinas térmicas – um dos pontos mais controversos da lei de privatização da Eletrobras – e viabilizar um texto consensual para ser aprovado pelas duas Casas do Congresso.

Isso porque a lei da Eletrobras obrigava o governo a contratar o fornecimento de 8 mil megawatts de térmicas no Nordeste, Norte, Centro-Oeste e Sudeste a partir de 2026. Suarez, dono da Termogás, seria o principal favorecido por ser o dono das concessões para o fornecimento de gás às usinas previstas nas três primeiras regiões, mas não dispõe de gasodutos.

Porém, como o jabuti patrocinado pelo MME estabelece que o custo do transporte não será computado no preço a ser oferecido no leilão das térmicas, mas apenas após a construção das usinas, a conta do transporte ficaria na conta do consumidor – já que não há outra forma de transportar o gás senão construindo os gasodutos.

Para aplacar a controvérsia, o texto final diminuiu a quantidade de usinas a serem licitadas de 8 mil megawatts para 4.250 MW e redirecionou parte do potencial energético previsto para outras fontes energéticas que não eram condicionantes da lei que privatizou a Eletrobras.

É o caso, por exemplo, das de hidrogênio líquido e as termelétricas movidas a carvão mineral - uma das fontes energéticas mais poluentes. O pacote inteiro dos jabutis completa os R\$ 33 bilhões nas contas que circulam no governo Lula.

A articulação para a inclusão dos jabutis no projeto da Câmara contou com o aval direto do presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL). Agora, tudo indica que as mudanças serão chanceladas pelo Congresso sem sobressaltos. A intenção dos congressistas é aprovar o PL antes do recesso do Legislativo, previsto para começar no dia 23.

Pelo visto, tanto o governo Lula quanto os congressistas parecem empenhados em garantir a Carlos Suarez um inesquecível presente de Natal.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/12/2023

GOVERNO MILEI ADIA ANÚNCIO DE PACOTE FISCAL E IMPÕE 'FERIADO CAMBIAL', COM RESTRIÇÕES A COMPRA DE DÓLARES

Operações com taxa oficial de câmbio exigirão autorização prévia do Banco Central. Importadores são diretamente afetados

Por O Globo – RJ



Javier Milei discursa enquanto toma posse da presidência da Argentina — Foto: Luis Robayo/AFP

O esperado anúncio de um pacote de ajuste fiscal pelo governo argentino não se confirmou nesta segunda-feira. As medidas devem ser reveladas apenas amanhã pelo recém-empossado ministro da Economia, Luis Caputo. Hoje, a única medida econômica anunciada tem relação com o câmbio: quem quiser comprar o dólar na taxa oficial precisará, a partir de agora, de uma autorização prévia do Banco Central.

Na prática, é uma espécie de "feriado cambial", segundo jornais argentinos. Importadores são diretamente afetados, pois usam o dólar oficial para as transações internacionais. Cidadãos comuns que usam o cartão de crédito para uma compra internacional, por exemplo, também são afetados.

A decisão não tem impacto sobre compra e venda do chamado dólar blue, negociado no mercado informal.

"O Banco Central da República Argentina decidiu hoje aplicar a regra de conformidade prévia a todas as operações feitas no mercado de câmbio (...) Durante a transação, as operações serão analisadas e processadas em função das prioridades", diz a circular do BC argentino.

Uma das medidas que devem fazer parte do pacote de ajuste é a desvalorização do câmbio oficial. O dólar comercial seria fixado em cerca de 600 pesos.

Mas, segundo reportagem do Clarín da semana passada, a taxa de câmbio oficial teria um acréscimo adicional de 30% do imposto PAIS (sigla para Por uma Argentina Inclusiva e Solidária). Assim, o novo valor do dólar - se o imposto for aplicado - ficaria em torno de 700 a 800 pesos.

Sem uma decisão definitiva sobre a desvalorização, o dólar oficial caiu hoje e era negociado a 366 pesos na abertura do mercado. A Bolsa, por sua vez, subia apenas 2%.

No seu discurso de posse, no domingo, o novo presidente argentino Javier Milei disse que "hã havia dinheiro" e que o país deveria se preparar para um "choque" econômico.

De acordo com o jornal Ambito Financiero, o plano terá quatro eixos centrais: um rigoroso ajuste fiscal para alcançar rapidamente o déficit zero, um salto na desvalorização da taxa de câmbio oficial, fim do controle de preços e a eliminação dos passivos remunerados do Banco Central.

Na semana passada, antes da posse de Milei, o jornal Clarín informou que a versão que circulava no círculo mais íntimo do presidente continha 14 medidas, incluindo privatizações.

Na manhã desta segunda-feira, o porta-voz do governo, Manuel Adorni, disse que as medidas que serão anunciadas nesta terça-feira serão acompanhadas de um "forte corte fiscal com remoção de privilégios".

No domingo, em seu primeiro decreto, o novo presidente cortou pela metade o número de ministérios, de 18 do governo anterior para nove.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/12/2023

HADDAD DIZ QUE PODE TOMAR NOVAS MEDIDAS PARA AMPLIAR ARRECADAÇÃO

Governo precisa de R\$ 168 bilhões para alcançar meta fiscal zero em 2024
Por Victoria Abel — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse que tomará novas medidas de arrecadação se for necessário. O governo prevê uma necessidade de ganhar até R\$ 168 bilhões para alcançar a meta fiscal de déficit zero no ano que vem. Haddad também disse que a expectativa de arrecadação com as propostas que tramitam no Congresso Nacional não deve cair tanto, após as medidas serem desidratadas por parlamentares.

— Estamos confiantes no mérito, negociamos muito os textos. Deve ter um senador ou deputado que nós possamos ainda conversar. Mas está consolidado um texto bem avançado de entendimento. Não acredito (que a arrecadação vai cair). Será uma construção mês a mês (para alcançar a arrecadação de R\$ 168 bilhões). Vamos acompanhar a arrecadação, se tivermos que tomar novas medidas, vamos tomar. A Fazenda está sempre seis meses ou um ano adiantada (na previsão orçamentária). Se precisarmos tomar novas medidas, vamos tomar.

A principal medida de arrecadação que ainda tramita no Congresso é a medida provisória que retoma a tributação de empresas que têm benefícios de ICMS para custeio. A proposta pode render mais de R\$ 35 bilhões para o governo.

O mesmo texto também vai incluir mudanças no Juros sobre Capital Próprio (JCP), modalidade de distribuição de lucros de acionistas em grandes empresas. Inicialmente, a expectativa era de R\$10 bilhões de ganho, mas o texto vem sendo modificado e a Fazenda ainda não tem uma estimativa de arrecadação.

Também tramita no Senado, e precisará passar pela Câmara dos Deputados, o projeto de taxação de apostas on-line, que pode render cerca de R\$ 2 bilhões em 2024, inicialmente. Haddad avalia ainda que o equilíbrio fiscal do país depende da política monetária do país, determinada pelo Banco Central.

— Aprovadas essas medidas, temos que fazer um trabalho coordenado com a política monetária para voltarmos a crescer. O crescimento é que acomoda com o marco fiscal a trajetória macroeconômica.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/12/2023

CPI DA BRASKEM PODE REPETIR CPI DA COVID E TER OMAR AZIZ E RENAN CALHEIROS NO COMANDO

Aziz é o nome de consenso para presidir a comissão e Renan é apontado como possibilidade para a relatoria

Por Lauriberto Pompeu



Omar Aziz — Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado

A Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Braskem, do Senado, deve se reunir nesta terça-feira e escolher o senador Omar Aziz (PSD-AM) para ser presidente do colegiado. O senador é desde a semana passada o nome de consenso do grupo para comandar a CPI. Já na relatoria ainda será construído um acordo, mas o senador Renan Calheiros (MDB-AL), que articulou a criação da comissão, é um nome avaliado.

Se confirmados nos cargos, os dois parlamentares repetirão as mesmas funções que exerceram na CPI da Covid, em 2021. A comissão quer investigar a Braskem, responsável por minas de extração de sal-gema que ameaçam desabar em Maceió.

Os senadores indicados para a CPI vão se reunir amanhã para fechar o acordo sobre os cargos. Depois disso, será feita a sessão de instalação, quando o presidente será eleito e, como primeiro ato no cargo, deve definir o relator. A reunião de instalação será presidida pelo senador mais velho da comissão, que é Otto Alencar (PSD-BA).

Renan Calheiros afirma que o relator ainda não está definido e que ele será fruto de acordo entre os parlamentares.

– O relator não é escolhido por ele (próprio). O relator é escolhido pelo presidente, que vai levar em consideração a correlação de forças dos integrantes.

Além de Renan e Aziz, os membros titulares são Efraim Filho (União-PB), Cid Gomes (PDT-CE), Jorge Kajuru (PSB-GO), Otto Alencar (PSD-BA), Rogério Carvalho (PT-SE), Eduardo Gomes (PL-TO), Wellington Fagundes (PL-MT), Rodrigo Cunha (Podemos-AL) e Hiran Gonçalves (PP-RR).

O colegiado tem potencial para desgastar o prefeito de Maceió, João Henrique Caldas (PL), aliado do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). O prefeito é alvo de reclamações pelo contrato de indenização feito com a empresa petroquímica. Lira agiu para esvaziar o colegiado e inicialmente o PP do Senado não iria indicar nomes, mas acabou cedendo após Renan conseguir o número mínimo de membros para instalar a comissão.

Assim como Lira, os líderes do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), e do PSD, Otto Alencar (BA), agiram para que seus partidos não dessem apoio para a CPI. A avaliação é que o colegiado poderia prejudicar a empreiteira Novonor (ex-Odebrecht), dona da maior parte das ações da Braskem. Também há um temor no governo de que a Petrobras, que tem ações da empresa, seja atingida.

Apesar da oposição dos colegas do Senado, Renan convenceu líderes partidários e conseguiu a maioria para instalar a CPI.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/12/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

**'ESTAMOS FINALIZANDO PROPOSTA ALTERNATIVA À DESONERAÇÃO DA FOLHA',
DIZ SECRETÁRIO DA FAZENDA**

Ele disse que proposta deve ser entregue ainda esta semana ao ministro Fernando Haddad; reforma da tributação da renda pode ser apresentada em conjunto

Por Eduardo Laguna, Francisco Carlos de Assis e Matheus de Souza

O secretário de política econômica do Ministério da Fazenda, Guilherme Mello, disse hoje, 11, que a reforma dos impostos sobre a renda, capítulo seguinte à reforma tributária do consumo, pode ser proposta no ano que vem junto com a desoneração da folha de pagamentos.

Ele ressaltou, no entanto, que o governo não vai manter políticas que vinham sendo feitas com “resultados questionáveis” do ponto de vista do emprego, numa referência à desoneração de folha que beneficiava 17 setores e cuja prorrogação foi vetada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O secretário acrescentou que a proposta alternativa à desoneração da folha está sendo finalizada e a expectativa é que seja entregue ainda esta semana ao ministro Fernando Haddad. “Pode vir junto com a desoneração da folha, mas não mantendo políticas que vinha sendo feitas com resultados questionáveis do ponto de vista de emprego”, disse Mello ao falar da reforma da tributação da renda durante fórum da XP.



Secretário da Fazenda, Guilherme Mello Foto: Werther Santana/Estadão

O secretário assegurou que mudanças das regras do novo regime fiscal não estão em discussão e que o governo terá condições de se aproximar “o máximo possível” da meta de zerar o déficit das contas primárias no ano que vem.

Guilherme Mello, defendeu também a revisão da subvenção do ICMS, um benefício que, segundo ele, produz distorções econômicas e não produz resultados.

Segundo ele, se um benefício não traz resultado, ele precisa ser revisado.

“Precisa ser revisto. Não há nenhum motivo econômico pra você falar ‘não, esse benefício é bem desenhado, é bem feito, gera bons resultados’”, declarou Mello ao abordar a subvenção do tributo estadual. “Não tenho nada contra discutirmos a utilização de benefícios tributários desde que, quando sejam avaliados, mostrem o seu sucesso. Não é o caso desse benefício”, acrescentou.

O secretário do ministério da Fazenda observou que o mecanismo de subvenção do ICMS é voltado para empresas que está no regime de Lucro Real, portanto empresas maiores, que, em alguns casos, pagam proporcionalmente muito menos tributos do que as empresas pequenas que estão no Simples.

Assim, pontuou, o benefício distorce o ambiente competitivo e inverte a lógica de incentivar empresas pequenas. Mello destacou ainda que, ao diminuir a arrecadação federal, as regras de abatimento da subvenção do ICMS produzem um problema federativo, por reduzir a disponibilidade de recursos federais distribuídos a Estados e municípios. “É um nível de distorção que não afeta só a arrecadação, afeta as próprias condições de funcionamento do mercado e da administração pública.”

Arcabouço fiscal

Sobre o arcabouço fiscal, o secretário disse que “não está em discussão rever a regra do novo regime fiscal”. Ele frisou que, em 2024, o governo terá um ambiente macroeconômico mais favorável para as receitas públicas e contará com maior impacto das medidas de correção de distorções tributárias tomadas em 2023.

O secretário lembrou que, em caso de frustração de receitas, o arcabouço fiscal prevê o contingenciamento de gastos, assim como gatilhos de ajuste se suas metas não forem alcançadas.



“Temos instrumentos tanto de receitas quanto de despesas, como o contingenciamento, para buscar o objetivo de se aproximar o máximo possível do déficit zero no ano que vem”, declarou Mello.

Segundo ele, o maior impacto das medidas de recomposição de receita anunciadas neste ano será percebido em 2024. Além disso, emendou o secretário, a mudança de inflação para deflação dos IGPs, importante deflator das receitas públicas, tende a contribuir ao resultado fiscal. Nesse ponto, Mello lembrou que 2023 começou com previsões de alta de 3% do IGP, porém o índice está fechando o ano no campo negativo ao redor de 4%. “O IGP é um deflator importante da receita, que explica a trajetória da receita pública”, assinalou.

Agenda do presidente

Apesar das divergências entre a presidente nacional do PT, Gleisi Hoffmann, e do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o secretário reafirmou que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva apoia a agenda do ministro. “Foi uma agenda que ele apresentou para o presidente antes de assumir o Ministério”, disse. “E essa agenda tem recebido todo o suporte do governo e do presidente”.

Gleisi tem, reiteradamente, repetido que o governo não deveria se preocupar com o resultado fiscal em 2024 e poderia permitir um déficit primário equivalente a 1% do Produto Interno Bruto (PIB). Haddad e a equipe econômica defendem déficit zero como meta para o próximo ano.

Segundo o secretário, em defesa de Haddad, o processo de desinflação do Brasil está “à frente da maioria dos países” e o trabalho do ministro, além de correto, superou “em muito” as expectativas do mercado. Em evento promovido pela XP, Mello disse que o Brasil está conseguindo desinflacionar a economia e afrouxar juros mesmo com instabilidade externa.

A agenda, continuou, “ataca o rombo” de mais de R\$ 600 bilhões - valor que, nas contas do governo, equivale à renúncia de receitas por causa de desonerações tributárias - e corrige distorções. “A agenda econômica se mostrou correta; resultados estão aparecendo e é só perseverar nela”, disse.

Mello também avaliou que, com o tempo e com correções de distorções, “vamos conseguir superávit primário”. Para ele, parte deste esforço fiscal “será colhido em benefícios no ano que vem”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/12/2023

‘NÃO CONSIGO ENTENDER QUE O PAÍS PASSE PANO NO MERCADO ILEGAL DE COMBUSTÍVEIS’, DIZ CEO DA IPIRANGA

Leonardo Linden afirma que um dos maiores desafios do setor é combater o comércio irregular e a adulteração de combustível, que levam Brasil a perder cerca de R\$ 30 bilhões por ano

Por Monica Ciarelli e Gabriel Vasconcelos

ENTREVISTA COM

Leonardo Linden - CEO da Ipiranga

RIO - Quando Leonardo Linden assumiu o comando da Ipiranga no fim de 2021, a pandemia de covid-19 ainda era uma realidade. Além desse desafio, o executivo também se deparou com uma empresa fora dos trilhos, com margens descoladas das principais concorrentes. Em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast, o executivo faz um balanço do últimos dois anos de reestruturação e mostra que tem planos ambiciosos.

Um deles é transformar a unidade de trading (importadora) de combustível em uma operação global. “É um negócio importante hoje na empresa, não só pelo que arrecada, mas pelas perspectivas que tem.” Segundo ele, a meta para os próximos cinco anos inclui a abertura de escritórios da unidade no exterior.

Veja, a seguir, os principais pontos da entrevista:

As ações da Ultrapar já se valorizaram 112% em 2023. Isso é puxado pela melhora nos resultados da Ipiranga depois da reestruturação. Como foi isso?

Foi um plano bem pragmático de retomada do crescimento da Ipiranga apoiado em quatro pilares básicos: preço competitivo; logística eficiente; nova modelagem de suprimento e trading, que mudou muito no Brasil; e o que eu chamo de “engajamento por encantamento”, uma alavancagem em cima da capacidade da marca, que é forte.



Rede Ipiranga é uma das maiores do país Foto: Rafael Arbex / Estadão

A mudança no suprimento aconteceu porque a Petrobras mudou a forma de atuar?

Sim. Eu vi duas grandes transformações nesse mercado. A primeira foi quando o preço foi desregulamentado em 1991, e a outra foi no fim de 2021, quando a Petrobras deixou de ser a grande importadora de combustível que supria todo o mercado a “preço Petrobras”. Eles tiram

definitivamente o pé da importação e passam a trazer somente o necessário para cumprir seus contratos, transferindo a responsabilidade de importar para as distribuidoras. Então a criação de uma trading (importadora) acabou sendo absolutamente fundamental ao negócio.

Mas já existia uma trading própria, não?

Tínhamos uma trading menor, muito mais com visão de suprimento da nossa rede do que outra coisa. Era uma área de suprimento e quando tinha uma ou outra janela de oportunidade, a gente comprava um navio (de combustível). Isso mudou. Tanto que, se a janela de importação fecha com preço Petrobras acima do internacional, seguimos importando. A Petrobras segue sendo o principal fornecedor, para 85% do diesel e até mais na gasolina. Mas hoje somos um importador estrutural e isso implica em estrutura capaz de originar produto em todo o mundo, onde faz mais sentido.

A trading se transformou em uma unidade de negócio lucrativa?

Sim, mais ou menos 30% do que a gente importa não é volume Ipiranga e a gente acaba distribuindo. Porque hoje o Brasil precisa de diesel, para mercado spot, de TRR, que não tem contrato, bandeira branca etc. Quando a arbitragem fecha muito, quem está no processo especulativo some e o importador estrutural, como a Petrobras e hoje a Ipiranga e outros mais, mantêm esse fluxo.

Qual é o espaço para a trading crescer?

É um negócio importante hoje na empresa, não só pelo que arrecada, mas pelas perspectivas que tem. Pode ser um negócio em que a gente expanda as fronteiras, com movimentação de produto fora do Brasil. Podemos usar a capacidade de originação, porque o short da Ipiranga é relevante e dá muito acesso ao mercado de combustíveis. Podemos ser uma trading com capacidade de fazer negócio fora do Brasil sem nem trazer a molécula para dentro do País. A gente pode ter uma participação maior no mercado spot brasileiro, que é uma coisa que a gente não tem hoje. É o que planejamos para os próximos cinco anos nessa frente.

Como está essa operação internacional?

Estamos abrindo escritórios fora do País também para poder ter uma operação mais fluida. Ainda não está fechado o número (de escritórios), mas eles são importantes para dar sustentação à estratégia.

Você mencionou preço competitivo. O que foi feito?

Estruturamos uma nova área de pricing. Trouxemos pessoas e ferramentas, revisitamos todos os processos, para chegar a uma política de preços consistente e transparente. Nos tornamos mais constantes, alinhados com as movimentações do mercado doméstico e internacional. Isso estabilizou muito a relação com o revendedor, que não entendia a precificação. A própria constituição da trading



ajudou nisso, porque trouxe uma inteligência que a empresa não tinha. Antes éramos muito erráticos, as decisões de preço eram muito fragmentadas. Hoje existem até os dias da semana em que a gente faz mudança de preço e o revendedor se prepara, porque sabe que existe uma propensão e se organiza.

Como vê a mudança na política de preços da Petrobras, agora sem PPI?

A Ipiranga se ajusta, não vou entrar no mérito das decisões da Petrobras. Eles são o nosso maior fornecedor e o preço deles é um componente de custo do produto, assim como o custo da importação, que é 15% do diesel e 5% da gasolina, do etanol, do biodiesel ou dos Cbios (créditos de descarbonização).

Há muitos componentes de custo por trás da bomba...

Mas isso não é claro para a sociedade. Há muitos componentes com volatilidade diária e estamos (sociedade) há anos fixados no preço da Petrobras. O etanol é 27,5% da gasolina, o biodiesel é 12% do diesel, os Cbios são 10 centavos por litro na bomba. E aí cometemos muito o erro de questionar por que o preço sobe na bomba se o preço Petrobras não subiu. Subiu porque outros componentes do preço subiram.

Além da trading, o que mais está no radar da Ipiranga para o futuro?

O processo de turnaround (reestruturação) da Ipiranga está completo, foi feito. Mas a gente ainda tem muitas oportunidades em cima dos quatro pilares. Em vez de falar de pricing, a gente fala de competitividade e disciplina de capital. Seguimos com foco no pilar de “supply & trading” porque começam a surgir outras frentes de negócio. A gente começa a ver oportunidades que se originam a partir de uma trading bem estruturada. São oportunidades de negócios que estão no nosso radar, mapeadas, para os próximos cinco anos. E o pilar de engajamento é eterno porque a marca é forte.

Há planos de aumentar a presença em regiões como Norte e Nordeste?

A Ipiranga é tradicionalmente muito forte nas regiões Sul e Sudeste. A região Norte tem um crescimento muito acelerado. Obviamente a gente está investindo em infraestrutura, e quando a gente olha esses investimentos, em geral, eles estão lá para a região Norte e Centro-Oeste. Porque pega o agro e os índices de crescimento da economia são maiores, além de ter deficiência de infraestrutura.

E o corte na rede de postos para enxugar custos?

Limpamos perto de mil postos e ficamos com cerca de 6 mil postos (bandeira Ipiranga). Terminamos esse processo corretivo no terceiro trimestre. Há uma cultura no setor de medir crescimento por número de postos. É um elemento, mas esquecemos de olhar produtividade da rede e qualidade dos investimentos. Prefiro mil vezes ter menos postos com volume muito mais alto do que muito posto com volume baixo. Nossos investimentos hoje têm outra diretriz. A gente levantou a barra da qualificação do investimento para fazer menos negócios, mas com volume projetado médio maior. Os postos que a gente tirou da rede, em média, vendiam 30 mil, 40 mil litros. Hoje a gente está fazendo negócios de 320 mil litros na média.

Qual o impacto disso em participação de mercado? A Ipiranga hoje é a terceira maior, com algo perto de 20% do mercado.

Nós tínhamos uma venda para (posto) bandeira branca e para mercado spot, não contratado, muito grande, e nos últimos dois anos a gente saiu de uma parte disso porque não era saudável para o negócio por ser ineficiente e, às vezes, não é possível competir com certas práticas de mercado. Eu não vou competir com evasão fiscal, problema de qualidade (...) Mas, na rede bandeirada, no que é volume Ipiranga de posto, a gente ganhou market share. E a nossa venda média por posto sai da pior para a melhor do mercado. Um posto muito pequeno gera muita ineficiência na logística, porque tem de levar uma quantidade pequena (de combustível) lá e o caminhão toma o mesmo tempo que outro grande.

Qual o plano futuro para a rede de postos?

Continua a busca para trazer negócios mais eficientes, mas entendendo que no horizonte tem uma transição energética. A Ipiranga hoje não é só distribuição de combustível. Está presente na vida do

brasileiro. A Ipiranga tem a maior rede de padarias do Brasil. A Ipiranga tem 1,6 mil lojas de conveniência e 1,1 mil Jet Oil, a maior franquia de serviços automotivos do País. Tem outras coisas agregadas aquele ponto de varejo. Então a gente vai continuar tendo 6 mil bons pontos de varejo. Quero explorar aquilo como bons pontos de varejo, porque as pessoas vão continuar tendo as suas necessidades de mobilidade e a gente vai ter a capacidade de atendê-las com torre de recarga elétrica, com o espaço da gasolina, do diesel, da conveniência adaptada.

A Vibra recebeu uma oferta para sociedade de iguais da Eneva e recusou. Esse tipo de movimento vai se tornar mais comum?

O setor está buscando seu posicionamento num ambiente plural de matriz energética e pode ser que oportunidades aconteçam. Se você olhar o Grupo Ultra, nós temos uma atividade de gás importante, a Ultragaz está inserida no negócio de geração e distribuição de energia elétrica. Isso faz parte. Essas e outras podem ser soluções.

Qual é o maior desafio do setor?

Um desafio eterno no país é combater o mercado irregular. Estima-se que o Brasil hoje perde cerca de R\$ 30 bilhões por ano com comércio irregular de combustível, quase metade com evasão fiscal e outros R\$ 15 bilhões com problema de adulteração. Não consigo entender que a gente como país passe pano na ilegalidade do setor. Tem movimentos positivos. Acho que a reforma tributária é positiva. A monofasia e a simplificação tributária são positivas porque o nosso produto é muito tributado, o que dá muita oportunidade à evasão. Mas ainda tem muita janela de ilegalidade para fechar. É preciso ser mais incisivo na atuação contra comércio irregular, adulteração. Existe um problema sério de mistura de metanol no País.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/12/2023

BRASKEM PERDE R\$ 2,6 BI COM RISCO DE COLAPSO DA MINA 18, EM MACEIÓ; SENADO PODE ABRIR CPI

Após rompimento de parte da mina, no domingo, 10, ações da empresa caem 4,59%; empresa vale agora R\$ 13,9 bilhões

Por Redação

O risco de colapso da mina 18 da petroquímica Braskem, no bairro de Mutange, em Maceió, já derrubou em R\$ 2,6 bilhões o valor de mercado da empresa desde que o estado de emergência foi decretado, em 30 de novembro. Agora a companhia vale R\$ 13,9 bilhões. Nesta tarde, as ações da petroquímica caíam 4,59%, para R\$ 16,82, reflexo do rompimento de parte da mina no domingo, 10.

Desde que o alerta de risco de colapso foi emitido, em 29 de novembro, até ontem, o solo afundou 2,24 m. A situação era considerada “estável” até o mês passado, após novos tremores na região.

A instabilidade do solo foi causada pela extração de sal-gema, utilizado na produção de soda cáustica e policloreto de vinila (PVC), pela petroquímica até 2019. Outros bairros também sofrem com o problema e tiveram casas abandonadas.

Pesquisadores alertam sobre o risco de desabamento desde 2010.



O governo de Alagoas informou que vai desapropriar a área de cinco bairros de Maceió afetados pela mineração da Braskem, que hoje pertence à empresa
Foto: Defesa Civil de Alagoas / Divulgação

Em cinco anos, desde que surgiram as rachaduras mais evidentes em casas e nas ruas por causa da mineração, mais de 14 mil imóveis tiveram de ser evacuados em cinco bairros, afetando cerca de 60 mil pessoas. O Instituto do Meio Ambiente de Alagoas multou a



Braskem em mais de R\$ 72 milhões diante dos danos causados ao bairro de Mutange.

Uma CPI sobre a atuação da Braskem em Maceió deve ser instalada no Senado. “A CPI (da Braskem) é fundamental porque o colapso da mina 18 ontem em Maceió, além de poder ser o assassinato de uma lagoa que deu nome ao Estado, ela é sobretudo uma demonstração de que o problema continua quase seis anos depois. Não queremos abrir a caixa-preta da Braskem na Bahia, São Paulo ou Rio Grande do Sul, mas investigar a responsabilidade jurídica da Braskem nas reparações ambientais e socioeconômicas”, disse o senador Renan Calheiros (MDB-AL), autor do pedido de criação da CPI, em entrevista à CNN Brasil.

A Braskem disse que “segue mobilizada e monitorando a situação de forma ininterrupta com as autoridades competentes.

Equipes técnicas do Ministério de Minas e Energia avaliaram os dados da Defesa Civil de Maceió após o rompimento e afirmam que o “incidente foi localizado, sem danos maiores aparentes”. Especialistas fazem ressalvas e afirmam que os impactos nas outras minas também têm de ser considerado.

Mais cedo, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que, após a acomodação na região da mina, “providências serão tomadas para responsabilização eventual do problema”.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/12/2023*

REFORMA TRIBUTÁRIA: VEJA O QUE PODE MUDAR NA SEGUNDA VOTAÇÃO NA CÂMARA

Relator da proposta na Câmara é contra acrescentar mais pontos na reforma e adianta que tentará propor algumas modificações que apenas suprimem partes do texto

Por Redação

A segunda votação da reforma tributária na Câmara está prevista para ocorrer ainda nesta semana, após as alterações feitas pelo Senado há cerca de um mês. Na avaliação do relator da proposta na Câmara, o deputado Aguinaldo Ribeiro (PP-PB), a nova votação deve se concentrar em dois temas centrais: a extensão dos benefícios tributários a montadoras instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste e a Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) da Zona Franca de Manaus.

De acordo com as apurações do Estadão, a tendência é de que Ribeiro suprima algumas partes da reforma que foram acrescentadas pelo Senado. Pelo regimento interno da Câmara, os deputados podem acrescentar novos trechos a PECs quando o texto volta do Senado. Caso isso ocorra, contudo, a proposta terá que ser analisada mais uma vez pelos senadores. O objetivo, no entanto, é que a promulgação ocorra ainda este ano, para que as leis complementares que regulamentarão a reforma comecem a ser votadas em 2024. Para que os prazos da transição passem a valer como planejado, a votação tem de ser concluída e o texto, promulgado pelo Congresso, até o dia 31 deste mês. Essa proximidade de prazo deve fazer com que os deputados não votem por acréscimos ao texto, o que praticamente inviabilizaria a votação da reforma ainda este ano.

Veja o que pode mudar na reforma tributária na segunda votação da Câmara, segundo o relator da proposta na Câmara:

Setor automotivo

O benefício tributário a montadoras instaladas nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste chegou a ser votado na Câmara, na primeira rodada da reforma na Casa, mas perdeu por um voto. O Senado não só inseriu a medida como alargou o incentivo tributário para a fabricação de veículos movidos a combustão - a versão original era apenas para carros elétricos.

Ribeiro prevê que a divisão será resolvida no voto. “Eu acho que a gente vai ter uma disputa mais acirrada, porque teve gente que na Câmara estava desatenta (na hora da votação). Esse pode ser um dos pontos mais animados”, antecipa o relator em entrevista ao Estadão/Broadcast. “Vai ser o Nordeste e o Centro-Oeste [de um lado], e o Sul e o Sudeste do outro lado”.

Cide da Zona Franca de Manaus

A Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide) da Zona Franca de Manaus, uma inovação inserida pelo relator no Senado, Eduardo Braga (MDB-AM), é alvo de queixas de governadores do Sul e Sudeste, a exemplo de Tarcísio de Freitas (Republicanos-SP). O tributo deverá ser cobrada de produtos que concorram com os fabricados no pólo industrial de Manaus. “É uma decisão quase concorrencial. O cara pode ir para lá para pegar o benefício e onerar o concorrente. Isso é o que São Paulo está alegando. Eu vou provocar a Fazenda, saber qual é a visão deles”, disse Ribeiro.

Imposto Seletivo

Em entrevista ao Estadão, Ribeiro diz que pretende defender tecnicamente algumas alterações, como a taxação da exploração de petróleo e minério via Imposto Seletivo, questionada pelas empresas.

Para Ribeiro, a medida cria uma taxa sobre a exportação, o que é vedado pela Constituição. “Em tese, você cria uma possibilidade de questionamento, de judicialização”, afirmou.

Salário de auditores fiscais

A remuneração dos auditores fiscais, que conseguiram emplacar no Senado a possibilidade de equiparação salarial com ministros do STF (R\$ 41,6 mil), também é vista com críticas pelo relator e pode ter vida curta na nova rodada na Câmara.

“Esse tema, na verdade, não é reforma tributária”, disse Ribeiro. “Os Estados e municípios estão reclamando que não têm receita, e aí vai ter aumento de teto (remuneratório).”



O Deputado Aguinaldo Ribeiro é o relator proposta da reforma tributária na Câmara Foto: PEDRO KIRILOS / ESTADÃO

Cesta básica e cashback

O deputado entende a cesta básica expandida como um prejuízo a consumidores de baixa renda, que passarão a pagar imposto sobre produtos que hoje têm alíquota zerada.

Ele também critica o cashback, restrito à cesta básica estendida e a contas de luz e gás. Para ele, não vale a pena restringir a devolução de tributos a certos tipos de consumo e o melhor seria retornar à redação da Câmara, que apenas criava o mecanismo e deixava a operação para lei complementar.

Exceções

Ribeiro avalia neste momento qual é o impacto de cada uma das exceções inseridas pelos senadores na alíquota do novo IVA (Imposto sobre Valor Agregado) e se a sua retirada do regime geral de tributação faz sentido à luz da experiência de outros países.

O Ministério da Fazenda calculou que a alíquota ficaria em 27,5% com as exceções feitas pela Câmara. Como o Senado ampliou a lista, há a expectativa de que o número possa ser maior. Ribeiro disse que já solicitou o cálculo à Fazenda.

“Colocar determinado serviço ou produto (nas exceções) passa pelo mérito de se, no padrão de IVA, ele é tratado assim. Se o mundo trata de um jeito, eu vou tratar diferente? É lógico que, quanto mais exceção você fizer, você empurra para cima (a alíquota)”, disse ele ao Estadão.

O relator acha provável que exceções sejam suprimidas, mas que há o “limite da política”. Ele diz que vai fazer suas defesas técnicas do ponto de vista do IVA, mas que terá algumas limitações por conta de como está escrito o texto para que não haja erros ou insegurança jurídica. /Colaboraram Mariana Carneiro, Anna Carolina Papp e Iander Porcella

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/12/2023

COM LULA, BRASIL GASTA COMO UM MILIONÁRIO, APESAR DE TER RENDA DE CLASSE MÉDIA

Presidente volta a ignorar que caixa do Tesouro é um só e insiste em fórmula heterodoxa para contabilizar despesas do governo e maquiagem rombo colossal nas contas públicas

Por José Fucs - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Depois de uma “pausa tática”, destinada a acalmar temporariamente a turba indignada com suas declarações contra o equilíbrio fiscal, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a defender a ladainha que opõe “gasto” e “investimento” do governo.

Para Lula, não apenas as despesas com obras de infraestrutura deveriam ser enquadradas como “investimento”, mas também as realizadas com educação, saúde e até com benefícios sociais. Mais que isso, ele defende a ideia de que tudo que for considerado “investimento” deve ficar fora do resultado primário das contas públicas, que reflete o saldo das receitas e despesas governamentais em cada exercício, sem contar os juros da dívida pública, como se isso resolvesse o problema da limitação dos recursos orçamentários.

“Quando você vai fazer o Orçamento, sempre aparece alguém para dizer que está gastando demais”, pontificou Lula, em evento realizado no Rio de Janeiro na semana passada, repetindo o velho discurso, depois de dar alguns dias de folga aos brasileiros em relação ao assunto. “O Brasil sempre tratou investimento em educação como gasto. Cortar na educação é mexer na qualidade. Quando se corta em saúde, é menos médico”, acrescentou.



Lula não se mostra muito preocupado com o resultado catastrófico produzido pela política do “gasto é vida” em gestões anteriores do PT e segue pelo mesmo caminho
Foto: PEDRO KIRILOS

Como se não soubesse que o caixa do Tesouro é um só, Lula parece propagar essa narrativa pedestre, que só convence os incautos, como estratégia para justificar a ganância do governo e o rombo colossal que está provocando nas contas públicas, sem que ele seja responsabilizado pela situação, como prevê a legislação em vigor.

Na verdade, a maneira de contabilizar as despesas formalmente não faz muita diferença. Também não muda muito o resultado final se o governo recorrer à “contabilidade criativa” para maquiagem o déficit fiscal e mostrar uma fotografia distorcida da realidade. De um jeito ou de outro, independentemente de o dinheiro ser usado para custeio ou para investimento, a parcela que exceder a arrecadação vai turbinar a dívida pública. Mais dia, menos dia, é lá que a farra vai acabar, qualquer que seja o artifício contábil adotado para “dourar” os gastos.

Além disso, para financiar a ganância, o Tesouro terá de emitir títulos públicos ou simplesmente imprimir dinheiro, drenando poupança da sociedade que deveria ser destinada à iniciativa privada. Ao injetar na economia recursos que estão além de suas possibilidades, o governo também contribui de forma decisiva para aumentar a inflação e, por tabela, manter os juros na



estratosfera, com efeitos perversos para os cidadãos e para as empresas, como já aconteceu em outras administrações do PT e como está acontecendo agora.

Só em 2023, a previsão oficial é de que o rombo fiscal chegue a R\$ 177 bilhões, o equivalente a 1,7% do PIB (Produto Interno Bruto). Somando os gastos com juros da dívida pública, o déficit no ano deve chegar a 7,9% do PIB, um resultado inferior apenas ao registrado em 2020, no auge da pandemia, e em 2015, quando o processo de impeachment de Dilma, ancorado nas chamadas “pedaladas fiscais”, já estava em andamento.

No curto prazo, isso pode até alavancar o crescimento do País, como disse a deputada Gleisi Hoffmann, presidente do PT, em encontro eleitoral realizado pela legenda no fim de semana, e dar maior sensação de bem estar à população. Mas, no médio e no longo prazos, produz resultados catastróficos, como aconteceu com Dilma. Lula, porém, não se mostra muito preocupado com o saldo deixado pela política do “gasto é vida”, que marcou a gestão de sua pupila e levou o País à maior recessão da história em 2015 e 2016, com uma queda de quase 8% no PIB, e está “dobrando a aposta”.

Não é preciso ser um financista com PhD em Chicago para entender que o gasto sem lastro é insustentável

Todas as nações que seguiram por esse caminho se deram mal. Foi assim com a Grécia, na década passada, cujo governo gastou como se não houvesse amanhã, achando que poderia oferecer à população um nível de vida escandinavo sem ter condições para tanto, e foi assim também com a Argentina, que agora terá de pagar o preço de um ajuste penoso em suas contas, aqui no nosso quintal, para sair do coma e voltar a respirar sem aparelhos.

Não é preciso ser um financista com PhD na Universidade de Chicago para entender que essa ganância sem lastro é insustentável. Qualquer brasileiro sabe que, se fizer a mesma coisa que Lula está fazendo com as contas públicas do País, vai quebrar rapidinho. Por um tempo, é possível até ficar pendurado no cheque especial, pagando juros estratosféricos e vendo a dívida crescer em progressão geométrica. Agora, se a gente gastar mais do que ganha o tempo todo, querendo levar uma vida de ostentação que não tem como bancar, vai chegar uma hora em que a realidade vai se impor. A gente vai se tornar inadimplente, entrar no SPC (Serviço de Proteção ao Crédito), sofrer processos judiciais, perder bens e ficar sem crédito na praça.

Qualquer um que zele pelo seu nome sabe que não dá para viver como um milionário, sem medo de ser feliz, tendo uma renda de classe média. Não dá para comprar um SUV da BMW ou da Mercedes, se o orçamento só tem folga para a compra de um carro menos vistoso e mais acessível. Não dá também para colocar nossos filhos numa escola bilíngue em tempo integral ou buscar hospitais de excelência para a família, se a gente só tem condições de matriculá-los numa escola pública e de ser atendido pelo SUS (Sistema Único de Saúde) ou por um hospital privado mais modesto. Tampouco dá para viajar em primeira classe ou executiva e se hospedar em hotéis cinco estrelas, em vez de se apertar na econômica e ficar em pousadas mais populares, se o luxo não couber no nosso bolso.

Lula, o PT e seus aliados não gostam de comparar a gestão das contas públicas com a gestão das finanças pessoais. Sempre que tal comparação vem à tona, eles costumam argumentar que as duas coisas não são comparáveis, porque o governo tem a prerrogativa de colocar a guitarra (máquina de imprimir dinheiro) para funcionar. É inevitável, no entanto, fazer um paralelo entre a administração das finanças pessoais e o que está acontecendo no Brasil de Lula e do PT.

Como mostra a história, não há atalhos para a prosperidade. Não adianta querer socializar a miséria. Nem achar que o Estado é um saco sem fundo. Os recursos são limitados e ainda não inventaram uma forma de multiplicá-los num passe de mágica. Só o trabalho duro, ano após ano, é capaz de produzir riqueza e garantir a melhoria geral das condições de vida da população, se houver comedimento nos gastos.

Gastar de forma irresponsável, acreditando que é possível superar as restrições do Orçamento mudando o enquadramento das despesas, para dar a ilusão de que as contas não estão no vermelho, com quem Lula, só vai agravar o problema. A fatura, como sempre, vai ficar para todos nós.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/12/2023

Valor

ECONÔMICO

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

QUASE METADE DA VERBA DE RODOVIAS NO NOVO PAC VAI PARA PROJETOS DE BAIXO IMPACTO, DIZ TCU

Segundo auditoria do Tribunal, o programa destina R\$ 35,8 bilhões a investimentos não alinhados com o planejamento setorial

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



— Foto: Pixabay

Uma auditoria realizada pelo TCU (Tribunal de Contas da União) no Novo PAC do governo federal apontou que os investimentos em rodovias incluídos no programa não estão alinhados com o planejamento setorial. Segundo o relatório, 45% dos recursos públicos destinados a rodovias no programa foram alocados a empreendimentos de baixo impacto ou sem avaliação, o que significa um montante de R\$ 35,8 bilhões.

"É negativamente relevante que valores tão expressivos de recursos públicos sejam alocados em projetos de baixo impacto ou de impacto incerto (não avaliados), ampliando o alto risco de desperdício de recursos públicos", aponta o relatório.

Dos recursos públicos destinados a estradas, 32% (R\$ 26 bilhões) foram destinados a projetos de alto impacto e 23% (R\$ 18,7 bilhões) têm impacto estimado como médio.

Se considerados os projetos privados incluídos no Novo PAC, são outros R\$ 54 bilhões de investimentos (35% dos recursos privados previstos) também destinados a obras de baixo impacto ou sem avaliação pelo plano setorial, segundo a auditoria.

Na análise dos investimentos públicos em ferrovias, não há destinação a projetos de alto impacto. Quase a totalidade dos recursos, R\$ 10,3 bilhões, foram destinados a obras de médio impacto e outros R\$ 300 milhões, a obras de baixo impacto.

A auditoria identificou um cenário diferente na Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, em que "os planos setoriais em andamento não foram o ponto de partida da definição da carteira de projetos, porém teriam sido utilizados para validar as decisões tomadas". Entre os investimentos públicos do setor portuário, 79% (R\$ 1,85 bilhão) foram destinados a projetos de alto impacto.

Outra crítica do TCU é que o processo de decisão sobre quais projetos entrariam no Novo PAC não é rastreável e não estão claras as motivações para a inclusão das obras. "A fiscalização apurou que não existem processos administrativos no MT [Ministério dos Transportes] e no MPOR [Ministério de Portos e Aeroportos] que detalhem a motivação da escolha dos projetos encaminhados ao novo PAC. Também não existe registro sobre quais critérios foram utilizados para escolher o modo de financiamento da infraestrutura – se obra pública ou parceria privada".

Ainda segundo o relatório do TCU, "os gestores têm se mostrado abertos a aprimoramentos da situação encontrada. Após a Matriz de Achados, a equipe de fiscalização teve reuniões com o Ministério dos Transportes e de Portos e Aeroportos e Infra S.A. Os gestores apresentaram medidas que estão desenvolvendo ou planejando que, caso confirmadas no monitoramento, podem sanar parte dos problemas identificados".

Como conclusão, o TCU determina que os ministérios de Transportes e Portos e Aeroportos apresentem, em 30 dias, "a motivação explícita, clara e congruente que justifica a inclusão de cada novo investimento logístico no novo PAC, indicando os custos, prazos, impactos, benefícios e riscos considerados na tomada de decisão".

Além disso, o órgão recomenda que sejam definidos "mecanismos e procedimentos legais para incentivar o uso do planejamento logístico na alocação orçamentária e em programas de investimentos" e a criação de "projeto de Lei que estabeleça a exigência de critérios mínimos, a exemplo de análises preliminares de custo-benefício social e ambiental, para a inclusão dos projetos logísticos materialmente relevantes nos orçamentos públicos, a fim de evitar obras inviáveis ou de baixa viabilidade socioeconômica". Ao Ministério dos Transportes, o TCU recomenda que se inclua nos planos setoriais uma "análise de custo-benefício socioeconômico para indicar a vantajosidade dos empreendimentos classificados".

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/12/2023

BALANÇA COMERCIAL BRASILEIRA TEM SUPERÁVIT DE US\$ 3,82 BI NAS DUAS PRIMEIRAS SEMANAS DE DEZEMBRO

Valor é resultado de US\$ 9,50 bilhões em exportações e US\$ 5,68 bilhões em importações, no período, segundo a Secretaria do Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

Por Valor — São Paulo



Containers no porto de Santos — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A balança comercial brasileira registrou superávit de US\$ 3,82 bilhões nas duas primeiras semanas de dezembro — período com seis dias úteis. O valor é resultado de US\$ 9,50 bilhões em exportações e US\$ 5,68 bilhões em importações, no período, informou a Secretaria do Comércio Exterior (Secex) do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic).

No ano, o saldo positivo soma US\$ 93,29 bilhões.

A média diária de exportações em dezembro, até o dia 10 de dezembro (US\$ 1,58 bilhão), avançou 32,2% quando comparada a dezembro do ano passado. O desempenho foi impulsionado pelo avanço de 39,5% nos embarques da indústria extrativa, seguida pela agropecuária (30,9%) e indústria de transformação (29,7%).

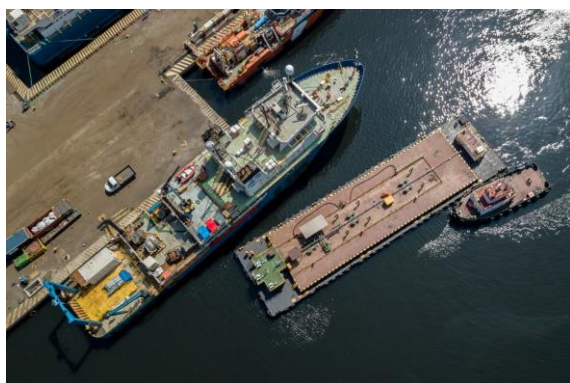
Entre as importações, a média diária de dezembro, até o dia 10 (US\$ 947,29 milhões), recuou 4,4% se comparada ao mesmo mês de 2022. Foi puxada pelo recuo de 69,1% da indústria extrativa e acompanhada pela retração de 29,5% da agropecuária. Em contrapartida, os desembarques da indústria de transformação avançaram 2,7%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/12/2023

IPIRANGA ENTRA NO MERCADO DE ABASTECIMENTO MARÍTIMO DIRETO DE EMBARCAÇÕES NA BAÍA DE GUANABARA

A operação, que envolve cinco etapas de distribuição, por duto, transporte rodoviário e marítimo, será realizada por meio de um rebocador e da barcaça CD Santos, com capacidade para 1.500 m³,
Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



A companhia detém cerca de 12% do mercado de combustíveis marítimos no Brasil e busca alavancar essa participação — Foto: Divulgação/Ipiranga

A Ipiranga, empresa brasileira do Grupo Ultra, informou que entrou no mercado de comercialização direta de óleo diesel marítimo (MGO) diretamente para embarcações na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro.

A operação é inédita no portfólio da distribuidora de combustíveis com foco na expansão dos negócios B2B e está alinhada a dois pilares da estratégia de retomada do crescimento da empresa: investimento em logística e distribuição e em suprimento e comercialização. A companhia detém cerca de 12% do mercado de combustíveis marítimos no Brasil e busca alavancar essa participação, atendendo a clientes com abastecimento de embarcações em águas.

“Este projeto mostra a nossa solidez em oferecer um amplo portfólio de produtos e, agora, de abastecimento marítimo. A empresa segue cumprindo seu papel de estar atenta às oportunidades de mercado para incrementar seu negócio, priorizando a segurança da operação, com foco em seus funcionários, comunidades próximas e meio ambiente”, disse em nota o vice-presidente da Ipiranga Empresas, José Vianna. Leia também: OceanPact firma contrato de R\$ 485 milhões com a Petrobras para realizar inspeções Bolsonaroistas protestam contra indicação de Flávio Dino ao STF

A operação, que envolve cinco etapas de distribuição, por duto, transporte rodoviário e marítimo, será realizada por meio de um rebocador e da barcaça CD Santos, com capacidade para 1.500 m³, partindo do Estaleiro São Miguel, em São Gonçalo (RJ).

No início do ano, a Ipiranga já havia iniciado a expansão da frente de negócios B2B, com a comercialização de bunker no Rio Grande do Sul, fornecendo óleo combustível marítimo para motores de navios de grande porte. Segundo a companhia, alguns dos objetivos com essa nova frente de negócio são diversificar o portfólio de operações da Ipiranga, atendendo à demanda do mercado internacional, e ampliar a participação no mercado local de Rio Grande (RS), que hoje conta com três players atuando neste porto.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/12/2023

EXCLUSIVO: GOVERNO QUER ESTENDER CONTRATO DE 5 MAIORES AEROPORTOS PARA INVESTIR EM AVIAÇÃO REGIONAL, DIZ COSTA FILHO

“Nossa ideia é pegar, por exemplo, cinco grandes concessionárias que já estão cuidando das concessões no Brasil em diferentes regiões e ampliar a outorga dessas concessões”, salientou o ministro

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O Ministério de Portos e Aeroportos desenhou um novo plano para desenvolver a aviação regional com a ajuda dos cinco maiores aeroportos concedidos à iniciativa privada. Em entrevista ao Valor, o ministro Silvio Costa Filho contou que a estratégia, já apresentada ao Tribunal de Contas da União (TCU), envolve a extensão do prazo de concessão dos grandes aeroportos, o que amplia a receita

dos contratos, mas garante, em contrapartida, investimentos para terminais de passageiros menos atrativos.

“A gente está trabalhando na ampliação das outorgas já concedidas. A Aena [grupo espanhol à frente de Congonhas e mais 16 aeroportos no país], por exemplo, tem mais 10 a 20 anos para explorar o bloco de aeroportos que ganhou e a gente está trabalhando para botar mais dez anos, por exemplo. Então, vai ter mais esse valor de outorga para colocar o privado para construir os aeroportos”, afirmou Costa Filho, em conversa por telefone.



Ministro Silvio Costa Filho — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

A estratégia do governo está voltada para os aeroportos regionais da terceira edição do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC. A lista de projetos contará com mais 21 terminais de passageiros. “Estamos, agora, ao lado da Casa Civil, remodelando essa proposta, aumentando de 99 para 120 aeroportos. A ideia é que 35 a Infraero faça e 85 o privado faça”, detalhou.

A iniciativa inclui tanto a construção de novos aeroportos regionais quanto a “requalificação” de terminais já existentes, o que envolve os trabalhos de readequação da capacidade e modernização. “Além de construir, eles vão ter que cuidar pelos próximos anos. Da forma como estamos modelando, vamos de fato trazer o privado e preservar recursos públicos para o governo aplicar em outras áreas, como saúde e educação”.

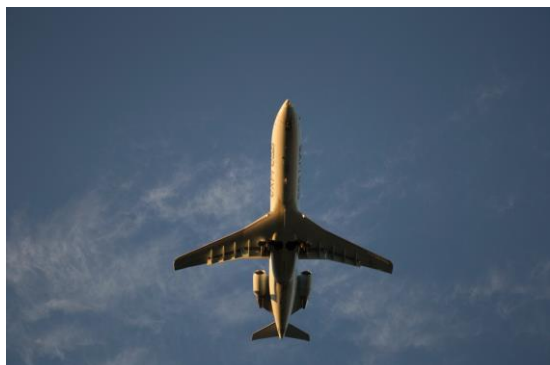
No fim do governo Jair Bolsonaro, o então Ministério da Infraestrutura deixou pronto um plano para os aeroportos regionais. Era uma tipo de parceria público-privada (PPP) que funcionaria como “concessões patrocinadas”. Com contratos de dez anos, a empresa vencedora do leilão poderia ter acesso a recursos do Fundo Nacional de Aviação (Fnac). Estudos de viabilidade chegaram a ser feitos para o que seria o primeiro leilão dessa modalidade, com bloco de oito aeroportos no Amazonas.

Antes da chegada de Costa Filho à pasta de Portos e Aeroportos, o então ministro Márcio França sinalizava que queria direcionar valores de outorgas pagas pelas grandes concessionárias para estruturar a aviação regional, sem envolver a ampliação de receita com extensão do prazo contratual. Assim como seu sucessor, França dizia que queria tornar esses aeroportos preparados para receber voos regulares, ampliando as rotas de viagens das companhias aéreas.

“Nossa ideia é pegar, por exemplo, cinco grandes concessionárias que já estão cuidando das concessões no Brasil em diferentes regiões e ampliar a outorga dessas concessões, transformando esse novo capex [investimento] na construção dos novos aeroportos e na requalificação de tantos outros. É uma maneira muito mais célere de a gente de fato fazer com que esses aeroportos saiam do papel”, disse Costa Filho.

O Valor questionou as concessionárias de Guarulhos (SP), Congonhas (SP) e Brasília (DF), aeroportos com maior movimentação de passageiros do país, sobre o interesse nos planos do governo para a aviação regional. A Inframerica, à frente da gestão do aeroporto da capital federal e comandada pelo grupo argentino Corporación América, respondeu que “entende que este é um bom caminho para viabilizar os aeroportos regionais”, que “está disposta a avaliar a proposta”.

A GRU Airport, do terminal de Guarulhos e sob liderança do operador grupo sul-africano Airports Company South Africa, antecipou que já “está em tratativas com o governo federal sobre o plano de desenvolvimento da aviação regional brasileira”. A concessionária informou que essa proposta de expandir o uso do serviço aéreo por meio de novas rotas regionais “é estratégica para o setor e está alinhada com os objetivos estratégicos da empresa”.



— Foto: Unsplash

A reestruturação do plano de aviação regional está sendo bem-recebida por ministros e técnicos do TCU, na visão do ministro de Portos e Aeroportos. Ele disse que já esteve com o presidente do tribunal, Bruno Dantas, para tratar do assunto e tem conversado com outros ministros. Em sua avaliação, “há uma sensibilização da área técnica que já defende essa possibilidade” de ampliar o prazo dos atuais contratos para apoiar a aviação regional.

“A gente pode, no prazo de 24 a 36 meses, de maneira muito célere, fazer o maior volume de construção de aeroportos da história do país”, afirmou Silvio Costa. Ao ser questionado sobre o volume de recursos que pode ser levantado, o ministro disse que será preciso aguardar a avaliação do TCU para o governo poder apresentar os cálculos.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/12/2023

FIRJAN PEDE DESTAQUE À BIOECONOMIA NA INDÚSTRIA

Entidade defende urgência na transformação do setor para economia verde

Por Naiara Bertão — Prática ESG, de São Paulo

Em novo relatório lançado durante a COP28, conferência da ONU sobre crise climática, a Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) quer chamar a atenção da indústria para a urgência da transformação verde.

Intitulado “Bioeconomia, Natureza e Negócios”, o documento aponta as tendências globais para o crescimento de setores como combustível de aviação sustentável (SAF, da sigla em inglês), diesel verde (HVO - Óleo Vegetal Hidrotratado), hidrogênio sustentável e de baixo carbono, e sistemas agroflorestais, que contribuem para a manutenção das florestas em pé.

Também explicita mecanismos e modelos de negócios para a indústria continuar gerando receita, mas dentro de uma lógica econômica menos poluidora e mais responsável com o meio ambiente e as pessoas. São apresentados, por exemplo, modelos de Soluções baseadas na Natureza (SbN), Adaptação baseada em Ecossistemas (AbE), Pagamento por Serviços Ambientais (PSA) e infraestrutura verde para segurança hídrica.

“O assunto é importante e, ao mesmo tempo, urgente. Portanto, precisa ser prioritário para os dirigentes e líderes”, diz Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira, presidente da Firjan. “Não é fácil, é incômodo, mas temos que nos sacrificar e dar passos para trás dos benefícios que o progresso, que o capitalismo nos conferiu.”

Não só as empresas precisam tomar decisões difíceis, mas o governo também. Um dos exemplos citados por Vieira é o esforço e investimento na produção de óleo e gás. Cita o caso da exploração de petróleo na Margem Equatorial, para dizer que o mesmo dinheiro a ser investido ali, também poderia ir para transição energética e projetos de bioenergia.

“O Brasil tem um negócio importante em óleo e gás, mas temos capacidade de transformar o país em um importante centro de bioindústria. É uma questão de opção”, diz Vieira.

O governo brasileiro foi criticado na COP28 por ter se aproximado da Opep+, grupo de grandes produtores de petróleo do mundo. O Brasil chegou a receber no último dia 4 o simbólico “Fóssil do Dia”, reconhecimento diário da rede global de ONGs Climate Action Network (CAN). O Brasil ganhou

o “prêmio” porque “parece ter confundido produção de petróleo com liderança climática”, disse a CAN, em comunicado.

Vieira afirma que os empresários precisam entender que investir em sustentabilidade não é deixar dinheiro na mesa. Pelo contrário, vê muitas oportunidades de negócios na bioeconomia, sem contar que uma economia com preocupação ambiental ajuda a minimizar o aquecimento global, poupando empresas e governos de sofrerem perdas com desastres naturais, danos em infraestrutura, doenças e outros problemas.

Uma iniciativa que vem sendo debatida com a indústria é a silvicultura. A atividade econômica, segundo ele, pode render com a demanda das indústrias por fontes de energia menos poluentes e sem cortar árvores nativas.

O relatório traz alguns exemplos de projetos corporativos, como o de inovação para reaproveitamento de resíduos do Instituto Senai; o de uso de algas tropicais obtidas em comunidades de pescadores para criação de ingredientes cosméticos da Assessa; do uso, pela Let's Fly, de larvas da mosca soldado negro, que se alimenta dos resíduos orgânicos e são ricas em nutrientes, para alimentação animal e produção de fertilizantes, cosméticos e biocombustíveis; além de cases de gestão de efluentes industriais e resíduos pela L'Oréal, Action Gestão Ambiental e Porto do Açú; entre outros de economia circular e preservação ambiental.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 11/12/2023

AGENDA DA FAZENDA: HADDAD PARTICIPA DE EVENTOS EM SP, REUNIÃO DO CONSELHÃO E DO G20 NESTA SEMANA

Confira o que os ministros da Fazenda, do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e do Planejamento e Orçamento já marcaram para esta semana

Por Estevão Tair, Valor — Brasília



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Andressa Anholete/Bloomberg

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tem participação prevista em diversos eventos esta semana. Na segunda-feira (11), às 9h, realiza palestra de abertura em conferência promovida pela XP em São Paulo.

Na terça-feira (12), às 9h30, Haddad participa da reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico Social Sustentável da Presidência da República, o Conselhão, no Palácio do Planalto. E na quarta-feira (13), às 12h30,

participa com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva de almoço no Itamaraty e representantes do G-20.

Na quinta-feira (14), às 9h30, o ministro discursa em outro evento ligado ao G20 e realizado no Itamaraty. E, na sexta-feira (15), participa de reunião do conselho de administração de Itaipu.

Além disso, devem continuar no radar de Haddad as tramitações no Congresso da reforma tributária, do Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2024 e das diversas medidas apresentadas pelo governo federal para diminuir o déficit primário do ano que vem.

Já o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, participa na sexta-feira de nova edição do Fórum de Altos Executivos Brasil-Estados Unidos, também conhecido como Fórum de CEOs. Também realizado no Itamaraty, o evento reúne 12 executivos do Brasil e 12 executivos dos Estados Unidos, “que formulam e apresentam, periodicamente, recomendações aos governos de ambos os países”, segundo o Ministério do

Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). O fórum é presidido por Alckmin, pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, e pela secretária de Comércio dos Estados Unidos, Gina Raimondo.

Por fim, a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, viaja na segunda-feira para Rivera, no Uruguai, acompanhada do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. A viagem serve para reinaugar o Aeroporto Binacional de Rivera, considerado pelo governo brasileiro um terminal importante para alcançar maior integração regional. No dia seguinte, ela também deve participar de reunião do Conselho, no Palácio do Planalto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/12/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE SANTOS RECEBE RECONHECIMENTO INTERNACIONAL POR INOVAÇÃO EM PARCERIA COM STARTUPS

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 11/12/2023 - 18:13



A Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu o prêmio AAPA-CIP Port Industry Award of Excellence, na categoria Alianças Público-Privadas, por sua parceria com a startup i4sea. A distinção, concedida pela Associação Americana das Autoridades Portuárias (AAPA) e pelo Comitê Interamericano de Portos (CIP), da Organização dos Estados Americanos (OEA), foi entregue durante a 31ª edição do Congresso AAPA Latino, em Barranquilla, na Colômbia, na terça-feira (5).

O prêmio foi aberto a portos públicos e privados, terminais e operadores portuários dos 35 Estados Membros da Organização dos Estados Americanos (OEA). Vale ressaltar que a APS é a única a ser premiada nas três edições do prêmio, criado em 2021, consolidando sua posição de destaque no cenário portuário, tanto nacional quanto internacional.

A honraria foi recebida pela APS e pela i4sea durante um evento que reuniu autoridades e executivos do setor portuário de todo o continente americano.

A parceria premiada entre o Porto de Santos e a startup i4sea se destacou pela inovação tecnológica. A i4sea desenvolveu uma solução de suporte à tomada de decisão para gestão de risco climático que reúne dados em tempo real, previsões de alta resolução com inteligência artificial, análises e alertas para múltiplos cenários. Tais informações sobre as condições atuais e futuras de chuva, vento, maré e onda permitem ao complexo portuário ajustar suas operações de maneira eficiente, otimizando as movimentações e aumentando a segurança.

Mateus Lima, cofundador da i4sea, esteve presente no evento e manifestou sua satisfação com o sucesso da parceria com a APS, coroada com o prêmio internacional AAPA-CIP 2023. Ele agradeceu a visão e confiança da APS, representada por Márcio Yudi Kanashiro e Roberto Paveck, que reconheceram o potencial da i4sea em Santos. Além dos feedbacks construtivos de Marcos Khalil e de toda a dedicação do time i4sea. Por fim, destacou o compromisso da i4sea em apoiar pessoas na gestão do risco climático na América Latina.

Para o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, a "premiação confirma que o Porto de Santos está ao nível dos maiores portos do mundo em tecnologia e inovação".

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/12/2023

PRATICAGEM: A NECESSIDADE DE CONTINUAR O DEBATE

Por **Luis Fernando Resano e Claudio Loureiro de Souza* OPINIÃO 11/12/2023 - 16:35



Arquivo/Divulgação

Nos próximos dias, o Senado Federal tomará decisão relevante para a logística doméstica, impactando a cabotagem e o comércio exterior brasileiro, pois é pela navegação de longo curso que 95% dele é realizado. A Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado deliberará de forma terminativa sobre o PL 757/22, com mudanças nas regras do serviço de praticagem. O prático assessora, mas não substitui a responsabilidade do Comandante do navio nas manobras na entrada e saída dos portos, e tem a sua contratação obrigatória

pelos transportadores (armadores) marítimos.

Esse PL, aprovado no Plenário da Câmara dos Deputados em regime de urgência no último dia 21/11, e com tramitação acelerada no Senado, onde deu entrada em 24/11, limita a regulação técnica exercida pela Autoridade Marítima e cria uma regulação econômica eventual, precária e de responsabilidade da mesma Autoridade Marítima, que a rejeita publicamente. O acúmulo da regulação técnica e econômica no mesmo órgão é preocupante e não desejável, nem pelos armadores, nem pela Marinha.

Está nas mãos dos parlamentares a decisão de continuar ou não o debate que poderá afetar a competitividade do comércio marítimo e do turismo. A praticagem no Brasil constitui o maior custo portuário na escala dos navios. No transporte de passageiros é 3 a 4 vezes maior que a média mundial.

O serviço é prestado em regime semelhante a um monopólio não regulado, o que já foi reconhecido pela área técnica do TCU. Apesar disso, pelas regras atuais, há uma estreita margem de negociação entre os tomadores do serviço e os práticos. O PL 757/22, se aprovado, piorara este cenário, ao confirmar a posição de domínio da negociação pela praticagem e cristalizar em lei a condição de monopólio. Como sempre, essa conta chegará à mesa e às prateleiras: mais de 90% de tudo o que brasileiro consome, importa ou exporta, vem ou vai de navio.

O tema é controverso e precisa ser amplamente debatido. Os transportadores marítimos, dentre outros setores da economia e do Governo, não concordam com a versão em análise no Senado. Os principais pontos de preocupação são: a previsão, em lei, da chamada "escala de rodízio única"; o fim da possibilidade de habilitar comandantes de navios de bandeira brasileira habituados a manobrar em um determinado porto, de poderem manobrar os navios sob seu comando sem a assessoria do prático; o estabelecimento de critérios para isenção de praticagem em lei, com redução do tamanho das embarcações hoje isentas sem a necessária análise técnica; e a fixação de preços pela Marinha após um longo processo e somente quando for aceito que há abusividade dos preços, mas de forma excepcional e temporária. Regulação exige acompanhamento permanente dos valores praticados e não somente de forma excepcional.

O rodízio único pode ser tecnicamente aceitável, desde que haja uma regulação econômica forte, eficaz e permanente, uma vez que elimina a capacidade de negociação econômica entre as partes. Não é o caso do PL 757/22, o que nos leva ao segundo aspecto. A fixação de preços só será feita mediante provocação fundamentada, em caráter extraordinário, excepcional e temporário, no limite de 12 meses prorrogável por igual período, pela Marinha. Ora, se os preços não são acompanhados de forma permanente, como podemos considerar que há regulação?

A própria Marinha reconhece não ter expertise para fazer a regulação econômica e defende que a atividade seja exercida pela agência reguladora de transporte aquaviário, a Antaq, a quem o PL 757/22 delegou um papel lateral, apenas consultivo, divergindo frontalmente da proposta original do PL apresentado pelo Poder Executivo.

Ao se posicionar contrariamente ao PL, em nota divulgada à Imprensa no dia 26, a Marinha destacou que o acúmulo das funções de regulador técnico e econômico “conduziria o regulador ao risco de captura” pela possibilidade de o prestador de serviços “aumentar dificuldades técnicas para obter vantagens econômicas”. Sobre a escala de rodízio única, sustentou que, uma vez fixada em lei, a regra “torna perene um monopólio de mercado e, por isso, é incompatível com a regulação econômica proposta na matéria que seguiu para apreciação do Senado”. Segundo o órgão, a regra privilegia a parte prestadora de serviço (a Praticagem) na livre negociação proposta, reforçando uma relação desbalanceada. Finaliza a nota pública dizendo que o texto “é contrário aos interesses públicos e ameaça a segurança da navegação”.

É consenso - do governo, da indústria, do agronegócio, passando por instituições de controle, competição e organismos internacionais e intergovernamentais - que a praticagem no Brasil atua em regime de monopólio e necessita de regulação econômica perene.

Extensos trabalhos foram produzidos pelas áreas técnicas do Tribunal de Contas da União (TCU), do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE), da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), e do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) com recomendações que vão da necessidade de maior transparência na metodologia de cálculo, até a extinção da escala de rodízio única, passando pela fiscalização mais efetiva e permanente do órgão regulador para evitar a abusividade nos preços.

Não vemos justificativa para uma tramitação acelerada na Comissão de Infraestrutura. O tema é de interesse também das Comissões de Assuntos Econômicos e de Relações Exteriores. É necessário que essas Comissões sejam ouvidas, assim como é necessária a realização de audiência pública para o aprofundamento do debate.

Assim, espera-se que o Senado decida pela continuidade da discussão do PL 757/22 e o seu amadurecimento, uma vez que não há urgência na controversa matéria. É necessário garantir que a competitividade do produto brasileiro nos mercados externo e interno seja preservada.

*Luis Fernando Resano é Diretor Executivo da Abac (Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem) e Claudio Loureiro de Souza é Diretor Executivo do Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 11/12/2023

ARTIGO - O FUTURO DA ENERGIA NO BRASIL PASSA PELA IMIGRAÇÃO

Por *Diogo Kloper OPINIÃO 10/12/2023 - 21:57*



Área de grande relevância da economia do Brasil, a exploração de petróleo e gás offshore passa por uma série de transformações e de aporte de investimentos para recolocar o país em posições de destaque tanto na indústria naval quanto em energia. As instabilidades políticas em outras potências nesse setor como Rússia, Venezuela e países do Oriente Médio figuram como uma janela de oportunidade para o Brasil que vem se preparando com a reinauguração de estaleiros, a reforma e manutenção de plataformas e estruturas offshore, construção e revitalização de embarcações.



Mais recentemente, com o incremento das pertinentes discussões da transição energética no mundo, é importante destacar que tal transformação passa também pela indústria de óleo e gás, que busca se reinventar a todo momento, utilizando-se de novas tecnologias para garantir eficiência de seus processos, melhores resultados na produção dos poços e métodos mais sustentáveis, colocando o Brasil em posição de destaque neste setor.

Por ser uma área na qual o intercâmbio de tecnologia é intenso, o país precisa recorrer à mão de obra qualificada internacional para garantir o desenvolvimento e a posição de vanguarda do Brasil. Essencialmente globalizadas, essas indústrias possuem um alto grau de cooperação técnica entre diversos países e, por isso, contam com grande volume de mobilidade de profissionais, principalmente técnicos e tripulantes. Fomentar a entrada de estrangeiros propulsiona e desenvolve a força de trabalho nacional.

O passado comprova que os tempos prósperos dessa indústria impulsionam a atração de profissionais estrangeiros para o país, o que pode e deve voltar a acontecer, ao mesmo tempo em que fomentam o mercado de trabalho local, abrindo novas e volumosas oportunidades aos trabalhadores brasileiros. A concessão de autorização de residência e visto para tripulantes estrangeiros está condicionada ao cumprimento de rigorosos critérios de proporcionalidade para a contratação de marítimos e profissionais brasileiros nos diversos níveis.

Lembramos que o Brasil vive um déficit imigratório. Há anos enviamos mais brasileiros qualificados para o exterior que recebemos estrangeiros. Segundo dados divulgados pela Polícia Federal, há cerca de 4,5 milhões de brasileiros vivendo em outros países, enquanto temos apenas 1,3 milhão de estrangeiros no país.

Profissionais estrangeiros também participam da qualificação da mão de obra local, treinando e transmitindo conhecimentos para que sejam substituídos pelos profissionais brasileiros. A legislação brasileira tem diversos recursos de proteção da mão de obra local, para diferentes setores e categorias, de modo que as empresas que contratam estrangeiros precisam justificar cada pedido individualmente, além de manter um percentual de trabalhadores brasileiros.

Atualmente, o setor é o segundo que mais emite vistos temporários para estrangeiros trabalharem no país, ficando atrás somente de vistos para profissionais técnicos em geral, que, em muitas situações acabam também atendendo ao setor. No entanto, o montante de vistos ainda não superou os números pré-pandemia, apesar das expectativas, mas segue em crescimento, já que o primeiro semestre de 2023 apresenta aumento de quase 15% do mesmo período de 2022.

Esse cenário mostra que é preciso facilitar a transferência tecnológica a partir da vinda dos estrangeiros, de forma a reduzir o atraso na curva de aprendizado técnico que o país enfrenta há alguns anos e o Brasil possa ser parte relevante do movimento de transição energética, que demanda uma tecnologia ainda mais moderna, enquanto mantém operante e mais sustentável sua frota de navios e a exploração de óleo e gás. Caso isso não seja feito, a falta de profissionais qualificados pode se tornar um gargalo para o desenvolvimento dessa indústria.

Diogo Kloper é diretor de Imigração na Fragomen no Brasil

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 10/12/2023

CONTEÚDO LOCAL: ANP APROVA RESOLUÇÃO SOBRE ACREDITAÇÃO DE CERTIFICADORAS

Da Redação *OFFSHORE* 10/12/2023 - 21:56

A Diretoria da ANP aprovou na quinta-feira (7) resolução relativa aos requisitos e procedimentos para a acreditação, pela agência, de organismos de certificação de conteúdo local de bens e serviços. O novo regulamento revoga a Resolução ANP 869/2022.



Segundo a agência, a decisão de publicar nova resolução tem como objetivos aprimorar as regras sobre o tema e simplificar requisitos e procedimentos gerais relacionados com acreditação concomitante no Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (Inmetro) para os organismos de certificação; registro de certificados de conteúdo local e de cancelamento da acreditação; aplicação de sanções por descumprimento dos requisitos; revisão e consolidação de formulários e orientações complementares ao estabelecido na resolução; e auditorias e atividades de supervisão da ANP.

A publicação de um novo ato normativo foi considerada a melhor alternativa entre as estudadas no Relatório de Análise de Impacto Regulatório (AIR) 02/2022, realizado pela ANP e que passou por consulta pública. O estudo foi feito depois que a agência identificou oportunidades para aperfeiçoar a Resolução nº 869/2022. Em seguida, a minuta para a nova resolução passou por consulta e audiência públicas.

O que são conteúdo local e acreditação

Os compromissos de conteúdo local são os assumidos pelas empresas de exploração e produção de petróleo e gás natural de contratação de um percentual mínimo de bens e serviços nacionais. A acreditação consiste no reconhecimento formal, pela ANP, da competência de organismos de certificação para atenderem requisitos previamente definidos e realizar com confiança atividades de certificação de conteúdo local. A certificação é regulada pela Resolução ANP nº 19/2013 e consiste em aferir o percentual de conteúdo local em determinado fornecimento de bem ou serviço e atestá-lo publicamente.

Fonte: ANP

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

VLI E GERDAU RENOVAM PARCERIA PARA TRANSPORTE DE CARVÃO E AÇO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/12/2023 - 21:55

Atualmente, a VLI atende a produtora de aço em fluxos na Estrada de Ferro Vitória a Minas e Ferrovia Centro-Atlântica



A VLI, operadora de terminais, ferrovias e portos, acaba de renovar o contrato com a Gerdau, a maior empresa brasileira produtora de aço. O novo acordo envolve o transporte ferroviário de carvão e aço entre portos do Espírito Santo e a unidade da empresa localizada em Minas Gerais, por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas, onde a VLI opera por direito de passagem.

O carvão é aplicado nas coqueiras, onde é produzido o coque para a produção de ferro gusa no alto-forno, transformado em aço posteriormente. O produto chega ao

Brasil por meio do Terminal de Praia Mole, operado pela VLI, em Vitória. A movimentação do carvão é feita 100% via modal ferroviário, numa operação porta a porta, que permite que o cliente receba o produto dentro da usina.

Além desta operação, a VLI também atende a Gerdau por meio da Ferrovia Centro-Atlântica, em um fluxo ferroviário que liga a cidade de Divinópolis, no centro-oeste mineiro, ao sistema portuário do Espírito Santo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

OCEANPACT ASSINA CONTRATO DE R\$ 485 MILHÕES COM A PETROBRAS PARA INSPEÇÕES DE ANCORAGEM

Da Redação OFFSHORE 10/12/2023 - 21:54



Embarcação será usada no apoio às plataformas da Petrobras (Foto: Ricardo Gomes)

Embarcação MPSV Austral Abrolhos está mobilizada com ROV capaz de realizar operações complexas em profundidades de até 3 mil metros de profundidade

A OceanPact, empresa brasileira que desenvolve e implanta soluções nas áreas de meio ambiente, serviços submarinos e apoio logístico e engenharia, venceu um processo licitatório e assinou contrato com a Petrobras para realizar as inspeções de ancoragem

de FPSOs e plataformas semi-submersíveis da companhia até 2026.

O contrato de aproximadamente R\$ 485 milhões, resultado de processo competitivo ganho pela proposta da OceanPact, prevê a inspeção dos sistemas de ancoragem de plataformas, totalizando cerca de 1,5 mil quilômetros de linhas de amarração e 600 elos.

Tanto a inspeção quanto a limpeza dos sistemas são requisitos regulatórios exigidos pelas sociedades classificadoras e servem como um dos mecanismos de controle de segurança operacional das plataformas.

A embarcação que será usada pela OceanPact para essa atividade será o "Austral Abrolhos", um MPSV (Multi Purpose Support Vessel) que estará mobilizado com o veículo de operação remota, ROV (Remotely Operated Vehicle) do tipo Work Class. Além de ser construído para operações submarinas e possuir um guindaste para atividades de até dois mil metros de profundidade, o "Austral Abrolhos" possui capacidade para transportar água, óleo diesel, fluidos de perfuração, peças e componentes, dentre outros insumos destinados às plataformas. A embarcação também é equipada com equipamentos de resposta a emergência.

Fundada em 2007, a OceanPact oferece serviços para estudo, proteção, monitoramento e uso sustentável do mar, do litoral e dos recursos marinhos para clientes de diversos setores da economia, como energia, mineração, telecomunicações, portuário e navegação, com destaque para o setor de óleo e gás.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

ARTIGO - A PRIORIDADE É A SEGURANÇA

Por Raquel Guedes OPINIÃO 10/12/2023 - 21:53



Os desafios para o cumprimento das cotas PCD no segmento marítimo.

O Brasil é um país pródigo em contradições. E é no campo do direito que melhor se comprova essa sina. De um lado, o país avança na garantia de direitos ao trabalhador, a partir da promulgação do Art. 93 da Lei 8.213/1991, o qual determina às empresas o preenchimento de 2% a 5% dos seus cargos com beneficiários reabilitados ou pessoas com deficiência. De outro, ignora previsões especiais para o ingresso



deste grupo de pessoas em determinados segmentos do mercado. É o caso do setor marítimo, onde não se pode evitar o conflito entre a previsão do artigo 93 e as regras inerentes à atividade marítima, dada a sua natureza peculiar, confirmada por normas e exigências diferenciadas.

A questão basal envolvida na reflexão proposta refere-se à realidade vivenciada pelas empresas marítimas em observância às normas, leis e à fiscalização, que desconsidera o 'fator segurança' que alcança pessoas com deficiência em trabalhos a bordo de embarcações. Se, de um lado, está estabelecida que as empresas devem cumprir de forma estrita as exigências de preenchimento das cotas legais direcionadas a beneficiários reabilitados ou a pessoas com deficiência, por outro, verifica-se não haver qualquer procedimento especial para a sua empregabilidade, seja através da verificação de candidatos disponíveis ao preenchimento das vagas, seja quanto à segurança destes profissionais, ao ocuparem cargos no mais alto nível de periculosidade, expostas a situações emergenciais com as quais, eventualmente, poderão lidar com alguma dificuldade.

A expressão aristotélica "devemos tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na medida de sua desigualdade" é utilizada comumente para explicar o princípio da igualdade. De acordo com Nery Junior (1999, p.42), "dar tratamento isonômico às partes significa tratar igualmente os iguais e desigualmente os desiguais, na exata medida de suas desigualdades". Verifica-se, contudo, nos tribunais brasileiros a prevalência de rígidas decisões sobre o assunto, assim como a aplicação da norma citada de forma estrita.

Ressalte-se que há uma lacuna no setor marítimo no atendimento, no processo seletivo e na capacitação física com regras destinadas a este grupo de pessoas. Nesse sentido, é inegável que a lei que trata da cota de cargos destinados a pessoas com deficiência não contempla as exceções, como é o caso dos trabalhadores aquaviários que prestam serviço exclusivamente a bordo de navios.

A título exemplificativo, recente edital da Marinha, aberto para o cargo de 'moço de máquinas', exige dos candidatos comprovação médica da condição física, realização de provas de natação e de permanência dentro d'água sem qualquer auxílio. Ademais, são inúmeras as previsões legais e normativas rígidas acerca da saúde e segurança do trabalhador de uma empresa marítima, nas diretrizes nacionais e internacionais, com destaque para funções de emergência, combate a incêndios, primeiros socorros e técnicas de sobrevivência pessoal.

Seriam tais normas e requisitos discriminatórios? A toda evidência, o que se assegura é o bem da vida, o princípio da igualdade e da dignidade da pessoa humana. É de notória conclusão que a pessoa com deficiência poderia ter riscos à sua segurança em determinadas funções no setor marítimo, indo, assim, de encontro aos preceitos da Justiça do Trabalho quanto à segurança e saúde dos trabalhadores.

A quais responsabilidades responderia uma empresa que, no caso de um incêndio a bordo de uma embarcação, em que fosse necessária evacuação imediata da tripulação, a pessoa com deficiência viesse a falecer em razão de sua limitação física? Vale lembrar que a marinha do Brasil não abre qualquer exceção a pessoas com deficiência e não apresenta um treinamento específico para PCDs.

Em conclusão, faz-se necessário sublinhar que os direitos fundamentais não são absolutos. Existindo um conflito, haverá a prevalência de um sobre o outro, através dos princípios da proporcionalidade e razoabilidade, com o objetivo de ser alcançado o princípio da dignidade humana.

Este princípio não deixa de ser atendido quando a Marinha do Brasil, por exemplo, deixa de prever condições específicas para o ingresso de pessoas com deficiência para seguir na carreira de marítimo. Trata-se de atender à dignidade de cada trabalhador, que permanece com seu direito ao trabalho – em outros cargos e oportunidades – e com o bem da vida preservado.

Atualmente, gira em torno de 68 o número de profissionais marítimos PCDs no Brasil, tanto em carreiras de oficiais como da guarnição, comprovando o afunilamento de profissionais marítimos no mercado e clara a inexistência de um número suficiente deste grupo de pessoas para desempenhar

atividades no setor. Logo, é inegável a total impossibilidade de que todas as empresas que atuam exclusivamente com estas atividades cumpram com a cota prevista no art. 93. da Lei 8.213/91.

Uma possível solução imediata a este cenário seria a aplicação legal de instauração obrigatória do procedimento especial pela ocorrência de motivo grave ou relevante que impossibilite ou dificulte o cumprimento da legislação trabalhista por pessoas ou setor econômico sujeito à inspeção do trabalho.

Contudo, a previsão não tem sido a realidade vivenciada pelas empresas, que são fiscalizadas e regularmente autuadas pela letra fria da lei, sem que se oportunize a narrativa que ora se apresenta.

Raquel Guedes é advogada trabalhista, sócia do escritório Lopes Pinto Advogados- LPLaw

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

BRASIL ADERE À INICIATIVA GLOBAL DE EXPANSÃO DA EÓLICA OFFSHORE

Da Redação OFFSHORE 10/12/2023 - 21:51



Registro ocorreu durante a COP 28 e visa acelerar a expansão da fonte nos países como forma de enfrentar a questão climática

O Secretário Nacional de Transição Energética e Planejamento, Thiago Barral, assinou, em nome do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, a adesão do Brasil à Global Offshore Wind Alliance (Gowa), em cerimônia realizada durante a COP28. A iniciativa é da Agência Internacional de Energia Renovável (Irena) e do Conselho Global de Energia Eólica (GWEC), cujo lançamento ocorreu na edição

passada da COP.

O objetivo da aliança é reunir governos, setor privado, organizações internacionais e outras partes interessadas para acelerar a implantação de energia eólica offshore, com o objetivo de fomentar o desenvolvimento da fonte e enfrentar as crises climáticas e de segurança energética no mundo. “O Brasil reconhece a necessidade de acelerar a transição para uma matriz energética mais limpa. Neste contexto, a energia eólica offshore faz parte do portfólio de soluções viáveis e a Gowa é uma iniciativa necessária. Em colaboração, estamos removendo as barreiras ao desenvolvimento desta nova e promissora fronteira de energia renovável,” afirmou Thiago Barral.

“A expansão da energia eólica offshore é absolutamente fundamental para que o mundo atinja a meta de triplicar as renováveis. O Conselho Global de Energia Eólica está encantado com a ambição estabelecida pelo compromisso da COP28 e a Gowa fornece o conjunto de ferramentas perfeito para implementar ações transformadoras no ritmo que o mundo precisa para permanecer no caminho rumo ao Net Zero. O GWEC vê um enorme crescimento para a energia eólica offshore, com 323 GW construídos até 2030, e a Gowa cria uma comunidade global de partes interessadas para impulsionar a aceleração da energia eólica offshore. A expansão contínua do nosso grupo diversificado e dinâmico de membros dos setores público e privado garante que a Global Offshore Wind Alliance seja um ativo fundamental para tornar a energia eólica offshore uma fonte de energia convencional”, destacou Ben Backwell, CEO do Conselho Global de Energia Eólica.

Para Elbia Gannoum, a adesão do Brasil é um marco para o avanço da regulamentação das eólicas offshore no país. “No Brasil, já estamos com mais de 78 projetos em análise pelo Ibama, o que representa mais de 182 GW de capacidade. O potencial brasileiro para eólica offshore é de 700 GW, isso significa não só um avanço rumo ao NetZero em 2030 como também o impulsionamento de novas tecnológicas que demandam energia renovável, como o hidrogênio verde. Essa adesão, pleiteada pela ABEEólica junto ao MME, garantirá ainda a eficaz implementação da política industrial

verde no país”, afirma Elbia Gannoum, presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

'É POSSÍVEL CRESCER COM SUSTENTABILIDADE', DEFENDE AMPORT

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10/12/2023 - 13:19



Arquivo/Divulgação

Associação avalia que houve evolução dos comboios que trafegam com cargas pela Amazônia e destaca estudos que ajudaram a melhorar transporte de cargas na região, com uso mais eficiente de combustível

A Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport) defende que o escoamento de cargas na região Amazônica tem condições de continuar a crescer com sustentabilidade, sem gerar impactos ao ecossistema. A capacidade instalada atual dos portos do chamado Arco Amazônico é de 52 milhões de toneladas e existem alguns projetos de ampliação em curso que, caso confirmados, podem expandi-la em mais 48 milhões de toneladas nos próximos cinco anos, alcançando uma capacidade operacional de porto para longo curso de 100 milhões de toneladas.

O diretor presidente da Amport, Flávio Acatauassú, destacou que os portos da região, compreendendo a região Norte e o Maranhão, movimentaram pouco mais da metade do que portos de outras regiões do país. Ele reconhece que também existem investimentos previstos para portos como Santos, Paranaguá, Rio Grande, Suape, Pecém e Sepetiba, mas disse que vê os terminais do Arco Amazônico entre os que mais vêm crescendo em movimentação de grãos agrícolas e que estão entre os destaques entre os terminais de uso privado (TUPs) nacionais, conforme dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Ele chamou a atenção para o desempenho dos comboios fluviais ao longo dos anos. Em 2015, eram 12 barcaças de 24 mil toneladas e empurradores 5 mil HP. Em 2022, havia 35 barcaças com 70 mil toneladas por comboio e empurradores 6.400 HP. Entre 2015 e 2017, houve aumento de 25% de potência e 108% de volume. De 2017 para 2022, o aumento de potência foi de 8% e o de volume de 40%.

“Isso é sustentabilidade: aumenta a volumetria, a navegação sem aumentar potência e queima de combustível. Depende de muito estudo, modelagem, modelo reduzido para mostrar que consegue navegar e girar sem impactar, sem bater e manter segurança da navegação”, disse Acatauassú, em entrevista a jornalistas, em Belém (PA).

Ele também contou que os estudos de maré trouxeram ganhos para a navegação de comboios pelos estreitos. “Hoje sabemos hora exata que temos que entrar para pegar maré a favor e, como ela vira a cada 6 horas, conseguimos entrar com maré a favor e, no meio do caminho, ela vira de novo, conseguimos pegá-la a favor de novo. Com isso, economizamos 3 mil litros de combustível em cada viagem”, destacou.

De acordo com a Amport, quatro empresas realizam em torno de 100 passagens por ano pelos estreitos, o que representa uma economia de 1,2 milhão de litros de diesel em um sentido. “Com a ida e a volta, estamos falando de 2,6 milhões litros de diesel por ano e de queima de efluentes que economizamos pelo simples fato de conhecer o sistema hidrológico. É sustentabilidade”, afirmou.

A Amport observa que existe uma pressão internacional crescente dos compradores pela sustentabilidade. A ferrovia e navegação interior, modais considerados menos emissores, são as

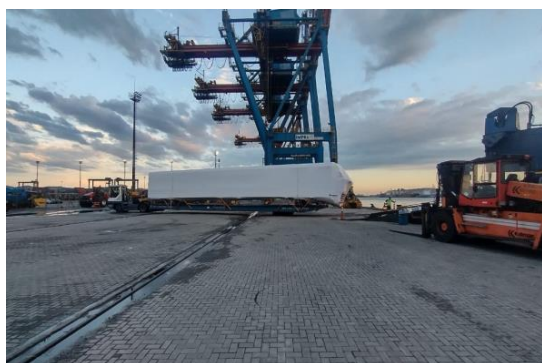
principais vias de alimentação dos portos do Arco Amazônico, que possuem vocação natural para granéis e dependem dos acessos terrestres e das estações de transbordo de carga (ETCs) para maior produtividade. "Nossos portos na pontuação estão demonstrando ser mais sustentáveis que os demais portos do Brasil", afirmou Acatauassú.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/12/2023

OPERAÇÃO ESPECIAL EM SANTOS EMBARCOU VAGÃO DO TREM MAYA PARA O MÉXICO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 09/12/2023 - 16:57



Arquivo/Divulgação

Unidade pertence a um conjunto de 42 unidades construídas em diferentes configurações e trazido ao Brasil para testes de pressão

O transporte de um vagão de grandes dimensões está demandando uma operação logística especial entre o Brasil e o México, em uma movimentação planejada pelo grupo Allog. O vagão de passageiros do Trem Maya pertence a um conjunto de 42 unidades construídas em diferentes configurações pela filial mexicana da de uma multinacional, cujo nome não foi divulgado, e trazido ao Brasil para testes de pressão na unidade da companhia em Taubaté, no interior de São Paulo. O trem pode operar a uma velocidade máxima de 160 quilômetros por hora.

Com previsão de desembarque 18 dias depois da saída de Santos, no Porto de Veracruz, o vagão ainda percorrerá 350 quilômetros até a cidade mexicana de Sahagun. O gerente técnico de projetos do grupo Allog, Carlos Souza, disse que a movimentação da carga exige logística especial desde a retirada da fábrica até a entrega no destino final, no México.

A operação demanda a utilização de uma prancha de transporte estendida e peça diferenciada. Com a carga liberada pelos órgãos anuentes, o vagão foi transferido da prancha para um mafi-trailer de 72 pés e colocado a bordo do navio ro-ro ARC Resolve, do armador Wallenius-Wilhelmsen.

"Tivemos o cuidado de buscar parceiros experientes e capacitados para realizar os serviços necessários nesse tipo de transporte. Além disso, diversas reuniões de alinhamento foram feitas com todos os envolvidos na operação, visando analisar todos os pontos e mitigar riscos", acrescentou Souza.

Por se tratar de uma carga com mais de 24 metros de comprimento, o vagão dependeu de licenças especiais para ser transportado da planta industrial, em Taubaté, até o Porto de Santos. "Neste caso específico, foi necessário providenciar também a confecção de berços de madeira para apoiar o vagão no caminhão, evitando o contato direto da base do vagão com o piso, zelando pela segurança e integridade da carga", detalhou.

Outra medida importante foi alinhar todas as etapas do transporte entre transportadora, armador e terminal para garantir o melhor resultado da operação. "O vagão também foi completamente enrolado em plástico para garantir uma maior proteção, visto que não há um contêiner ou qualquer outra estrutura protegendo a carga durante o transporte", explicou Souza.

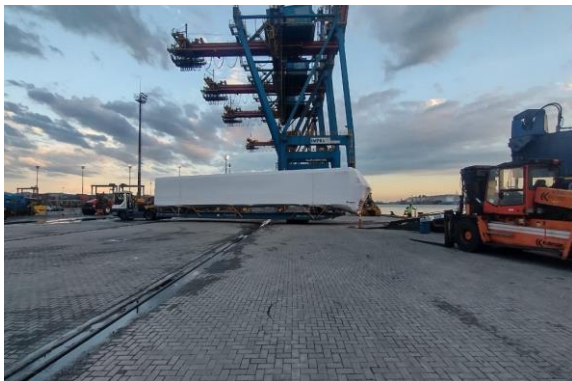
O Trem Maya é um projeto de 1.525 quilômetros de extensão que visa desenvolver e conectar o sudeste do México com a Península de Yucatán, representando um grande impulso para a mobilidade e o crescimento econômico nesta região do país. Ao todo, o projeto prevê a geração de 4.500 empregos diretos e 7.500 indiretos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/12/2023

MOVIMENTAÇÃO EM PORTOS DO 'ARCO AMAZÔNICO' FECHARÁ ANO COM CRESCIMENTO ACIMA DE 20%

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 09/12/2023 - 16:06

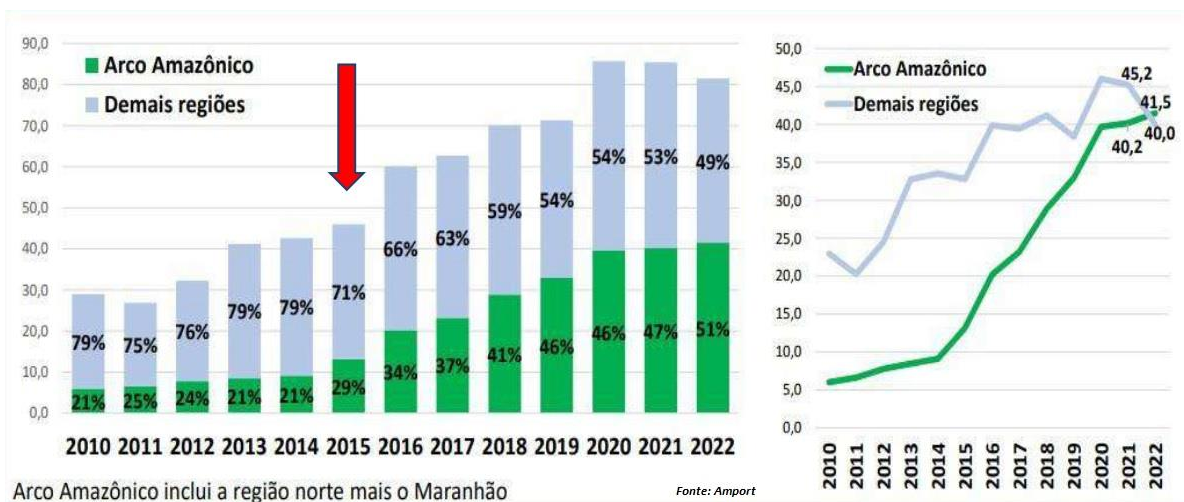


Arquivo/Divulgação

Amport projeta que 2023 encerrará com 55 milhões de toneladas de grãos vegetais embarcadas nessa região, que compreende instalações da região Norte e do Maranhão

A Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport) prevê que os portos do chamado 'Arco Amazônico' vão registrar um crescimento superior a 20% na movimentação de toneladas de grãos vegetais em

2023, em relação ao ano anterior. A expectativa é que sejam embarcadas aproximadamente 55 milhões de toneladas desse tipo de carga nessa região, que compreende instalações da região Norte, além do Maranhão.



evolucao-arco-amazonico-demais-regioes.jpg

A associação, que reúne terminais de uso privado (TUPs) e estações de transbordo de carga (ETC) que operam na região, apurou, até o final de novembro, uma movimentação da ordem de 51 milhões de toneladas, 22% superior à carga movimentada em 2022.

“Ano passado foi ‘molhado’ e, esse ano, tivemos uma ‘super seca’. Num ano tenso, embarcamos 22% a mais de carga até agora. A seca teve impacto, deixamos de movimentar mais, mas prejuízo zero”, destacou o diretor presidente da Amport, Flávio Acatauassú, em entrevista a jornalistas, em Belém (PA).

Ele ressaltou que, nos últimos sete anos, as instalações portuárias do Arco Amazônico passaram de 30% de movimentação de grãos vegetais, em relação ao restante do Brasil, para 51% em 2022, alcançando mais da metade de todo o granel vegetal que foi exportado pelo país. Foram exportadas 41,5 milhões de toneladas pelos portos do Arco Amazônico, contra 40 milhões de toneladas que saíram pelo restante dos portos nacionais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/12/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 201/2023
Página 62 de 62
Data: 11/12/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 11/12/2023