

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 208/2023
Data: 22/12/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AUTORIDADE PORTUÁRIA CONTRATA FUNDAÇÃO PARA ACELERAR PROJETO.....	4
SETOR PORTUÁRIO: UM ÓTIMO 2023 E GRANDES EXPECTATIVAS PARA 2024	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
ICMS EM PERNAMBUCO: EMPRESÁRIOS PRESSIONAM PARA DERRUBAR ALÍQUOTA DE 20,5%.....	6
PORT3 (OP, TP R\$18).....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	8
INSTITUCIONAL - PUBLICADO PLANO DE DADOS ABERTOS DA ANTAQ PARA BIÊNIO 2023-2025.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	9
SETOR PORTUÁRIO - PROGRAMA DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO É PRORROGADO POR 5 ANOS.....	9
AVIAÇÃO - OPERAÇÃO FIM DE ANO: AEROPORTOS TERÃO REFORÇO NA FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS AOS PASSAGEIROS...	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
BALANÇO 2023 - AUMENTO DA QUALIDADE DAS RODOVIAS FEDERAIS, NOVA POLÍTICA DE CONCESSÕES E CONCLUSÃO DA FNS MARCAM 2023 NOS TRANSPORTES.....	11
PORTAL PORTO GENTE	13
NECESSÁRIO CONSTRUIR UM PORTO DE SANTOS VERDE.....	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	15
EDITORIAL – VITÓRIA SIGNIFICATIVA.....	15
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Calado 1</i>	16
<i>Calado 2</i>	16
<i>GLO</i>	16
<i>Retorno</i>	16
<i>Agenda</i>	16
NACIONAL - CONGRESSO APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO	16
NACIONAL - CONGRESSO APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR MAIS CINCO ANOS	17
NACIONAL - COMISSÃO DE ORÇAMENTO APROVA VERBA PARA 2024 COM CORTE MENOR PARA O PAC	18
REGIÃO SUDESTE - TARCÍSIO VAI BUSCAR CAPITAL ESTRANGEIRO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	19
REGIÃO SUDESTE + SOPESP COMPLETA 30 ANOS MODERNIZANDO OPERAÇÕES E REIVINDICANDO MELHORES ACESSOS ...	20
REGIÃO SUDESTE - TRAJETÓRIA DE 153 ANOS É ESTÍMULO PARA PROJETOS FUTUROS DA ACS	21
NACIONAL - MINISTRO ASSINA TERMOS DE COMPROMISSO VISANDO AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS.....	22
KLABIN COMPRA OPERAÇÃO FLORESTAL DA ARAUCO NO PARANÁ.....	24
PORTOS DO PARANÁ - PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS DE PARANAGUÁ TEM AUMENTO DE CALADO	24
FORTE VENTANIA ARRASTA CARRO PARA DENTRO DO MAR NO PORTO DE RIO GRANDE.....	25
JORNAL O GLOBO – RJ	26
HADDAD DIZ QUE GOVERNO FECHARÁ 2023 COM DÉFICIT DE R\$ 130 BI, MAIOR QUE O ESPERADO.....	26
STONE APRESENTA QUEIXA-CRIME CONTRA PRESIDENTE DA FEBRABAN POR SUPOSTA DIFAMAÇÃO	27
ARGENTINOS JÁ USAM CRIPTO EM COMPRAS DE MERCADO PARA DRIBLAR DESVALORIZAÇÃO DO PESO.....	28
IMPOSITIVIDADE DE GASTOS GERA REALIDADE 'DESAFIADORA' PARA O GOVERNO, DIZ HADDAD.....	30
GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO PARA BNDES AMPLIAR CAPTAÇÃO DE RECURSOS	30
DONA DE BRASTEMP E CONSUL INVESTE R\$ 550 MILHÕES PARA EXPANDIR PRODUÇÃO NO BRASIL APOSTANDO NA RETOMADA DO CONSUMO.....	32
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	33
PACHECO DIZ A LULA QUE BASE DO GOVERNO NO SENADO É 'BEM APERTADA' E 'FRAGMENTADA'	33
SENADOR MARCELO CASTRO ENVIA R\$ 38,2 MILHÕES EM EMENDAS PARA OBRA DE CONSTRUTORA DA FAMÍLIA DELE	34
ANDRÉ MENDONÇA NEGA PEDIDO DE LIMINAR QUE TENTAVA BARRAR PRIVATIZAÇÃO DA SABESP.....	37
'REMÉDIO PARA COMBATER A INFLAÇÃO É A REDUÇÃO DOS JUROS, POR INCRÍVEL QUE PAREÇA', DIZ HADDAD.....	38
GOVERNO DE SÃO PAULO AVANÇA NO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE.....	39
PL DE CARBONO APROVADO PELA CÂMARA É VISTO COMO DE 'DIFÍCIL COMPREENSÃO' E COM 'INCERTEZAS TÉCNICAS'	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
PSB REJEITA ACORDO COM LULA NO 1º TURNO EM SP E DOBRA A APOSTA EM TABATA.....	44
A INTERMINÁVEL MONTAGEM DE LULA	45



CÂMARA PRORROGA REPORTO POR MAIS CINCO ANOS; TEXTO VAI À SANÇÃO	47
CMO APROVA CAPITALIZAÇÃO DO BANCO DO NORDESTE EM R\$ 500 MILHÕES.....	47
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	48
SEM ACORDO COM BANCOS, CMN LIMITA JUROS DO ROTATIVO A 100% DA DÍVIDA.....	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS	49
ESTALEIROS PERCEBEM AQUECIMENTO DE PROJETOS E BOA TAXA DE OCUPAÇÃO NOS DIQUES PARA EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO	49
AMPLIAÇÕES DEVEM MANTER PROJETOS DE OBRAS PORTUÁRIAS NOS PRÓXIMOS ANOS, PRINCIPALMENTE PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS.....	55
ESTUDO REALIZADO PELA CNT INDICA OS PRINCIPAIS ENTRAVES AO DESENVOLVIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL E APONTA SOLUÇÕES.....	62
FÓRUM PERMANENTE TRATARÁ DE QUESTÕES DA MÃO DE OBRA PORTUÁRIA. ATIVIDADES DEMANDAM TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO.....	64
LOGÍSTICA DE CARGAS DE PROJETO TEM BOAS PERSPECTIVAS, COM DESTAQUE PARA ENERGIA.....	68
DEMANDA POR LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS DEVE AUMENTAR E EMPRESAS ESPERAM HORIZONTE PROMISSOR NOS PRÓXIMOS ANOS.....	71
CÂMARA APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO ATÉ 2028.....	76
CDFMM DEFINE CONSELHEIROS DA PETROBRAS E MARCA REUNIÕES ORDINÁRIAS DE 2024.....	77
FRENTE SUGERE PLANO PARA RECUPERAÇÃO DE 2 PETROLEIROS DO PROMEF.....	78
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	80
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	80



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AUTORIDADE PORTUÁRIA CONTRATA FUNDAÇÃO PARA ACELERAR PROJETO

Conselho de Administração aprovou contratar fundação que fará modelagem jurídica e econômica do empreendimento

Por: *Ted Sartori*



Obra do túnel Santos-Guarujá deve começar no fim do próximo ano Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A Autoridade Portuária de Santos (APS) deu a largada formal para as obras do túnel Santos-Guarujá. Foi aprovada nesta quinta (21), pelo Conselho de Administração da APS, a contratação da Fundação Vanzolini para elaboração da modelagem jurídica e econômica do empreendimento.

O prazo do contrato geral com a Fundação Vanzolini é de 18 meses. Mas, especificamente para a conclusão do edital da licitação da obra do túnel para publicação é de até dez meses. O custo será de R\$ 19 milhões. A previsão é que a construção seja iniciada no final do próximo ano.

O presidente da APS, Anderson Pomini, ressaltou o longo tempo de debates para o aperfeiçoamento do projeto. Foram 18 encontros com membros das prefeituras de Santos e Guarujá, a comunidade portuária e a população regional.

“Nessas reuniões, conseguimos chegar a um consenso sobre o traçado do túnel, que evitará desapropriações e tornará possível cumprirmos um cronograma que prevê lançamento do edital em 2024, o início da obra entre 2024 e 2025, e a conclusão entre 2028 e 2029”, afirmou Pomini.

Na manhã do último dia 12, Pomini apresentou o projeto para deputados estaduais durante participação na Frente Parlamentar do Túnel Santos-Guarujá, presidida pelo deputado Tomé Abduch (Republicanos). Pouco tempo antes, em 24 de novembro, o assunto também foi tratado entre o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos).

Considerada a maior obra de infraestrutura do País, a ligação seca está inserida no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3) e tem orçamento estimado em R\$ 5,9 bilhões. Os investimentos serão custeados meio a meio entre os governos Federal e Estadual.

Importância

A contratação da Fundação Vanzolini para a consultoria da modelagem das obras do túnel é importante porque garantirá a segurança à construção, considera a Autoridade Portuária de Santos.

“Atendemos, assim, ao ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e ao presidente Lula, que querem rapidez nesta obra prioritária para o Brasil, uma vez que o Porto de Santos é responsável por 30% da corrente comercial do País com o mundo”, lembra o presidente da APS.

A contratada

A Fundação Vanzolini é uma organização sem fins lucrativos, criada e gerida pelos professores do departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (Poli-USP), a fim de melhorar a efetividade do processo de desenvolvimento sustentável do Brasil.

Há mais de 50 anos, a fundação desenvolve, aplica e dissemina conhecimentos da Engenharia no cotidiano de pessoas, empresas, instituições e governos, contribuindo na solução de problemas econômicos, ambientais, técnicos e sociais no Brasil e no exterior.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 22/12/2023

SETOR PORTUÁRIO: UM ÓTIMO 2023 E GRANDES EXPECTATIVAS PARA 2024

Houve avanços não apenas na carga movimentada, mas também na regulação do segmento

Por: *Gesner Oliveira*



As discussões regulatórias e concorrenciais envolvendo o leilão do STS10 e a concessão do Porto de Santos, dois temas bastante tratados nesta coluna ao longo do ano, foram suspensas Foto: Divulgação/Santos Port Authority

O setor portuário brasileiro irá encerrar mais um ano com números dignos de comemoração. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), entre janeiro e outubro de 2023, a movimentação portuária cresceu 6,02% ante o mesmo período do ano anterior, somando mais de 1,08 bilhão de toneladas movimentadas. Conforme levantamento do Livro Azul da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), em sua versão 2023, foram leiloados mais de dez arrendamentos portuários ao longo desse ano, além de diversas autorizações para operação de Terminais de Uso Privativos (TUP).

Houve avanços não apenas na carga movimentada, mas também na regulação do setor. Por exemplo, o grupo de trabalho formado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, Antaq e Tribunal de Contas da União (TCU) propôs medidas importantes para acelerar o processo de autorização para operação de TUPs e elas devem ser implementadas a partir do ano que vem. Também houve avanço nos estudos da primeira concessão hidroviária brasileira, a Hidrovia Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul, que facilitará a logística do comércio entre Brasil e Uruguai.

Há, naturalmente, questões importantes a serem resolvidas e que devem ser retomadas a partir do próximo ano. As discussões regulatórias e concorrenciais envolvendo o leilão do STS10 e a concessão do Porto de Santos, dois temas bastante tratados nesta coluna ao longo do ano, foram suspensas. Tais processos têm o potencial de efetivamente inserir o Brasil nas rotas marítimas internacionais. O desenho da concessão da Companhia Docas do Estado da Bahia (Codeba) ainda não foi definido. E a concessão do canal de acesso de Paranaguá e Antonina, que seria a primeira concessão do tipo “zeladoria” em um porto brasileiro, ainda precisa avançar.

Para o novo ano que se aproxima, o foco das discussões macroeconômicas estará nas leis de regulamentação da reforma tributária. Após sua aprovação na semana passada, o Congresso deverá se debruçar sobre os detalhes para sua implementação, o que demandará tempo e esforço do legislativo e órgãos do governo. Tais discussões também irão, certamente, afetar o setor portuário, ainda que – importante lembrar – o setor tenha sido beneficiado com regime específico. Da mesma maneira, se acompanhará os avanços da cabotagem brasileira que, no ano passado, foi impulsionada com a aprovação do BR do Mar (Lei Federal 14.031/2022).

Em suma, conforme destaca o Livro Azul da Abdib, a expectativa é grande para ano que vem no setor. Espera-se um volume de investimentos privados na ordem de R\$ 2,9 bilhões em 2024, além de R\$ 9,5 bilhões entre 2025 e 2027. Tais investimentos derivam da realização de mais de 20 projetos na carteira do Governo Federal, que envolvem, além de projetos já citados (STS10 e concessão do Porto de Santos), outros projetos de destaque, como o arrendamento do ITG02, em Itaguaí (RJ), com investimentos estimados em R\$ 3 bilhões.

Ficam os votos de boas festas às leitoras e aos leitores da coluna e a esperança de mais um próspero ano ao setor portuário!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 22/12/2023



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

ICMS EM PERNAMBUCO: EMPRESÁRIOS PRESSIONAM PARA DERRUBAR ALÍQUOTA DE 20,5%

Junto com o presidente da Alepe, Álvaro Porto, entidades empresariais enviaram ofícios a Raquel Lyra chamando atenção para a perda de competitividade com aumento do ICMS em Pernambuco

Por Fernando Ítalo



Ricardo Essinger (Fiepe) assina carta à governadora cobrando redução do ICMS em Pernambuco/Foto: Fiepe (Divulgação)

Entidades empresariais do estado, como Fiepe e Fecomércio, decidiram pressionar a governadora Raquel Lyra (PSDB) para a derrubada do polêmico aumento da alíquota de ICMS de 18% para 20,5%. O consenso no setor produtivo é de que a elevação, aprovada e sancionada em setembro passado, perdeu sentido com a homologação da reforma tributária e, se mantida, vai prejudicar a

competitividade dos negócios instalados no mercado estadual.

Procurada, a comunicação do Palácio do Campo das Princesas não se posicionou até o momento sobre este movimento. O espaço permanece aberto para manifestação.

Vale lembrar que Pernambuco, assim como outros estados, especialmente do Nordeste, elevaram o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços de forma açodada, devido ao artigo 131 do texto da reforma que estava em tramitação.

O dispositivo previa como parâmetro para a repartição do futuro Imposto Sobre Bens e Serviços (IBS) a média das receitas de ICMS entre 2024 e 2028. No entanto, na versão final do novo modelo do sistema tributário, o artigo foi suprimido pelo Senado.

O primeiro a provocar o debate sobre a perda de sentido do aumento de carga tributária no estado foi o presidente da Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe), Álvaro Porto (PSDB), que apesar de correligionário da governadora, tem se mostrado bem mais próximo à oposição.

Enquanto a reforma era promulgada em Brasília, o parlamentar enviava um ofício a Raquel Lyra – divulgado publicamente – pedindo não apenas a derrubada da elevação de alíquota, mas a redução do imposto dos anteriores 18% para 17%.

A Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco e Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Pernambuco levaram pleito semelhante ao Palácio do Campo das Princesas, excluindo, porém, a redução de alíquota para 17%. Os posicionamentos foram enviados também nesta quarta-feira, mas as entidades só tornaram a manifestação pública nesta quinta (21).

ICMS em Pernambuco: Fiepe vê aumento de carga



Em sua carta, assinada pelo presidente Ricardo Essinger, a Fiepe afirma que “o aumento de alíquota de ICMS perdeu sua razão de ser pela ausência do caráter preventivo de preservação de arrecadação tributária”.

De acordo com o documento, a elevação passa a representar “um simples aumento de carga tributária, com o que Fiepe não pode vir a concordar, nem mesmo compreender ante as dificuldades conhecidas por que passa o setor”.

A entidade cobra “que sejam adotadas providências legislativas para suspender os efeitos da lei nº 18.305, de 30 de setembro de 2023, no que diz respeito ao aumento da alíquota, assegurando a atual carga tributária das empresas industriais”.

Bernardo Peixoto chama atenção para situação da economia do estado e impactos negativos do aumento do ICMS

Aumento do ICMS em Pernambuco pode tornar ainda pior situação da economia estadual, diz Bernardo Peixoto, da Fecomércio-PE

ICMS alto pode piorar economia de Pernambuco

O ofício assinado pelo presidente da Fecomércio-PE, Bernardo Peixoto, segue linha idêntica e foram enviadas manifestações também para o presidente da Alepe e todos os deputados estaduais.

O empresário destaca que “Pernambuco, antes da alteração de alíquota, já sofria os impactos negativos de ter uma das maiores alíquotas de ICMS do Brasil”.

Ele ressalta que, mantida a majoração, os efeitos tendem a piorar, num momento em que a economia local não está numa boa fase. “Basta olhar os nossos números no ranking nacional do desemprego pra ter um panorama geral do nosso cenário hoje”, defende.

ICMS mais tira R\$ 2 bilhões da economia de Pernambuco

Com o ICMS de 20,5%, os pernambucanos vão pagar a mais R\$ 2 bilhões por ano, turbinando os cofres do governo do estado, o que pode ser uma grande tentação para o poder público. Em off, uma liderança empresarial ressalta, em tom de crítica, que “serão R\$ 2 bilhões retirados da economia”.

A fonte ressalta que, apesar desse ganho de arrecadação, “deve prevalecer o bom-senso da governadora e a alíquota vai voltar aos níveis anteriores”. “Pelo menos, é nisso que acreditamos”, frisa.

ICMS em Pernambuco no topo do ranking

Caso permaneça em 20,5%, a alíquota de Pernambuco será a segunda maior do Brasil, atrás do Piauí e Rondônia, ambos com 21%. “A decisão de aumentar o ICMS se tornou inoportuna”, afirma Álvaro Porto.

O presidente ressalta que, promulgada a reforma, o Espírito Santo, por exemplo, já recuou no aumento de 17% para 19,5% e o Rio Grande do Sul retirou de tramitação o projeto de lei para elevar o tributo.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 22/12/2023

PORT3 (OP, TP R\$18)

A Wilson Sons está convocando uma assembleia geral extraordinária para 23 jan/24 para propor um plano de non-compete e de retenção de executivos-chave devido à possibilidade de uma transação de M&A confirmada pelo controlador, Ocean Wilson Holdings Limited. Mizusaki e time comentam que a MSC parece ser a candidata favorita para adquirir a cia. Porém, conforme informado pela empresa em 14/nov, a Ocean Wilson confirmou que durante o processo competitivo, o controlador recebeu diversas ofertas não vinculantes, que, na opinião do time, podem subir o preço de aquisição para a

faixa superior de R\$ 19,90- 25,60/ação ou 9x-11x EV/EBITDA 2024 (+23% a +58% em relação ao preço de fechamento de ontem). Além disso, esta proposta inesperada de aprovação de non-compete e retention também pode fazer parte das condições de fechamento de M&A, sugerindo que uma oferta vinculante, consequentemente, o anúncio do deal parecem eminentes. Mantemos nosso Outperform para o papel.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 22/12/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

INSTITUCIONAL - PUBLICADO PLANO DE DADOS ABERTOS DA ANTAQ PARA BIÊNIO 2023-2025

Planejamento possibilita implementar ações de promoção de abertura de dados na ANTAQ



Versão final do PDA já está disponível no site da ANTAQ

Brasília 21/12/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a versão final do 3º Plano de Dados Abertos (PDA) com vigência para o biênio 2023 a 2025. O texto havia sido aprovado em setembro, porém recebeu ajustes pontuais propostos pela Controladoria Geral da União (CGU).

A proposta, que teve sua versão final aprovada pela Diretoria Geral da ANTAQ no dia 14 de dezembro, é regulamentada pelo Acórdão nº 431-2023-ANTAQ, aprovado no início do último semestre deste ano. A versão final está disponível neste link.

Os Dados Abertos são dados que podem ser livremente acessados, utilizados, modificados e compartilhados por qualquer pessoa, estando sujeitos a, no máximo, exigências que visem a preservar sua proveniência e a sua abertura. Nesse sentido, a sua publicação se justifica em prol da transparência, da melhoria do serviço público, da inovação e crescimento econômico e da eficiência no uso de recursos públicos.

O PDA contribui para o alcance da Visão da ANTAQ e para o cumprimento da Missão na medida em que as ações de divulgação de dados e o desenvolvimento de uma cultura de Dados Abertos permite que o público interessado da ANTAQ, exerça o controle social das ações da agência assim como participem das decisões da ANTAQ, com base nos dados e informações disponíveis. Além disso, há possibilidade de melhoria dos serviços públicos e propostas de inovações na atuação da agência, conforme definições do Plano Estratégico.

Ademais, atualmente a agência apresenta 7 bases abertas, quais sejam:

- Fiscalizações Arquivadas sem Irregularidade;
- Processos Sancionadores Julgados;
- Estatístico Aquaviário;
- Índice de Desempenho Portuário (IDA);
- Instalações Portuárias;
- Portos Organizados; e
- Afretamento.

Previu-se a abertura de 13 bases:

- Outorgas da Navegação;
- Instalações Privadas;



- Painel de Empresas e Linhas de Navegação;
- Situação dos Portos em Tempo Real;
- Situação Linhas de Travessia outorgadas pela ANTAQ;
- Compras e Contratações;
- Vias Economicamente Navegadas;
- Frota e Empresas Autorizadas (Marítima e Interior);
- Gestão de Multas;
- Plano Estratégico;
- Gestão Orçamentária e Financeira;
- Painel de Custos; e
- Plano de Integridade.

Por fim, o PDA está em sinergia com a estratégia da ANTAQ e instrumentos de gestão em nível tático da agência que viabilizam e potencializam as ações para divulgação e acesso a dados da ANTAQ. A agência tem como busca constante avançar em ações de transparência e divulgação de dados ao público.

Objetivos do PDA

A Política de Dados Abertos do Poder Executivo Federal é regulamentada pelo Decreto nº 8.777/2016, alterada pelo Decreto nº 9.903/2019, e Resolução nº 03 do Comitê Gestor de Infraestrutura de Dados Abertos (CGINDA). E possui como principais objetivos:

Implementar as ações de promoção de abertura de dados na ANTAQ, como documento orientador da política de dados abertos e plano tático institucional;

Fomentar a cultura de dados abertos a agência;

Identificar as bases de dados e prospectar possibilidades de reutilização das informações para o público de interesse da ANTAQ: mercado regulado, academia, Poder Público e Sociedade.

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: 22/12/2023



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

SETOR PORTUÁRIO - PROGRAMA DE INCENTIVO AO DESENVOLVIMENTO PORTUÁRIO É PRORROGADO POR 5 ANOS

Benefício fortalecerá os investimentos no setor e contribuirá para a modernização dos portos brasileiro



Importante medida para o desenvolvimento do setor portuário, Reporto é prorrogado por cinco anos - Foto: Vosmar Rosa/MT

Fundamental para o desenvolvimento e fomento do setor portuário, a Câmara dos Deputados aprovou na madrugada desta sexta-feira (22) a prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O benefício será estendido por cinco anos e fortalecerá os investimentos e incentivos necessários para tonar o país competitivo frente aos grandes mercados internacionais.

A proposta segue para sanção do presidente Lula.



Criado há quase duas décadas, o Reporto desonera os impostos de importação de máquinas, equipamentos, peças de reposição e outros bens por empresas e concessionárias do modal. Com a renovação do regime, a expectativa é que o setor aumente sua produção e tenha crescimento considerável nos próximos anos. Nos cinco primeiros meses de 2023, os portos brasileiros movimentaram 495,8 milhões de toneladas de cargas, valor 4,4% superior ao volume registrado no mesmo período de 2022.

O ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, comemorou a prorrogação do regime e destacou que ele é uma pauta essencial para agenda econômica brasileira. “Essa é uma vitória de todo o setor portuário. A prorrogação do Reporto vai estimular ainda mais o crescimento e o desenvolvimento desse setor que é fundamental para a nossa economia. A medida vai gerar mais empregos, aumentar a renda dos brasileiros e contribuir para o desenvolvimento do país”, destacou Costa Filho.

Continuidade do programa

No início de novembro, Silvio Costa Filho e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniram para tratar sobre a prorrogação do benefício. Durante o encontro, o titular do MPor ressaltou a importância de estender a desoneração de impostos para potencializar os investimentos do setor responsável por 95% do fluxo de comércio exterior do país, o que representa 80% do PIB nacional.

Aprovação no Senado

Antes de ser apreciado pela Câmara, a prorrogação do Reporto foi debatida e aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE), do Senado Federal. Durante o debate, os senadores classificaram como uma das matérias mais importantes para o desenvolvimento do país e essencial para alavancar a economia.

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

Data: 22/12/2023

AVIAÇÃO - OPERAÇÃO FIM DE ANO: AEROPORTOS TERÃO REFORÇO NA FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS AOS PASSAGEIROS

De dezembro a janeiro, 62 fiscais da Anac atuam em 18 terminais

Com a chegada do período de festas e com as férias de verão, que aumenta consideravelmente o fluxo de viagens e passageiros nos terminais brasileiros, o Governo Federal inicia a operação especial de fim de ano nos principais aeroportos. As ações de fiscalização serão intensificadas por servidores da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) durante as últimas semanas de dezembro e as primeiras de janeiro. Nesse período, 62 fiscais atuarão com objetivo de garantir a qualidade e eficiência dos serviços prestados aos passageiros.

A atuação da Agência se dará em 18 aeroportos brasileiros e vai abranger todas as cinco regiões brasileiras. Descaracterizados, os agentes vão trabalhar de forma estratégica e em conjunto com administradores aeroportuários e companhias aéreas para assegurar prestação dos serviços aos passageiros pelas empresas de transporte aéreo.

Esquema especial de atendimento ao passageiro

Paralelamente à operação realizada pelo Governo Federal, as concessionárias privadas e a Infraero terão equipes reforçadas e esquemas especiais de funcionamento nos principais aeroportos. Os funcionários das empresas administradoras dos terminais estarão devidamente identificados e espalhados em toda a área aeroportuária para esclarecer dúvidas dos viajantes.

Caso tenham dúvidas em relação aos direitos e deveres, os passageiros podem acessar os informativos da ANAC por meio de QR codes disponíveis em pontos estratégicos dos terminais.

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

Data: 22/12/2023

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

BALANÇO 2023 - AUMENTO DA QUALIDADE DAS RODOVIAS FEDERAIS, NOVA POLÍTICA DE CONCESSÕES E CONCLUSÃO DA FNS MARCAM 2023 NOS TRANSPORTES

Nova gestão dos Transportes recupera, pavimenta e duplica 4,6 mil quilômetros de pistas federais. Desafio é incrementar investimentos públicos, aprimorar regras para transferência de ativos, desenvolver transporte sobre trilhos e reforçar segurança viária



Com reforço no investimento, qualidade das rodovias federais brasileiras aumentou - Foto: Marcio Ferreira/MT

Com a tarefa de abrir caminhos para a infraestrutura de transportes do Brasil avançar, o Ministério dos Transportes recuperou, pavimentou e duplicou cerca de 4,6 mil quilômetros de rodovias federais em 2023. É o equivalente a percorrer em linha reta a distância que separa Monte Camburá (RR) e Arroio

Chuí (RS), os dois pontos extremos norte-sul do Brasil. Um esforço que somará, até o fim de 2023, investimentos na ordem dos R\$ 14,5 bilhões.

O número é mais que o dobro do registrado em 2022 pela gestão passada, quando os investimentos públicos em rodovias e ferrovias chegaram ao menor valor em décadas. Como consequência da Emenda Constitucional 126/2022, conhecida como “PEC da Transição”, e do Novo PAC, mais de 1,1 mil contratos em rodovias foram retomados, melhorando a qualidade das estradas e, ao mesmo tempo, levando desenvolvimento, renda e emprego às cinco regiões do país.

Infográfico com informações do balanço de 2023 do Ministério dos Transportes
Multimídia/MT

São oportunidades de trabalho como a conquistada pelo rasteleiro Wilson Nascimento da Silva, 30 anos. Habitante de Morada Nova, em Marabá (PA), ele atua hoje na recuperação da BR-155/PA, especificamente cuidando do acabamento asfáltico. A rodovia federal liga as cidades paraenses de Redenção e Marabá e agora significa a possibilidade de um futuro melhor para a comunidade e a família de Wilson, que passou cinco anos sem emprego formal.

“Para mim é muito gratificante poder participar da obra porque temos [no canteiro] os pais de família, que precisam levar o pão de cada dia para casa, e as pessoas que transitam aqui na BR-155. (...) Antes, a rodovia estava muito estragada. Era muito trânsito, muito acidente, estava quebrando muito para-brisa dos caminhoneiros, dos carros pequenos. Eles reclamavam muito. Do jeito que estava não dava. Vamos recuperar o trânsito e a segurança de todos nós”, afirmou.

Quais as principais obras em rodovias federais?

- BR-222/CE Travessia de Tianguá;
- BR-343/PI Viaduto do Mercado do Peixe;
- BR-060/GO Anel Viário de Jataí;
- BR-101/ES Contorno de Mestre Álvaro.

“Fizemos muito em 2023, em comparação ao que a gestão anterior entregou. Estamos abrindo caminhos para o Brasil avançar. Mas a população brasileira merece muito mais. É por orientação do presidente Lula que vamos avançar ainda mais no próximo ano, gerando emprego e renda e permitindo que todas as regiões se desenvolvam, com segurança e sustentabilidade”, ressaltou o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Parceria privada

Do total de 4,6 mil quilômetros recuperados, pavimentados e duplicados em 2023, metade foi levada adiante com investimento público. Realizado diretamente pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), só o volume tocado com verba pública já é maior do que o entregue pela gestão passada, somando orçamento da União e investimentos privados.

Porém, o governo do presidente Lula quer avançar. E, para isso ocorrer, não é possível depender apenas do orçamento público. Uma série de medidas para resgatar o interesse e aproximar investidores privados do setor de transportes foram adotadas ao longo do primeiro ano de gestão. Trata-se de parceria fundamental para retomar projetos significativos e construir uma agenda sólida para desenvolver a infraestrutura de transportes do país.

“Conversamos com todos os setores, tivemos mais de 50 reuniões bilaterais desde o início do ano com investidores, operadores de infraestrutura, representantes do mercado. Conseguimos corrigir distorções no modelo anterior de concessões e vamos avançar nos leilões previstos para 2024 e 2025”, declarou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro.

Destaques do novo modelo de concessões

- Qualificação regulatória para os projetos;
- Mais segurança jurídica;
- Lançamento da nova política de outorgas;
- Inclusão inédita de concessões no Novo PAC;
- Rodadas de negócios com operadores e investidores;
- Diálogo e escuta ativa com o mercado.

Grande passo na relação entre os setores, a nova política de concessões rodoviárias permitiu levar a leilão, pela modalidade de menor tarifa, dois lotes de rodovias no Paraná e assegurar R\$ 30,4 bilhões para a modernização dos 19 trechos de estradas que compõem os sistemas rodoviários. O valor é a soma das obras novas e serviços operacionais a serem executados pelos vencedores dos certames ao longo dos próximos 30 anos de contrato. Os processos foram marcados pelo ineditismo de conceder vias estaduais e federais ao mesmo tempo.

Uma outra inovação da modelagem que ditará os próximos leilões é o degrau tarifário no valor do pedágio, em que a tarifa só sobe quando a obra for entregue, fazendo com que a população enxergue de fato as melhorias. “Há, ainda, um pilar de sustentabilidade, em que são fomentadas ações como uso da tecnologia free flow, que tem duplo benefício: reduzir a emissão de gases poluentes sem impactar o tempo de viagem de quem trafega”, explicou a secretária nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse.



Ferrovias de Integração Oeste-Leste

Internacional

As condições de investimento nas concessões do Brasil também não passaram despercebidas por operadores europeus, no roadshow Brasil Transport Invest – Portugal, que ocorreu em Lisboa, em setembro. A percepção da delegação chefiada pelo ministro Renan Filho foi de que os projetos brasileiros chamam a atenção dos investidores pelo potencial de crescimento, além de conciliar produção e preservação – agenda de financiamento alinhada às expectativas globais de sustentabilidade.

A missão em Portugal deu sequência ao trabalho da gestão do governo do presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, de reinserir o país no cenário internacional. Durante o ano, o Brasil ingressou como membro efetivo do Fórum Internacional dos Transportes (ITF) – o qual reúne 66 nações – e equipes do Ministério dos Transportes passaram



por Argentina, Alemanha e Emirados Árabes Unidos, durante a COP28 (Conferência do Clima da Organização das Nações Unidas).

Linhas férreas

“O modo ferroviário, negligenciado durante décadas, voltou a ter protagonismo em 2023, com a retomada dos investimentos públicos e com a elaboração de políticas públicas voltadas a atrair investimentos privados com segurança jurídica. Um pontapé fundamental para colocar em prática essas determinações do presidente Lula e do ministro Renan foi a criação da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, do Ministério dos Transportes,” disse o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro. Já a principal marca foi a conclusão da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que liga Estrela D’Oeste (SP) e Açailândia (MA).

Incluídos no Novo PAC, os projetos ferroviários têm um investimento previsto de R\$ 94,2 bilhões para os próximos quatro anos, entre recursos públicos e investimentos privados. Um dos destaques do plano do governo para infraestrutura é o início das obras do trecho 1F do lote 1 da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), com 127 quilômetros de extensão.

“Eu iniciei na ferrovia como auxiliar de serviços gerais, em 2013. Hoje continuo trabalhando na Fiol, mas como engenheiro civil. Tudo começou quando, ao andar pelo trecho, eu via aquela magnitude de obra e tinha a curiosidade de saber como tudo funcionava”, contou o engenheiro de obra Álvaro Aguiar, de 30 anos, que faz parte de um mercado que emprega atualmente 66 mil trabalhadores, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer).

Segurança viária

Projetos inovadores são prioridade para a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), pois apontam caminhos para reduzir as mortes no trânsito, além de proteger os mais vulneráveis, como motociclistas, ciclistas e pedestres. Nesse sentido, a revisão do Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans) veio para estabelecer os parâmetros a serem seguidos tanto na busca por uma maior transparência quanto como meio para cobrar estados e municípios acerca de resultados que colaborem para diminuição da violência nas pistas do país.

Na busca pela redução de sinistros fatais, foi concedida pelo Governo Federal à cidade de São Paulo autorização para instalar em 17 avenidas corredores com sinalização experimental para motocicletas – é o chamado projeto Faixa Azul. Essa autorização visou estimular os municípios a tomarem iniciativas para aumentar a segurança no trânsito. Outra resolução importante do Governo Federal, via Conselho Nacional de Trânsito (Contran), teve como foco deixar claras as diferenças do que é ciclomotor, veículo autopropeleto e bicicleta elétrica e do que são motocicletas e motonetas.

Por fim, a Senatran tem se empenhado em reformular o Registro Nacional de Acidentes e Estatísticas de Trânsito (Renaest). O objetivo é transformá-lo em uma ferramenta mais eficiente de coleta de dados e, assim, formar uma base estatística mais robusta. “Além disso tudo, com a intenção de ajudar os órgãos locais de trânsito na redução de sinistros de trânsito, o Governo Federal criou o Antecipa – Tráfego Inteligente, ferramenta que possibilita analisar, com uso de inteligência artificial, dados disponíveis sobre uma região e prever locais e horários com maior risco de ocorrer colisões e outros desastres. A ferramenta está à disposição dos municípios interessados, de modo a ajudá-los a diminuir a quantidade de mortes no trânsito”, explicou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

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

Data: 22/12/2023



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

NECESSÁRIO CONSTRUIR UM PORTO DE SANTOS VERDE

Editor Portogente

Quase sempre sabemos onde, mas nunca sabemos quando as catástrofes vão acontecer. (Arsênio O. Sevá Filho)



É preciso falar sobre Porto Verde ao abordar o novo terminal de uso privado da Alemoa. Pois são devidas atenção e ação efetivas, dos órgãos responsáveis pelo controle e licenciamento de atividades geradoras de poluição. Dar legitimidade a um projeto, que incorpora a impossibilidade de falhas, como as verificadas no maior incêndio da história do Porto de Santos, do tanque da Ultracargo. Ao mesmo tempo, que incorpore novas visões e práticas universais de sustentabilidade ESG (Ambiental, Social e Governança, na sigla em inglês).

Veja mais * Incêndio da Ultracargo: uma tragédia anunciada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/85772-incendio-da-ultracargo-uma-tragedia-anunciada>

Por razões logísticas, esse projeto da Alemoa próximo à cidade, por ter melhor acesso às vias de transporte terrestre, atrai os operadores do terminal da Ilha Barnabé, na outra margem do estuário, onde são armazenados líquidos inflamáveis. Entretanto, não se percebe um Porto Seguro, por falta de um planejamento com análise de avaliação de consequências e vulnerabilidade, um debate amplo com a comunidade ameaçada.

Veja ainda * Distrito Portuário Alemoa: o retrato da omissão e de uma tragédia anunciada

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115291-no-distrito-portuario-alemoa-tragedia-e-desleixomoram-juntos>

Ao tratar do Porto Verde, implica uma aliança sustentável Porto-Cidade conectada à economia global, como Portogente abordou em webinar temático, refletindo também uma cidade portuária verde. Outrossim, promover segurança jurídica para atrair investidores exigentes de práticas coerentes com mercados interligados por sistemas globais de comércio. Constituindo um ecossistema portuário com vida urbana figurando entre os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da ONU.

Veja ainda * Desafios do Porto Verde ("Green Port") - Webinar Portogente (youtube.com)

<https://www.youtube.com/watch?v=SzYag5iAr7Y>

Não se pode transformar a cabeceira do estuário de Santos em uma bomba ameaçadora, ao se tolerar o navio tanque de gás, do grupo Cosan, que o professor pesquisador da Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), campus Baixada Santista, Jeffer Castelo Branco, comparou ao poder de explosão equivalente a 55 bombas de Hiroshima. Práticas incompatíveis com a ciência para uma vida sustentável e uma perspectiva da trágica explosão que se assistiu, recentemente, no porto de Beirute, no Líbano.

Veja mais * Megaexplosão de Beirute é um alerta aos portos do mundo

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112916-tragedia-de-beirute-e-um-alerta-aos-portos-do-mundo>

Na expressão de especialistas, o condomínio da Alemoa é um perigo para o porto e para a cidade: falta planejamento e falta controle. É preciso discutir a responsabilidade de ações e discutir com as universidades locais; promover comunicação sobre esse quadro incompatível com a atividade portuária moderna e garantir segurança. Uma realidade portuária muito além do que alcança o braço da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para assegurar o a boa relação do Porto e a Cidade de Santos.

Veja também * Debater a Antaq e regionalizar os portos

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



Portogente vai ouvir as universidades locais sobre a movimentação de mercadorias perigosas no Porto de Santos a partir do caso do terminal de Alemoa. É fundamental refletir as rotas de fugas, para evitar o caos que a cidade enfrentou no incêndio do tanque da Ultracargo. Um debate com referência de soluções nos principais portos do mundo, que participarão e serão ouvidos. Assim, construir uma relação Porto Verde-Cidade de Santos com práticas globais.

Veja mais * Regionalizar o Porto de Santos: muito além do túnel submerso e de canal de 17 metros de profundidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115716-regionalizar-o-porto-de-santos-vai-alem-do-tunel-submerso-e-canal-de-17-metros-de-profundidade>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 22/12/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – VITÓRIA SIGNIFICATIVA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A aprovação, pela Câmara dos Deputados, da prorrogação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), no início da madrugada desta sexta-feira, dia 22, representa um marco significativo para os setores portuário e ferroviário brasileiros. O Projeto de Lei (PL) 5610/2023, que agora aguarda a sanção presidencial, estende por mais cinco anos um regime que desempenha um papel crucial no estímulo aos investimentos nesses dois segmentos.

A votação simbólica reflete o reconhecimento da importância estratégica do Reporto para a agenda portuária e ferroviária brasileira. A presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, durante a sessão, destaca a relevância do tema e o empenho do Governo em assegurar a aprovação do projeto.

O Reporto, ao desonerar impostos sobre a compra de equipamentos, incluindo IPI, PIS, Cofins e Imposto de Importação, proporciona um ambiente propício para investimentos. O impacto direto desse regime é perceptível não apenas na modernização das estruturas portuárias e ferroviárias, mas também no estímulo ao crescimento econômico e ao desenvolvimento de um setor fundamental para a economia nacional.

A segurança jurídica proporcionada pela extensão do Reporto por mais cinco anos – o regime perderia a validade em 31 de dezembro – é um estímulo vital para investidores e operadores portuários. Essa medida não apenas impulsiona o presente, mas também projeta uma visão de longo prazo para o desenvolvimento sustentável desses segmentos da economia do País.

Ao garantir a continuidade desse regime, o Brasil sinaliza um compromisso com a modernização das infraestruturas portuárias e ferroviárias, incentivando a eficiência operacional e a competitividade internacional. A aprovação do PL 5610/2023 é, portanto, uma vitória importante, um passo significativo em direção a um setor de infraestrutura robusto, alinhado com os desafios e oportunidades do cenário global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/12/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CALADO 1

A Portos do Paraná - a autoridade portuária dos complexos marítimos do estado - ampliou em 1,5 metro o limite máximo do calado operacional do berço 142 do Pier Público de Granéis Líquidos (PPGL) de Paranaguá (PR), que agora chega a 11,6 metros. A medida foi oficializada nessa quinta-feira, dia 21. O aumento foi possível a partir da dragagem que foi finalizada em outubro deste ano.

CALADO 2

Para o diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Hugo, “o aumento do calado do Berço 142 é um anseio dos operadores do PPGL há mais de 10 anos que finalmente se concretiza, fruto do esforço e dedicação da equipe da Portos do Paraná na continua busca pela eficiência. Esse avanço proporcionará um significativo aumento na capacidade de embarque e desembarque de líquidos, resultando em redução de custos e ganhos na movimentação”.

GLO

A operação militar de Garantia de Lei e de Ordem (GLO) realizada pelas Forças Armadas no último mês de novembro, em portos e aeroportos brasileiros - inclusive nos portos de Santos (SP) e Rio de Janeiro (RJ) - resultou na prisão de 432 suspeitos e na apreensão de 56 toneladas de drogas. A iniciativa também resultou em um prejuízo de mais de R\$ 48 milhões aos criminosos. Os dados integram balanço divulgado pelo Ministério da Justiça e Segurança Pública na tarde dessa quinta-feira, dia 21.

RETORNO

Os ministros Renan Filho (Transportes) e Carlos Fávaro (Agricultura) voltaram a seus cargos no Governo nesta quinta-feira, dia 21. Eles haviam pedido exoneração para retornar ao Senado - os dois são senadores - e votar a favor das indicações de Flávio Dino ao Supremo Tribunal Federal (STF) e Paulo Gonet à Procuradoria-geral da República (PGR).

AGENDA

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e a governadora de Pernambuco, Raquel Lyra (PSDB), participam nesta tarde, em Recife, do lançamento do edital de licitação para a primeira etapa da obra de dragagem do canal interno do Porto de Suape. A solenidade ocorrerá no Palácio do Campo das Princesas. A obra vai aprofundar o canal, permitindo a escala de navios contêineres de 366 metros de comprimento, que vão poder operar em plena capacidade.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/12/2023

NACIONAL - CONGRESSO APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO

Medida segue para sanção presidencial. Regime garante isenção de tributos em investimentos portuários e ferroviários

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



Ampliação do prazo do Reporto foi aprovado pela Câmara na madrugada desta sexta-feira

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou, nas primeiras horas desta sexta-feira, dia 22, a extensão por mais 5 anos do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da

Estrutura Portuária (Reporto). A medida integra o Projeto de lei 5610/2023, que já foi analisado pelo Senado e agora vai à sanção presidencial. O Reporto é considerado estratégico por empresários dos setores de portos e ferrovias, uma vez que garante a isenção de tributos nos investimentos nesses dois segmentos.

A votação do texto ocorreu de forma simbólica. O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, compareceu ao plenário da Câmara dos Deputados em apelo aos parlamentares pela aprovação do texto e acompanhou a votação. Logo em seguida, o ministro comemorou a vitória em suas redes sociais, como mostra o vídeo a seguir.



<https://youtu.be/IG3awafstA0>

Na gravação, o ministro destacou a importância da prorrogação do Reporto, dizendo que trata-se de matéria fundamental para a agenda portuária brasileira, que vai estimular ainda mais o crescimento econômico e o desenvolvimento de um setor fundamental para a economia brasileira". O regime possibilita a compra de equipamentos com desoneração de IPI, PIS, Cofins e Imposto de Importação (II).

O texto da prorrogação foi incluído na pauta da Câmara dos Deputados na noite desta quinta-feira, dia 21, após o início da sessão plenária, que começou às 17h45. O deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) foi designado relator do texto também na tarde desta quinta-feira, após uma reunião com o ministro Silvio Costa Filho no Ministério de Portos e Aeroportos.

Motta confirmou ao Portal BE News o encontro com o titular da pasta para acertar a tramitação do texto e tratar de outras demandas portuárias da Paraíba. De acordo com ele, a conversa com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, para pautar a matéria também aconteceu durante o dia. "Eu pedi ao Lira pra pautar logo hoje, pois o Reporto vence dia 31 de dezembro", disse.

O PL chegou do Senado na Casa no dia 4 de dezembro, após ser aprovado em caráter terminativo na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado. O texto é de autoria do senador Carlos Portinho (PL-RJ) e foi relatado pelo senador Jaques Wagner (PT-BA).

Conforme mostrou o BE News, o setor portuário passou por momentos de incerteza quanto à aprovação do projeto na Câmara e chegou a cogitar a edição de uma medida provisória para garantir o benefício fiscal. Na terça-feira, 19, o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira, afirmou a aliados que não tinha planos até a ocasião para pautar o PL.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/12/2023

NACIONAL - CONGRESSO APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO POR MAIS CINCO ANOS

Projeto de Lei sobre o benefício já foi analisado pelo Senado e agora vai à sanção presidencial
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



O deputado Hugo Motta foi designado relator do texto também na tarde de quinta-feira, após uma reunião com o ministro Sílvio Costa Filho no Ministério de Portos e Aeroportos Crédito: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

O plenário da Câmara dos Deputados aprovou na madrugada desta sexta-feira, dia 22, a extensão por mais cinco anos do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e a Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O Projeto de Lei (PL) 5610/2023 já foi analisado pelo Senado e agora vai à sanção presidencial.

A votação do texto na Câmara dos Deputados ocorreu de forma simbólica. O ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho, compareceu ao plenário para apelar aos deputados federais pela aprovação do texto e acompanhou a votação. Após o resultado, Costa Filho comemorou a vitória e destacou a importância da medida, como mostra um vídeo que postou minutos depois em suas redes sociais.

“Trata-se matéria fundamental para a agenda portuária brasileira, que vai estimular ainda mais o crescimento econômico e o desenvolvimento de um setor fundamental para a economia brasileira”, afirmou Costa Filho na gravação. O Reporto possibilita a compra de equipamentos com desoneração de IPI, PIS, Cofins e Imposto de Importação (II).

O texto foi incluído na pauta da Câmara dos Deputados na noite de quinta-feira, dia 21, após o início da sessão plenária que começou às 17h45. O deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) foi designado relator do texto também na tarde de quinta-feira, após uma reunião com o ministro Sílvio Costa Filho no Ministério de Portos e Aeroportos.

Ele confirmou ao BE News o encontro com o titular da pasta para acertar a tramitação do texto e tratar de outras demandas portuárias da Paraíba. De acordo com ele, a conversa com o presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), para pautar a matéria também aconteceu durante o dia. “Eu pedi ao Lira para pautar logo hoje, pois o Reporto vence dia 31 de dezembro”, disse.

O PL chegou à Câmara no dia 4 de dezembro após ser aprovado em caráter terminativo na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado. O texto é de autoria do senador Carlos Portinho (PL-RJ) e foi relatado pelo senador Jaques Wagner (PT-BA).

Conforme mostrou o BE News, o setor portuário passou por momentos de incerteza quanto à aprovação do projeto na Câmara e chegou a cogitar a edição de uma Medida Provisória para garantir o benefício fiscal. Na terça-feira, dia 19, Arthur Lira afirmou a aliados que não tinha planos até a ocasião para pautar o Projeto de Lei.

Orçamento

Para esta sexta-feira está prevista a última atividade parlamentar do Congresso antes do recesso dos deputados e senadores. Mas antes os congressistas precisam votar em plenário o orçamento de 2024 já aprovado na Comissão Mista de Orçamento (CMO) nesta quinta-feira, 21.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/12/2023

NACIONAL - COMISSÃO DE ORÇAMENTO APROVA VERBA PARA 2024 COM CORTE MENOR PARA O PAC

Corte será de aproximadamente R\$ 6,3 bilhões, menos do que os R\$ 17 bilhões previstos na primeira versão do texto

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

A Comissão Mista de Orçamento (CMO) do Congresso Nacional aprovou na quinta-feira, dia 21, o orçamento de 2024. A análise do texto só foi destravada após um acordo entre líderes partidários e o relator, Luiz Carlos Motta (PL-SP), para diminuir o corte previsto no investimento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Na primeira versão do texto, o relator havia cortado o total do programa em 30% para ampliar as emendas de comissão. A porcentagem era equivalente a R\$ 17 bilhões. Após o acordo, o corte será de aproximadamente R\$ 6,3 bilhões.

O PAC é uma das prioridades do Palácio do Planalto para os investimentos no setor de infraestrutura. A ligação seca entre Santos e Guarujá (SP), será construída com parte dos recursos do programa, por exemplo.

Já as emendas de comissão são recursos disponibilizados aos parlamentares que são destinados por eles para os seus redutos eleitorais. O montante ficou em R\$ 16,6 bilhões.

Durante a discussão, a meta de déficit zero foi mantida. De acordo com o texto, o governo terá um gargalo de até R\$ 28 bilhões para despesas. Ou seja, se o Executivo tiver um prejuízo até esse valor, a meta ainda será batida.

A matéria ainda precisa passar pelo plenário do Congresso Nacional. A sessão inicialmente marcada para quinta-feira foi adiada para esta sexta-feira, 22, a partir das 11 horas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/12/2023

REGIÃO SUDESTE - TARCÍSIO VAI BUSCAR CAPITAL ESTRANGEIRO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Empresas especialistas em túneis no mundo estão interessadas no projeto, segundo o governador
Por **CÁSSIO LYRA** cassio@forumbrasilexport.com.br



Cumprindo agenda em Santos, Tarcísio de Freitas disse que o Governo do Estado estima que o início das obras para a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes aconteça em 2026 Crédito: Cássio Lyra/BE News

ESTAMOS FALANDO DOS MAIORES ESPECIALISTAS EM TÚNEIS DO MUNDO QUERENDO FAZER A CONSTRUÇÃO E A OPERAÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ"

TARCÍSIO DE FREITAS
governador de São Paulo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), revelou que vai se reunir com grupos e investidores estrangeiros no próximo mês que estão interessados na construção e operação do túnel imerso Santos-Guarujá, que vai ligar as duas margens do Porto de Santos. De acordo com o governador, grupos europeus e também asiáticos se mostraram amplamente interessados no projeto.

A obra do túnel está integrada ao Novo PAC (programa de aceleração do crescimento) do Governo Federal. Orçado em cerca de R\$ 6 bilhões, o empreendimento é a maior obra da infraestrutura do atual Governo Federal e terá recursos tanto da União quanto do Governo do Estado.

De acordo com o governador, existe um grande interesse do mercado no túnel em relação a construção e operação.

“Acho que o projeto do túnel vai ser um grande exemplo de cooperação bem sucedida entre Governo Federal e Estadual. A boa notícia é que são vários grupos interessados na obra”, comentou Tarcísio,



que esteve na Baixada Santista na quinta-feira (12) para a entrega de moradias populares em Santos e em Guarujá.

Tarcísio revelou que durante o mês de janeiro vai participar de um roadshow pela Europa onde vai apresentar o projeto do túnel Santos-Guarujá. França, Itália, Holanda e Espanha serão alguns dos países aos quais a comitiva do Estado fará visitas.

“O projeto está sendo muito bem aceito no mercado. Nós já conversamos com alguns grupos estrangeiros, empresas da Europa, embora tenhamos detectado o interesse também de grupos asiáticos. Eles têm interesse em fazer a obra e sua operação. Vamos iniciar a viagem pela França, depois Itália, Holanda e Espanha. Estamos falando dos maiores especialistas em túneis do mundo querendo fazer a construção e a operação do túnel Santos-Guarujá”, analisou.

Nova Imigrantes

Durante a cerimônia de entrega de moradias populares em Santos, o governador Tarcísio de Freitas afirmou que o Governo do Estado estima que o início das obras para a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes aconteça em 2026. Na última sexta-feira (15), ele anunciou que vai pedir à concessionária Ecovias que faça o projeto da nova ligação rodoviária entre a Grande São Paulo e a Baixada Santista.

Ao BE News, Tarcísio comentou que o Estado deverá anunciar o início da confecção do projeto já no início do ano que vem.

“A gente ainda vai desenvolver o projeto de engenharia; estamos em tratativas para isso. É um estudo que vai levar algum tempo e a gente quer começar o quanto antes. Estamos estimando um ano e meio ou dois anos de projeto executivo para que a gente possa dar início a obra”, comentou.

De acordo com o governador, a partir da elaboração do projeto de engenharia é que será possível saber se a nova pista será somente para o fluxo de caminhões ou atenderá veículos pesados e leves simultaneamente.

O estado ainda não trabalha com prazos e cronogramas, uma vez que o projeto executivo será elaborado, mas Tarcísio se mostrou confiante e crê que entre 2025/2026 já se iniciem os primeiros trabalhos da nova pista.

Durante o roadshow na Europa no mês que vem, o governador revelou, também, que durante visita à Itália, a comitiva do Governo Estadual vai se reunir com a empresa controladora da Ecovias para fazer a apresentação do projeto da nova ligação rodoviária.

A única via de acesso para a chegada de caminhões ao Porto de Santos é a Via Anchieta, a mais antiga do Sistema Anchieta-Imigrantes, que está chegando ao seu limite. Uma nova ligação entre Planalto-Santos é uma das principais reivindicações do setor.

Conforme números apresentados pela concessionária Ecovias e também pelo Sindicato das Empresas de Transporte Comercial de Carga do Litoral Paulista (Sindisan), pelo menos 12 mil caminhões descem pela via Anchieta por dia, com o número podendo ser diretamente afetado em razão de intercorrência na rodovia, principalmente no que diz respeito a seu trecho de serra.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 22/12/2023

REGIÃO SUDESTE + SOPESP COMPLETA 30 ANOS MODERNIZANDO OPERAÇÕES E REIVINDICANDO MELHORES ACESSOS

Presidente do sindicato de operadores portuários de São Paulo fez um balanço dos desafios que tem pela frente

Por **BRUNO MERLIN** bruno@forumbrasilexport.com.br



Os operadores portuários têm, na opinião do presidente do Sopesp, Régis Prunzel, uma grande parcela de contribuição no bom resultado registrado na balança comercial Crédito: Divulgação

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) celebra 30 anos de existência neste dia 22 de dezembro exercendo protagonismo nas esferas regional e nacional e desenvolvendo um trabalho para acelerar e modernizar processos relacionados ao setor que representa. O

Porto de Santos, principal complexo marítimo do País, segue registrando recordes apesar das incertezas econômicas e do atribulado panorama geopolítico internacional.

Segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, o superávit acumulado pela balança comercial de 2023 é de US\$ 89,285 bilhões, o maior resultado para o período desde o começo da série histórica, iniciada em 1989. São Paulo é o estado que apresenta a maior participação nas transações comerciais com o exterior (54,6%), grande parte viabilizada por meio do porto santista.

Os operadores portuários, aponta o presidente do Sopesp, Régis Prunzel, têm fundamental papel neste saldo positivo, desempenhando com eficiência e segurança a movimentação de cargas e pessoas. “O setor trabalhou incansavelmente para que as operações, tanto em Santos e Guarujá, quanto em São Sebastião, os dois portos do estado, fossem eficientes. Atingimos o objetivo, e os números estão aí para comprovar. Ficamos felizes, pois é fruto, também, do diálogo que mantemos com trabalhadores, categorias empresariais e governantes”.

Ele destaca, ainda, que toda a interlocução do sindicato corrobora para que a economia do Brasil cresça. “Pelos portos do estado passa grande parte da riqueza gerada pela nação. Então, é fundamental que os portos paulistas cresçam, e isso só acontece se, juntos, buscarmos o desenvolvimento para maior fluidez. Seguimos atentos às novidades do mercado, agindo para que 2024 seja um ano ainda melhor”.

O Sopesp também vem pressionando o Poder Público para que os acessos terrestres ao complexo santista sejam aperfeiçoados. Um primeiro passo neste sentido foi dado com a modelagem inovadora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), operada em conjunto por Rumo, VLI e MRS com o compromisso de garantir a manutenção e a expansão da infraestrutura ferroviária. O sindicato agora concentra esforços na reivindicação para criação de uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista.

“Uma coisa é clara: está mais do que na hora de termos uma terceira pista no Sistema Anchieta-Imigrantes. O formato atual está saturado, impedindo maior fluidez. Isto compromete a movimentação, já que impede que as cargas cheguem e saiam com mais velocidade. Trata-se de um assunto urgente, o que nos fez seguir dialogando com as autoridades, buscando, finalmente, uma solução”.

Na esfera trabalhista, o Sopesp assinou, em setembro deste ano, a Convenção Coletiva de Trabalho 2023/2024 com o Sindicato dos Trabalhadores de Bloco dos Portos de Santos, São Vicente, Guarujá, Cubatão e São Sebastião. Entre os principais pontos acordados, estão a abertura de 30 vagas no cadastro do Ogmo Santos para ingresso de novos trabalhadores da categoria de bloco e a regulamentação de critérios para contratação de trabalhadores a vínculo. Havia 16 anos que um acordo assim não era firmado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/12/2023

REGIÃO SUDESTE - TRAJETÓRIA DE 153 ANOS É ESTÍMULO PARA PROJETOS FUTUROS DA ACS

Associação Comercial de Santos faz aniversário neste dia 22 de dezembro e aponta “grandes movimentos de infraestrutura” como prioridades

Por **BRUNO MERLIN** bruno@forumbrasilexport.com.br



Entre os desafios da ACS enumerados pelo próprio presidente da instituição, Mauro Sammarco, estão as discussões sobre movimentos relacionados ao setor de infraestrutura Crédito/Divulgação/ACS

Fundada em 22 de dezembro de 1870, a Associação Comercial de Santos (ACS) nasceu já desempenhando um papel fundamental no planejamento do futuro do município, que se mostrava promissor do ponto de vista comercial e de desenvolvimento urbano. Convidado pelo BE News para refletir sobre essa trajetória que completa 153 anos, o atual presidente da entidade, Mauro Sammarco, disse que a associação testemunhou e contribuiu para “um Brasil que cresceu e se tornou uma das maiores economias do mundo”. Segundo ele, esse crescimento exponencial ao longo de um século e meio foi conduzido com sucesso pelo Poder Público e por importantes atores como a ACS, tendo o diálogo como um fator fundamental para a formação de uma cidade vigorosa e bem estruturada.

“A modernização da economia ao longo desses 153 anos foi intensa, e a ACS demonstrou a capacidade de se manter alinhada com o progresso, tornando-se uma das entidades mais respeitadas do País. Conforme nossa missão estabelecida na constituição, trabalhamos pelo desenvolvimento econômico e social de Santos e região. Nesse sentido, além de intensificar as atuações em defesa do mercado, a ACS atua intensamente pela evolução do debate político, visando planejamento público de Estado, que garanta o desenvolvimento contínuo e sustentável, de acordo com o pacto global da ONU”, resumiu Sammarco.

Entre os principais desafios para o futuro, apontou o presidente, estão as discussões sobre os grandes movimentos relacionados ao setor de infraestrutura, como a ligação seca entre Santos e Guarujá, a ampliação da ligação rododiferroviária com o Planalto e a revitalização do Centro Histórico santista.

Projetando um desenvolvimento econômico sustentável, Sammarco recordou a história da região e da associação para enfatizar a importância da Baixada Santista para todo o território nacional. Os últimos 153 anos, observou, formam um “período histórico crucial para o impulso do crescimento da economia brasileira, tendo Santos como uma das variáveis principais dessa equação”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/12/2023

NACIONAL - MINISTRO ASSINA TERMOS DE COMPROMISSO VISANDO AMPLIAÇÃO DO PORTO DE SANTOS

Documentos se referem à expansão da poligonal, construção de berços de atracação e obras na Perimetral de Guarujá

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



O ministro de Portos e Aeroportos assinou os termos de compromisso envolvendo o Porto de Santos e a ordem de serviço para a construção do Aeroporto de Guarujá

O novo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, visitou na quinta-feira (21) as cidades paulistas de Santos e Guarujá, onde assinou três termos de compromisso de obras visando, principalmente, a

ampliação do Porto de Santos.



Os documentos foram assinados na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), juntamente com os prefeitos das duas cidades – Rogério Santos (PSDB), de Santos, e Válter Suman (PSDB), de Guarujá -, além de Anderson Pomini, presidente da empresa pública que administra o complexo portuário.

Costa Filho também aproveitou a ocasião para confirmar a manutenção de Pomini à frente da APS.

O primeiro termo assinado refere-se à viabilidade de estudos para expansão da área poligonal do Porto de Santos a partir de uma área de 400 mil m², que pertence à Prefeitura de Santos, no bairro Alemoa.

“O ministro nos determinou para incluirmos esses 400 mil metros quadrados como sendo de área portuária. Depois de uma análise técnica, irá depender, claro, de um futuro acordo com a Prefeitura, respeitando as exigências formais”, afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

O segundo diz respeito à construção de quatro berços de atracação na área onde estão localizados os terminais de combustíveis, também no bairro Alemoa, na margem direita do Porto de Santos.

E o terceiro termo de compromisso é referente às obras da segunda fase da Avenida Perimetral, em Guarujá. Os serviços preveem melhorias de pavimentação e infraestrutura, visando a entrada e saída de caminhões pela via conhecida como Rua do Adubo, que dá acesso aos terminais da margem esquerda.

Orçada em R\$ 580 milhões, a obra está inserida no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal e deve ter início no ano que vem, de acordo com a APS.

Após a coletiva de imprensa, o ministro e as demais autoridades presentes se reuniram com líderes e representantes de sindicatos ligados ao Porto de Santos. No encontro, que durou pouco mais de uma hora, os sindicalistas pediram, entre várias reivindicações, a garantia dos empregos, a não desestatização do Porto de Santos e a revisão do Portus – fundo de aposentadoria dos trabalhadores das administrações portuárias.

Túnel e agenda em Guarujá

Após encerrar sua agenda em Santos, o ministro Silvio Costa Filho fez um passeio de barco para conhecer o canal do Porto de Santos. Na ocasião, ele pôde ter uma noção do traçado do futuro túnel imerso que ligará as duas margens do complexo, entre Santos e Guarujá. O empreendimento de pouco mais de R\$ 5 bilhões é o maior incluído no PAC.

Após o passeio, o ministro desembarcou em Guarujá. Lá, ele visitou a Base Aérea de Santos, local que abrigará as futuras instalações do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá. Costa Filho assinou a ordem de serviço para a construção do futuro terminal, na ordem de R\$ 21 milhões.

Outros assuntos abordados pelo ministro em Santos

– Desestatização

O ministro afirmou que trata-se de uma decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), visando a valorização do cais santista.

– STS 10

Costa Filho disse que espera que o processo sobre o terminal seja concluído em pelo menos seis meses, aguardando a validação. Ele afirmou que o ministério atuará em conjunto com a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários).

– Dragagem



Costa Filho falou também sobre a modelagem e cronograma para a dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos. O ministro disse que há avanços sobre o projeto de uma PPP (Parceria Público-Privada), com previsão da licitação para o ano que vem.

– Setor aéreo

O ministro revelou que está abrindo diálogos com a Infraero e com as companhias aéreas. Afirmou que pretende construir 100 novos aeroportos regionais e destacou que dará prioridade para a aviação de cargas. Segundo ele, o Brasil tem um grande potencial, mas que é pouco utilizado e pode oferecer isso ao mercado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/12/2023

KLABIN COMPRA OPERAÇÃO FLORESTAL DA ARAUCO NO PARANÁ

Valor pago pelos avos florestais foi de US\$ 1,16 bilhão, o equivalente a R\$ 5,8 bilhões

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A Klabin, produtora e exportadora de papéis, anunciou na quarta-feira (20) a compra da operação florestal da Arauco, no Paraná. O investimento de US\$ 1,160 bilhão, equivalente a R\$ 5,8 bi de reais, compreende a aquisição de 85 mil hectares de áreas florestais produtivas (de pinus e eucalipto), localizadas majoritariamente no estado do Paraná, e 31,5 milhões de toneladas de madeira em pé, além de máquinas e equipamentos florestais.

A compra foi estratégica para a empresa brasileira porque possibilitou a autossuficiência em matéria-prima, que era um ponto crítico para os custos de produção nos próximos anos.

“A empresa destaca a antecipação do atingimento da autossuficiência alvo de 75% de madeira própria no Paraná e a conclusão da expansão de terras na região, o que gera redução relevante de investimentos futuros e ganhos significativos com sinergias operacionais. Além disso, após a colheita do primeiro ciclo, a Klabin excederá a sua meta de autossuficiência em aproximadamente 60 mil hectares produtivos, que poderão ser monetizados”, informou a companhia em comunicado.

Marcos Ivo, diretor financeiro e de relações com investidores da Klabin, disse que a compra foi uma oportunidade em termos operacionais e financeiros, que reduzirá a necessidade de compra de madeira de terceiros e aumentará a competitividade de custos da companhia, criando valor para os acionistas.

A conclusão da operação está sujeita à aprovação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade). Após o aceite do valor total a ser investido, previsto para o segundo trimestre do ano que vem, R\$ 3 bilhões se referem à madeira adquirida e R\$ 2,8 bilhões à compra das terras propriamente.

Arauco

A venda do avo também foi estratégica para o grupo chileno Arauco, que planeja investir R\$ 28 bilhões em uma fábrica de celulose em Mato Grosso do Sul, na cidade de Inocência.

O projeto prevê ainda a construção de um trecho de 47 km de ferrovia saindo da fábrica até a Ferronorte, para escoar a produção.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/12/2023

PORTOS DO PARANÁ - PÍER PÚBLICO DE GRANÉIS LÍQUIDOS DE PARANAGUÁ TEM AUMENTO DE CALADO

Autoridade Portuária anunciou ampliação do calado operacional em 1,5 m

Por CÁSSIO LYRA cassio@forumbrasilexport.com.br



O novo calado foi homologado pela Marinha por meio da Capitania dos Portos do Paraná (Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná)

A Autoridade Portuária dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA) anunciou na quinta-feira (21) o aumento do calado operacional do berço 142 do Píer Público de Granéis Líquidos do Porto de Paranaguá. A nova medida traz um ganho de 1,50 metro em relação ao parâmetro anterior, deixando o calado com 11,60 metros do berço interno.

O novo calado foi homologado pela Marinha por meio da Capitania dos Portos do Paraná, com parecer favorável da Praticagem, e já pode ser usufruído pelos operadores portuários.

“O aumento do calado do Berço 142 é um anseio dos operadores do PPGL há mais de dez anos que finalmente se concretiza, fruto do esforço e dedicação da equipe da Portos do Paraná na contínua busca pela eficiência. Esse avanço proporcionará um significativo aumento na capacidade de embarque e desembarque de líquidos, resultando em redução de custos e ganhos na movimentação”, destacou o Diretor de Engenharia e Manutenção da Portos do Paraná, Victor Hugo Kengo.

O berço 142 faz parte do Píer Público de Graneis Líquidos (PPGL) em conjunto com o berço 141, e é usado para carregamento ou descarregamento de produtos como óleos brutos de petróleo, óleo diesel, metanol e diversos tipos de gasolina, entre outros. Operam no local a CPA Terminal Paranaguá, CBL, Transpetro, Fospar e também a Cattalini (que também possui um terminal privado de líquidos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 22/12/2023

FORTE VENTANIA ARRASTA CARRO PARA DENTRO DO MAR NO PORTO DE RIO GRANDE

Segundo a Autoridade Portuária, veículo estava vazio e ninguém ficou ferido

Por Cássio Lyra cassio@forumbrasilexport.com.br



Segundo a Portos RS, a queda do veículo no Porto de Rio Grande ocorreu no momento em que um técnico em segurança no trabalho realizava sua atividade de fiscalização

O carro de uma empresa que presta serviços à Portos RS no Porto de Rio Grande (RS), foi arrastado até o mar após a passagem de uma forte ventania na madrugada da última segunda-feira (19). De acordo com a Autoridade Portuária, o veículo estava vazio quando caiu do cais e ninguém ficou ferido.

Segundo a Gerência de Saúde e Segurança no Trabalho da Autoridade Portuária, o fato aconteceu no intervalo entre 1h30 e 4h.

Conforme informou a Portos RS, a queda do veículo ocorreu no momento em que um técnico em segurança no trabalho realizava sua atividade de fiscalização. O profissional teria posicionado o veículo próximo à linha de cais e, ao se distanciar, foi informado por trabalhadores portuários que estavam no local de que o automóvel havia se movimentado e caído no mar.

A Autoridade Portuária disse que no momento da queda da viatura chovia bastante, além da presença de fortes ventos, onde foram registrados rajadas entre 29 e 30 nós (55 quilômetros por/hora). Com o auxílio de um guincho, o automóvel foi retirado do mar. Em comunicado oficial, a PortosRS informou que já foram iniciadas as investigações para verificar as causas do incidente.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 22/12/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

HADDAD DIZ QUE GOVERNO FECHARÁ 2023 COM DÉFICIT DE R\$ 130 BI, MAIOR QUE O ESPERADO

No início do ano, ministro da Fazenda prometeu tombo abaixo de R\$ 100 bi

Por *Manoel Ventura — Brasília*



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Washington Costa/MF

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta sexta-feira que o governo fechará o ano de 2023 com um déficit em torno de R\$ 130 bilhões, ou 1,3% do PIB. O valor é pior do que o próprio ministro prometera em janeiro: um rombo abaixo de R\$ 100 bilhões. Porém, o número é melhor que o previsto em lei, que autoriza um rombo de até R\$ 230 bilhões.

Haddad afirmou que esse valor já era previsto pelo governo Bolsonaro.

— O déficit estimado para 2023 feito pelo governo anterior já estava em torno de R\$ 130 bilhões. É preciso registrar esse fato porque isso é um dado da realidade. E é isso que vai acontecer.

O ministro disse que essa conta já considera, por exemplo, uma compensação de R\$ 20 bilhões a estados pelas perdas com a redução do ICMS sobre combustíveis, telecomunicações e energia, durante o governo Bolsonaro.

O valor, porém, não leva em conta um pagamento de R\$ 90 bilhões em precatórios (despesas decorrentes de decisões judiciais) que está atrasado. Uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) permitiu tirar esse valor da conta.

Redução dos juros

Haddad reconheceu a evolução positiva de vários indicadores econômicos no Brasil em 2023, com exceção do investimento privado, que ele considerou como "única variável preocupante".

— Isso obviamente tem a ver com a política monetária que quis trazer a inflação para dentro da banda rapidamente — disse ele, destacando a necessidade de que o investimento privado reaja.

Haddad disse que o afrouxamento monetário tem que continuar. Depois de manter os juros em um pico de 13,75%, o Banco Central iniciou em agosto um ciclo de cortes que já reduziu a taxa básica

de juros Selic em 2 pontos percentuais, para o atual nível de 11,75%, sinalizando mais cortes de 0,5 ponto à frente.

— Juro está caindo e vai cair mais, e tem que cair mais — disse ele.

O ministro disse que o aumento de investimentos levará ao aumento da oferta de produtos, o que reduziria a pressão inflacionária no médio prazo.

— O remédio para cortar inflação é a redução dos juros, por incrível que pareça.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/12/2023

STONE APRESENTA QUEIXA-CRIME CONTRA PRESIDENTE DA FEBRABAN POR SUPOSTA DIFAMAÇÃO

Empresa de maquininha acusa federação de fazer 'campanha difamatória' contra as instituições de meios de pagamento. Disputa se dá por cobrança de juros no cartão de crédito

Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro



Stone diz ter tido reputação afetada pela Febraban, que reúne bancos no país — Foto: Agência O Globo

A empresa de maquininha Stone entrou com uma queixa-crime na Justiça contra o presidente da Federação Brasileira de Bancos (Febraban), Isaac Sidney Menezes Ferreira, alegando que uma "campanha difamatória" estaria sendo feita contra as instituições de meios de pagamento.

Empresas de maquininhas e bancos tradicionais vinham travando uma disputa sobre os juros no rotativo do cartão de crédito e as compras parceladas no cartão sem juros. Os bancos não queriam teto para os juros e condicionavam qualquer redução a restrições no parcelamento sem taxa.

Um grupo de trabalho com participação de ambos os lados e com integrantes do governo chegou a ser formado, mas não houve consenso. Com isso, o Conselho Monetário Nacional (CMN) decidiu nesta quinta-feira, manter o que prevê a lei do Desenrola, que limita a cobrança de juros no rotativo ao valor da dívida no cartão. Ou seja, a dívida total será no máximo o dobro da inicial.

Hoje, os juros no rotativo no cartão ultrapassam 400% ao ano. As compras parceladas sem juros continuam sem restrições, segundo a decisão do CMN.

Na queixa-crime, a Stone cita "veiculação sistemática de declarações", indevidas e infundadas, contra a reputação da companhia e do setor de maquininhas.

"A acusação falsa e infamante de que a Stone supostamente não atuaria conforme permitido pelo arcabouço legal e regulatório é inadmissível e não será tolerada", disse a empresa em nota.

A companhia afirma respeitar as regras do setor e estar aberta a debates referentes à indústria de pagamentos.

"A Stone não admitirá que a fronteira da civilidade seja ultrapassada e que se perpetuem comportamentos difamatórios ou que ataquem injustamente sua reputação por outras vias", diz.

A Febraban afirmava existirem muitas distorções na cadeia de pagamentos, levando emissores de cartões a assumirem mais riscos do que as adquirentes.

Para a Federação, a saída deveria ser a manutenção do parcelado sem juros em máximo seis parcelas, mas sem estabelecer um teto para os juros no rotativo. O argumento era que isso poderia reduzir a oferta de crédito.

Enquanto isso, as empresas de aquisição independentes defenderam o teto de juros, acusando os bancos de querer acabar com o parcelamento sem juros.

Em um dos rounds da briga, a Febraban acusou as maquininhas de lucrarem cobrando juros superiores a 130% dos lojistas para adiantar recursos das compras, por meio de recebíveis e títulos de crédito, e entrou com duas representações no Banco Central com pedido de investigação e de punição dessas empresas independentes.

Além disso, a Federação protocolou duas medidas de natureza criminal contra a presidente da Abranet, que reúne as empresas de maquininhas, por difamação e informação falsa contra os bancos.

A queixa-crime da Stone é mais um capítulo da disputa. Procurada a Febraban ainda não retornou o contato.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 22/12/2023

ARGENTINOS JÁ USAM CRIPTO EM COMPRAS DE MERCADO PARA DRIBLAR DESVALORIZAÇÃO DO PESO

Moeda será aceita até para pagar aluguel. Turistas brasileiros também recorrem à divisa virtual para evitar andar com tanto dinheiro na bolsa

Por Ana Flávia Pilar — Rio de Janeiro



O brasileiro Marcus Cardoso em passeio com a família na Argentina — Foto: Arquivo pessoal

O megadecreto de Javier Milei permitiu que os aluguéis na Argentina sejam pagos até com criptomoedas. A mudança institucionaliza o que na prática vem acontecendo em outros setores. Para fugir da desvalorização do câmbio, os argentinos já recorrem a moedas digitais para fazer compras de mercado, por exemplo. E até turistas vêm usando divisas virtuais para adquirir vinhos, chocolates e outros produtos que são trazidos na mala na viagem de volta ao Brasil.

O analista industrial Mário Pachu, de 49 anos, que mora em Buenos Aires, conta que os argentinos têm usado principalmente as carteiras digitais em exchanges (plataformas onde é possível vender e comprar criptomoedas):

— A exchange mais utilizada é a Binance, mas existem diversas, e até casas de câmbio físicas, ou o que chamamos aqui de crypto caves, locais que já conhecemos para trocar moedas — conta o argentino, que usa o seu dinheiro para comprar criptomoedas e não perder poder de compra.

Há vários tipos de câmbio na Argentina. Uma das primeiras medidas de Milei foi desvalorizar o peso. De um dia para o outro, a cotação oficial do dólar passou a ser de 800 pesos — uma desvalorização de 54% da moeda argentina em relação ao valor da véspera.

É para escapar dessa perda tão grande de valor que os argentinos têm recorrido às moedas digitais.

O brasileiro Marcus Cardoso, de 40 anos, costuma desembarcar na Argentina todos os meses, mas só agora percebeu a facilidade de realizar pagamentos cotidianos com criptomoedas.



Segundo ele, mesmo os pequenos comerciantes argentinos contam com QR Codes na boca do caixa para essa modalidade de pagamento:

— Não cheguei a fazer nenhuma compra com cripto, porque não esperava. Tinha ido apenas comprar uma pasta de dente. Mas o que você precisa é de uma conta em um banco argentino para transferir o dinheiro para uma carteira on-line e, então, realizar pagamentos — conta.

Os turistas, por sua vez, 'descobriram' as stablecoins, lastreadas em dólar, que além de ajudar na proteção contra a desvalorização do peso é uma forma de driblar a escassez de moeda americana na Argentina.

Uma turista brasileira que esteve recentemente no país — e conversou com o GLOBO sob anonimato — usou o aplicativo da exchange Bitso para comprar stablecoins e realizar compras como comida em supermercados, chocolates e vinhos.

— Para as coisas menores, realmente funcionou. Eu e meu marido fizemos sem entender (como funcionava), mas deu certo. Você carrega o aplicativo em reais e ele transforma em criptomoeda. Usamos uma stablecoin, porque (o app) dizia que era pareada ao dólar. Foi uma alternativa para não ter que carregar tanto dinheiro na bolsa, já que a maior nota local é 2 mil pesos — conta.

Pesquisa recente da consultoria Chainalysis, especializada em levantamentos com blockchain, mostra que o Brasil e a Argentina foram os dois lugares em que mais pessoas usaram esse formato de pagamento entre junho de 2022 e julho de 2023.

Considerando apenas o volume movimentado, a Argentina ocupa o primeiro lugar, com cerca de US\$ 85,4 bilhões (R\$ 422 bilhões) transacionados no período analisado.

Lá é possível realizar pagamento inclusive por meio de maquininhas. Ao inserir o cartão, mesmo com o consumidor pagando em criptomoedas, o aparelho transfere ao comerciante o valor equivalente em pesos ou dólares.

De acordo com Beto Fernandes, especialista e analista de criptomoedas da Foxbit, a implementação de um limite para a compra de dólares pelo governo argentino — outra medida que Milei anunciou logo após assumir a presidência — ajudou a impulsionar o boom das criptomoedas entre a população:

— Teve um período em que a Argentina restringiu a compra de criptomoedas por meio de exchanges centralizadas. Havia um limite. Então, embora as exchanges centralizadas ainda sejam muito usadas, as exchanges descentralizadas cresceram — afirma Fernandes.

Segundo a consultoria, as exchanges descentralizadas já respondem por 30% do mercado argentino.

Exchanges centralizadas funcionam apenas com transações de criptomoeda para criptomoeda e são bem parecidas com bancos digitais, exigindo que o usuário apresente documentos para se cadastrar.

Nas descentralizadas, é possível criar uma carteira digital de forma mais rápida e menos burocrática e comprar criptomoedas usando moedas comuns.

O head de cryptoativos da Empiricus Research, Vinicius Bazan, conta que os consumidores de países como a Argentina têm mais apelo para usar criptomoedas como forma de manter o poder de compra ou encontrar um caminho alternativo para um câmbio mais barato:

— Mesmo tendo bitcoins (moeda mais volátil, por ter seu valor determinado pela oferta e demanda) na Argentina, vale a pena, pela expectativa de que o bitcoin sempre se valorize mais do que o peso — afirma.

IMPOSITIVIDADE DE GASTOS GERA REALIDADE 'DESAFIADORA' PARA O GOVERNO, DIZ HADDAD

Congresso aprovou Orçamento com mais de R\$ 50 bilhões em gastos, a maior parte impositiva
Por Manoel Ventura — Brasília



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e os presidentes da Câmara, Arthur Lira, e do Senado, Rodrigo Pacheco, durante entrevista após reunião na Residência Oficial da Presidência do Senado — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

No mesmo dia em que o Congresso Nacional aprovou o Orçamento de 2024, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse nesta sexta-feira que a criação de cada vez mais despesas obrigatórias ou impositivas na proposta orçamentária gera uma realidade "desafiadora" para o governo.

Deputados e senadores direcionaram R\$ 16,6 bilhões para emendas de comissão no próximo ano, elevando o montante total sob controle dos congressistas a R\$ 53 bilhões. A maior parte disso é de emendas impositivas.

— Ninguém quer criar uma crise entre os Poderes, mas nós temos que, evidentemente, lidar com essa realidade, que é desafiadora. Eu não digo isso como uma crítica, não. É uma realidade desafiadora. A dinâmica orçamentária e a vinculação de despesas; cada vez mais a discricionariedade dá lugar à impositividade. E isso é uma coisa difícil de lidar — disse Haddad em conversa com jornalistas.

A cifra inclui as emendas individuais impositivas (R\$ 25 bilhões); as de bancada (R\$ 11,3 bilhões, sendo R\$ 8,6 bilhões impositivos); e as de comissão (R\$ 16,6 bilhões, não sendo impositivas).

Além do aumento da impositividade, a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024, também já aprovada no Congresso, estipulou um calendário determinando que o governo empenhe (reserve) o valor total das emendas impositivas no primeiro semestre do próximo ano.

Nesta sexta, Haddad afirmou ainda que o excesso de vinculações e normas impositivas acaba gerando incoerências.

— Não é um assunto que vai nos afetar no curtíssimo prazo, mas a cada ano nós estamos complicando o Orçamento, com regras incompatíveis entre si, ou incoerentes entre si, melhor dizendo — afirmou.

*Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/12/2023*

GOVERNO ENVIA AO CONGRESSO PROJETO PARA BNDES AMPLIAR CAPTAÇÃO DE RECURSOS

Texto cria Letra nos moldes da LCI e da LCA. Projeto também muda a TLP
Por Eliane Oliveira — Brasília

O governo enviou ao Congresso Nacional, nesta sexta-feira, um projeto de lei que institui a Letra de Crédito do Desenvolvimento (LCD) para compor o funding do BNDES. O título só poderá ser emitido por bancos autorizados pelo banco de fomento. O valor máximo da emissão será de R\$ 10 bilhões ao ano, por instituição.

A ideia é que o novo título funcione nos moldes das letras que existem para o crédito imobiliário (LCIs), para o agronegócio (LCAs), além de debêntures para infraestrutura. Seria mais um

instrumento de captação de "funding" para o banco, que depende dos recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador (FAT).



BNDES - prédio-sede Centro do Rio — Foto: Fábio Rossi/Agência O Globo

Segundo estimativa do BNDES, a LCD deve acrescentar R\$ 10 bilhões por ano em financiamentos destinados ao desenvolvimento, contribuindo para reduzir a taxa de juros aos tomadores de crédito. Além disso, contribuirá para diminuir a dependência do Banco em relação aos recursos do FAT.

O texto prevê alíquotas diferenciadas do Imposto de Renda, dependendo do tipo de operação. Por exemplo, haverá isenção do tributo para pessoas físicas residentes no Brasil.

"As LCD são um tipo de investimento isento de imposto de renda, que vai aumentar a capacidade de o BNDES investir em projetos estratégicos para o Brasil e entrar na rota do desenvolvimento sustentável", escreveu o vice-presidente Geraldo Alckmin em uma rede social. Alckmin é também titular do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, pasta à qual está vinculado o BNDES.

De acordo com o banco, a iniciativa faz parte das medidas institucionais do novo Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) para estimular os investimentos no país. As ações buscam aumentar a capacidade do BNDES de financiar o investimento de longo prazo para o desenvolvimento sustentável com prazos e taxas adequadas às características dos projetos e dos tomadores de crédito.

— Com a proposição deste projeto de lei, o presidente Lula reafirma o protagonismo do BNDES como agente fundamental do desenvolvimento brasileiro. Além da possibilidade do aumento do funding, poderemos utilizar taxas diferenciadas da TLP [Taxa de Longo Prazo, usada nos financiamentos do banco], sem a criação de qualquer subsídio. Com isso, será possível, por exemplo, uma atuação mais atrativa para o fomento às micro, pequenas e médias empresas, gerando mais emprego e renda — disse o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante.

Mudança na TLP

Outra medida prevista no projeto é a diversificação das taxas nos empréstimos do banco. O objetivo é mudar a TLP – que, desde 2018, é referência de custo para empréstimos do BNDES com recursos do FAT. A TLP apresenta alta volatilidade por estar associada à taxa de inflação (IPCA) e ao custo do título da dívida pública (NTN-B de cinco anos).

— Desde 2015, os desembolsos do Banco estão em patamares inferiores à média histórica de 2% do PIB, e a TLP é um dos fatores que explica isso. A redução do apoio do Banco teve como consequência o declínio do crédito para projetos de infraestrutura e de desenvolvimento. A taxa também se mostrou inadequada para atender à demanda de micro, pequenas e médias empresas (MPMEs), principais responsáveis pela geração de empregos no país — afirmou o diretor de Planejamento e Estruturação de Projetos do BNDES, Nelson Barbosa.

A proposta encaminhada ao Congresso prevê que a Selic (taxa pós-fixada base da economia) e taxas pré-fixadas também possam ser usadas pelo BNDES para remunerar o FAT, além da própria TLP.

— A medida não envolve custo fiscal e traria maior flexibilidade para os tomadores de crédito, que poderiam optar pelas diferentes taxas, de acordo com sua necessidade — explicou Barbosa.

Ele enfatizou que, além de prioritárias no âmbito do Novo PAC, as duas medidas estão articuladas ainda ao esforço do governo federal na formulação do Plano de Transformação Ecológica, do Ministério da Fazenda, e à implementação da Nova Política Industrial, do MDIC.

Barbosa disse que haverá um custo fiscal com a LCD, pois a medida prevê a isenção e desconto no Imposto de Renda. Já o novo título será calculado pela demanda do mercado.

— Será como um título do Tesouro ou de um banco. O mercado diz o preço.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 22/12/2023

DONA DE BRASTEMP E CONSUL INVESTE R\$ 550 MILHÕES PARA EXPANDIR PRODUÇÃO NO BRASIL APOSTANDO NA RETOMADA DO CONSUMO

Aporte será destinado às unidades da Whirlpool em Rio Claro (SP) e Joinville (SC)

Por Rennan Setti



Fábrica da Whirlpool — Foto: Divulgação

A Whirlpool, dona das marcas Consul, Brastemp e KitchenAid, anunciou um investimento de R\$ 550 milhões para a ampliação das fábricas em Rio Claro (SP) e Joinville (SC), apostando que um dos períodos mais críticos de restrição ao consumo de eletrodomésticos no país, especialmente da chamada linha branca, ficou para trás.

Em Joinville, onde a Whirlpool produz principalmente refrigeradores, freezers, adegas e cervejeiras, serão investidos R\$ 350 milhões. O parque industrial de Rio Claro, cujo foco está em lavadoras, secadoras e fogões, receberá os R\$ 200 milhões restantes. As duas unidades produzem tanto para Consul como para Brastemp. (Os produtos da KitchenAid são importados).

— O objetivo é modernizar o parque fabril e investir no desenvolvimento de novos produtos, com foco na flexibilidade e na eficiência do processo produtivo. Em Joinville, onde estamos próximos de atingir o limite de capacidade, já investimos R\$ 1 bilhão nos últimos cinco anos — disse à coluna Gustavo Ambar, gerente geral da Whirlpool Brasil.

‘Lastro’

O investimento ocorre após um dos períodos mais difíceis em anos para o setor, que só agora começa a recuperar o fôlego. Na primeira metade de 2023, as vendas de geladeiras, fogões e máquinas de lavar subiram apenas 4% em relação a 2022, cujo primeiro semestre foi particularmente ruim, de acordo com os dados mais recentes da Associação Nacional de Fabricantes de Produtos Eletrônicos (Eletros).

Mas Gustavo Ambar sustenta que “no curto prazo, o mercado tem crescido e termina o ano com crescimento de duplo dígito em unidades vendidas, na comparação anual.”

— O setor viveu 24 meses seguidos de queda até meados do ano. Mas, ao projetar o futuro, embora os fundamentos macroeconômicos não sejam excepcionais, os juros estão caindo e devem terminar 2024 menores que hoje. Calculamos que metade dos eletrodomésticos em uso no país esteja perto do fim do ciclo. Na pandemia, as pessoas usaram tudo com mais intensidade. Assim, embora não estejamos super otimistas, vemos lastro para aumentar a produção — explica.

Reposicionamento de marca

No terceiro trimestre, as vendas do grupo na América Latina — onde o Brasil é seu carro-chefe — cresceram 14,3% na comparação com o mesmo período de 2022, para US\$ 857 milhões. Foi o melhor desempenho em todas as regiões em que a companhia opera.



A ampliação da produção também vem após o investimento em um novo posicionamento de marca da Brastemp, iniciado em setembro. Estrelada por Selton Mello, a campanha abordou temas como etarismo e paternidade com o objetivo de rejuvenescer a marca junto ao público consumidor.

— Tínhamos um posicionamento talvez um pouco mais tradicional e conservador para a marca. Agora, tentamos falar com todos os tipos de famílias, como casais que se separaram e têm guarda compartilhada de pet, por exemplo — detalha o executivo.

‘Perto da normalidade em Manaus’

O Brasil é o segundo maior mercado da Whirlpool, atrás apenas dos EUA. A companhia ganhou presença dominante no país ao comprar a empresa que era dona das marcas Brastemp e Consul em 2000.

Além das plantas de Rio Claro e de Joinville, a Whirlpool possui uma terceira unidade na Zona Franca de Manaus, onde a estiagem vem dificultando a chegada de insumos e o escoamento da produção por vias fluviais, principal modal da região.

— Em Manaus, todos tiveram uma série de restrições para produzir em outubro e novembro. Isso melhorou nas últimas semanas, e também recorremos a soluções aéreas para atenuar o impacto. Acreditamos que caminharemos para uma certa normalidade esta semana — informa o gerente geral da Whirlpool Brasil.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 22/12/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PACHECO DIZ A LULA QUE BASE DO GOVERNO NO SENADO É ‘BEM APERTADA’ E ‘FRAGMENTADA’

Presidente do Senado também disse que ligou para o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, pedindo desculpas por não tê-lo citado durante a promulgação da reforma tributária

Por Iander Porcella e Julia Affonso

BRASÍLIA - Ao fazer um balanço do ano, nesta sexta-feira, 22, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), avaliou que a base do governo na Casa é “bem apertada” e disse que a oposição é “relevante”. O parlamentar também afirmou que a falta de menção ao ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, na promulgação da reforma tributária foi um “ato falho” e não algo proposital. Padilha é o responsável pela articulação política do Palácio do Planalto com o Congresso, e tem recebido críticas.

O peso da oposição foi exposto já no começo do ano, quando o presidente do Senado disputou a reeleição no cargo. Ele obteve apoio do governo e 49 votos, mas viu seu principal adversário, o senador Rogério Marinho (PL-RN), ser endossado por 32 senadores. De acordo com Pacheco, a disputa foi nacionalizada e virou parte da polarização entre o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ex-presidente Jair Bolsonaro.

O Senado, de composição mais conservadora, também está a frente de movimentos como enfrentamento ao Supremo Tribunal Federal (STF). Foi a Casa que aprovou emenda para limitar decisões isoladas de ministros da Corte contra projetos aprovados no Congresso.

“(A base do governo) é bem apertada, disse (isso) ao presidente Lula”, contou Pacheco, durante um café da manhã com jornalistas na residência oficial. Na visão do senador, o placar apertado da

aprovação de Flávio Dino para o STF mostrou uma base “fragmentada”. A indicação do ministro da Justiça para a Corte passou com 47 votos a favor e 31 contra.



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, afirmou que a base do governo Lula na Casa é bem 'apertada' e 'fragmentada' Foto: Andre Borges/EFE

Com a base “bem apertada”, a aprovação de projetos do governo depende da matéria. “Há um centro que ora vota com a oposição, ora vota com o governo”, afirmou o presidente do Senado. Ele disse que fez apelos a vários senadores pela aprovação da Medida Provisória (MP) da subvenção do ICMS. Pacheco também disse que a relevância da oposição na Casa

também se refletiu no placar apertado da reforma tributária, que foi aprovada com 53 votos a 24, apenas quatro acima do necessário.

A resistência da oposição a Lula no Senado também resultou na rejeição de uma indicação do presidente ao comando da Defensoria Pública da União (DPU). Após Igor Roque ter a nomeação barrada, os senadores aprovaram Leonardo Cardoso de Magalhães para o cargo, mas Pacheco disse que havia risco de um novo revés ao governo.

Ao comentar a falta do nome de Padilha na lista de autoridades mencionadas na hora da promulgação da reforma, Pacheco disse que ligou para o ministro para dar uma explicação. “Eu liguei para o Padilha para pedir desculpas a ele”, afirmou. “Talvez por ele ser deputado, a gente não teve atenção nessa questão de ele ser ministro de Estado”, emendou.

“Tenho uma relação excelente com ele, não tenho nada para reclamar dele. Foi realmente um ato falho da sessão solene não ter registrado a presença dele, não foi proposital”, continuou Pacheco.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/12/2023

SENADOR MARCELO CASTRO ENVIA R\$ 38,2 MILHÕES EM EMENDAS PARA OBRA DE CONSTRUTORA DA FAMÍLIA DELE

Obra é tocada por meio de convênio entre o município de Floriano (PI) e a Superintendência da Codevasf no Piauí, comandada por um filho do senador. CGU viu indícios de superfaturamento em 2019. Procurado, Castro negou ter enviado o dinheiro para a obra

Por André Shalders

O senador Marcelo Castro (MDB-PI) destinou R\$ 38,2 milhões para uma obra de saneamento básico tocada pela Construtora Jurema, de propriedade de um irmão dele, no município piauiense de Floriano. A obra já consumiu mais de R\$ 105 milhões e é financiada com recursos federais, por meio de um convênio entre a prefeitura de Floriano e a Companhia de Desenvolvimento do Vale do São Francisco (Codevasf) no Piauí, chefiada por um filho do senador. Em 2019, a obra foi objeto de uma auditoria da Controladoria-Geral da União (CGU), que apontou indícios de superfaturamento nos trabalhos. Procurado, Castro negou ter sido responsável por enviar os recursos; e disse apenas que o Piauí não foi privilegiado na distribuição de verbas.

Com 62 mil habitantes, Floriano é a 5ª cidade mais populosa do Piauí e uma das mais importantes do interior do Estado. Os R\$ 38,2 milhões foram empenhados no fim de outubro para a obra do esgotamento sanitário da cidade por meio de uma emenda orçamentária da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) do Senado Federal, presidida desde março deste ano por Marcelo Castro.

No ano passado, Castro foi o relator-geral do Orçamento de 2023. Alocou -- numa decisão que seria depois ratificada em votação pelo conjunto do Congresso -- 85% do total das emendas de comissão

deste ano para a CDR, da qual ele se tornaria presidente em março de 2023. O senador piauiense diz que não sabia que seria eleito presidente da CDR até a data da eleição.

Ao longo de 2022, Castro já integrava a CDR do Senado, ainda que não como presidente do colegiado, e participou da elaboração das emendas da comissão para este ano. A emenda usada para enviar o dinheiro para a obra em Floriano é genérica: tem valor total de R\$ 500 milhões e não especifica quais municípios ou quais obras serão contempladas. Esta definição foi feita por Marcelo Castro este ano, já como presidente da comissão, numa negociação direta com o Poder Executivo.



O plenário do Senado Federal, no último dia 13 Foto: **Wilton Junior**

O dinheiro para a obra em Floriano foi empenhado, isto é, reservado para pagamento, em 31 de outubro deste ano, pela Codevasf, uma empresa pública ligada ao Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional (MIDR). Apelidada de “estatal do Centrão”, a Codevasf expandiu sua área de atuação nos anos do governo de Jair Bolsonaro (PL) e é hoje uma das principais executoras das obras financiadas por emendas de congressistas ao

Orçamento da União. O dinheiro ainda não foi transferido para a prefeitura.

A obra de esgotamento sanitário em Floriano é tocada pela Jurema através de um convênio entre a prefeitura de Floriano e a 7ª Superintendência Regional da Codevasf, chefiada pelo engenheiro agrônomo Marcelo Vaz da Costa Castro, filho do senador Marcelo Castro. Marcelo foi nomeado para o cargo em abril deste ano, com a assinatura do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). Ele substituiu no cargo Inaldo Pereira Guerra Neto, que era apadrinhado do senador Ciro Nogueira (PP-PI).

Em maio de 2019, uma auditoria da Controladoria Geral da União (CGU) analisou a execução dos trabalhos. Na época, a obra tinha consumido R\$ 40,4 milhões – hoje, o montante pago já está em R\$ 105 milhões, segundo informações do Portal da Transparência. Segundo os auditores, houve “superfaturamento e pagamento indevido” à Jurema, no montante de pouco mais de R\$ 2 milhões. “Acerca da execução do contrato com a empreiteira, foram identificados superfaturamento e pagamento indevido, cujos montantes apurados importam em R\$ 1.765.270,95 a liquidar e em R\$ 555.736,51 já pagos à empreiteira”, diz um trecho.

A auditoria da CGU também avaliou o processo de contratação da construtora Jurema. Para os técnicos do órgão, não ficou claro qual a vantagem de contratar obras e equipamentos de um único fornecedor, ao invés de realizar duas licitações diferentes. “Com relação ao processo licitatório, a conclusão desta equipe foi pela ausência de comprovação da vantajosidade da contratação de obras civis e de fornecimento de equipamentos a partir de um único processo licitatório”, diz o relatório.

Como relator-geral do Orçamento de 2023, Castro inflou o valor das emendas de comissão deste ano, numa decisão que foi depois ratificada pelo conjunto do Congresso. O montante subiu 316% em relação ao Orçamento de 2022, atingindo a cifra de R\$ 7,6 bilhões. E 85% deste montante (ou R\$ 6,5 bilhões) foi alocado por Castro justamente na Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) do Senado, da qual ele viria a se tornar presidente em março deste ano. Ou seja, todas as outras dezenas de comissões permanentes da Câmara e do Senado ficaram com os 15% restantes, como mostrou o Estadão. Castro diz que não sabia, de antemão, que se tornaria o presidente da CDR.



O valor destinado às emendas de Comissão disparou em 2023 Foto: NOVO / Reprodução

Emendas parlamentares são modificações feitas por congressistas ao Orçamento da União, de forma a enviar recursos para municípios onde eles têm votos. O dinheiro é usado para obras, como as de saneamento, ou para bancar serviços públicos. Formalmente, cabe a Marcelo Castro indicar ao governo para onde irão estes R\$ 6,5 bilhões. Na prática, porém, a destinação dos recursos é pactuada com outros congressistas. Só o nome de Castro aparece, no entanto. É o mesmo problema do Orçamento Secreto: na época, todas as emendas eram assinadas pelo relator-geral do Orçamento, enquanto os nomes dos verdadeiros responsáveis pelas indicações permaneciam ocultos.

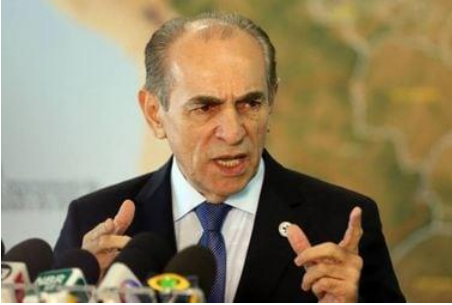
Em um post na sua conta no Instagram no dia 12 de dezembro, Marcelo Castro comemorou os R\$ 6 bilhões em emendas distribuídos pela Comissão, alocados “por quase todos os Estados”, com “grande capilaridade”.

Assinado no fim de 2008, o convênio entre a Superintendência da Codevasf e o município de Floriano tinha o valor inicial de pouco mais de R\$ 26 milhões. Depois da assinatura de vários termos aditivos, a validade do convênio se estendeu até maio de 2024, mais de 16 anos depois, e o valor autorizado chegou a R\$ 105,8 milhões. Inicialmente, o objeto era a construção da rede de esgoto de três bacias (isto é, áreas da cidade). Hoje, já são seis.

A Jurema é considerada a segunda maior construtora do Piauí, com obras inclusive em outros Estados, principalmente da região Nordeste. É também uma das mais antigas do Piauí, contando mais de 50 anos. Até recentemente, era controlada por dois irmãos do senador Marcelo Castro: Humberto Costa e Castro e João Costa e Castro. Segundo a imprensa piauiense, os dois se desentenderam a respeito da estratégia de expansão dos negócios e Humberto, o “Beto”, decidiu deixar a empresa, fundando outra empreiteira. Hoje, a Jurema é de propriedade de João e de seu filho, João Eduardo Chaves Castro.

Natural de São Raimundo Nonato (PI), Marcelo Castro foi deputado federal durante vinte anos (de 1999 a fevereiro de 2019) antes de ser eleito senador nas Eleições de 2018. Foi também ministro da Saúde de Dilma Rousseff (PT) de outubro de 2015 a fevereiro de 2016. O senador nunca se envolveu nas atividades da Jurema, mas recebeu doações de campanha da empresa e dos irmãos. Em 2014, por exemplo, a Jurema e seus donos doaram R\$ 180 mil para a campanha de Castro, em valores da época.

Procurado pelo Estadão, Marcelo Castro não negou ter enviado os recursos para a obra. Disse apenas que as indicações da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo não privilegiaram o Piauí, uma vez que o Estado estaria em sétimo lugar na lista das unidades da federação com mais recursos destinados pelo colegiado este ano.



O senador Marcelo Castro: Piauí não foi privilegiado na distribuição de recursos da Comissão Foto: André Dusek/Estadão

“O Congresso Nacional tem hoje 41 comissões permanentes. O senador Marcelo Castro é responsável apenas pela aprovação de emendas referentes à Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR), no biênio 2023-2024”, disse ele, em nota. “Em relação aos recursos indicados pela CDR durante a presidência do senador Marcelo Castro, até o dia 6 de dezembro (conforme tabela do SIOP) foram indicados cerca de

R\$ 185 milhões. O valor é o total de emendas indicadas por todos os parlamentares do Piauí. (...) O Estado do Piauí aparece na sétima posição entre os estados indicados pela CDR. Portanto, sem direcionamento desproporcional em relação aos demais Estados”.

R\$ 53 milhões para o DER do Piauí

Além dos R\$ 38,2 milhões para a obra em Floriano, Marcelo Castro também usou as emendas da Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo (CDR) para enviar 53,1 milhões para o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) do Piauí, órgão que diversos contratos com a Jurema e outras construtoras pertencentes a parentes dele. Até o começo de 2022, o DER do Piauí era presidido por outro filho de Marcelo Castro, o engenheiro José Dias de Castro Neto – hoje ele é deputado federal pelo PSD do Piauí.

Quase metade dos empenhos para o DER do Piauí (R\$ 24,4 milhões) aconteceram em dezembro, e o restante (R\$ 28,7 milhões) no fim de outubro. Ao todo, o Portal da Transparência do Estado lista 30 contratos em andamento entre a Jurema e o DER, que somam um valor total de R\$ 937,5 milhões. Só em 2023, a Jurema fechou três contratos com o DER-PI, que somam R\$ 125,9 milhões. Com as informações disponíveis nas notas de empenho consultadas pelo Estadão, no entanto, não é possível precisar se os recursos empenhados irão para obras tocadas pela Jurema ou por outras empresas.

Em agosto deste ano, reportagem do jornal O Globo mostrou que parte dos recursos para uma obra viária da Jurema foi enviada por Marcelo Castro. Trata-se das obras na BR-235, estrada que ligará o Pará ao litoral de Sergipe, e que é executada pela Jurema no trecho que atravessa o Estado do Piauí. De R\$ 62 milhões enviados para a obra, R\$ 12 milhões chegaram por meio de uma emenda de Castro. O restante foi enviado por um aliado dele. O senador nega irregularidades e diz que se trata de uma obra importante.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/12/2023

ANDRÉ MENDONÇA NEGA PEDIDO DE LIMINAR QUE TENTAVA BARRAR PRIVATIZAÇÃO DA SABESP

PT e PSOL entraram com ação no STF para derrubar o decreto que facilitou a desestatização da empresa ao estabelecer o peso decisório do Estado e dos municípios nas unidades regionais de abastecimento

Por Roseann Kennedy - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

O ministro André Mendonça, do Supremo Tribunal Federal (STF), rejeitou um pedido de liminar apresentado por PT e PSOL, que tentam barrar a privatização da Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo (Sabesp). Os partidos entraram com uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin) no Supremo contra o decreto que facilitou a desestatização da empresa. A decisão é preliminar, pois falta julgar o mérito da Adin.



O decreto questionado pela oposição trata da regulamentação das Unidades Regionais de de Serviços de Abastecimento de Água Potável e Esgotamento Sanitário (URAE) e estabelece



peso decisório do Estado e dos municípios. A ação questiona a competência da URAE de firmar contratos de concessão; o prazo de 180 dias para os municípios aderirem às unidades e, também, os pesos dos votos que estão distribuídos proporcionalmente à população.

O ministro André Mendonça. Foto: Joédson Alves/EFE

Mendonça considerou que as medidas estão amparadas nos parâmetros do Novo Marco Legal do Saneamento. “Por eles, resta claro não ser necessário que uma unidade regional seja integrada apenas por municípios geograficamente conectados; e que dentre as legítimas razões aptas a justificar determinada concentração está a busca para se conferir viabilidade econômica e técnica a entes locais mais modestos”, afirmou o ministro na decisão.

A secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo, Natália Resende, comemorou a decisão e disse que será possível avançar na regionalização do saneamento básico e na privatização.

Como mostrou o Estadão, a probabilidade de a Justiça derrubar a privatização da Sabesp, até o momento, é baixa, segundo especialistas na área. Antes mesmo da aprovação pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) do projeto de lei que autoriza o governo paulista a dar andamento aos planos de desestatização, os partidos da oposição ao governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), recorreram ao Judiciário para tentar obstruir o processo. O governo paulista diz confiar que os planos da oposição serão frustrados.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/12/2023

‘REMÉDIO PARA COMBATER A INFLAÇÃO É A REDUÇÃO DOS JUROS, POR INCRÍVEL QUE PAREÇA’, DIZ HADDAD

Ministro da Fazenda diz que, a partir de determinado ponto, ‘remédio vira veneno’ e que queda da Selic é importante para estimular o investimento privado e elevar a oferta de produtos
Por Bianca Lima e Fernanda Trisotto

BRASÍLIA - O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou nesta sexta-feira, 22, que o remédio para combater a inflação, na conjuntura atual, é a redução da taxa básica de juros, a chamada Selic. “Por incrível que pareça”, frisou. A avaliação vai na contramão da tese mais ortodoxa utilizada na economia, de que o controle da inflação se dá, via de regra, pelo aumento dos juros.

“O juro está caindo e vai cair mais, tem de cair mais”, destacou o titular da equipe econômica, durante café da manhã com jornalistas.

Haddad defendeu a manutenção dos cortes da Selic, afirmando que eles terão efeito sobre o investimento privado, chamado na linguagem técnica de Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF). Consequentemente, disse Haddad, haverá um aumento da oferta de produtos, o que reduziria a pressão inflacionária no médio prazo.

Ele classificou o investimento privado de “variável-chave” da economia, determinante para definir o ritmo de crescimento da atividade do País. Segundo o ministro, esse foi o único indicador macroeconômico que apresentou resultado negativo, aquém do esperado, em 2023 - o que foi atribuído exatamente à política de juros.

“Obviamente, tem a ver com a política monetária, que quis trazer a inflação para dentro da banda rapidamente. Só que, a partir de determinado ponto, o remédio vira veneno”, afirmou o ministro. “Se você constrianger a oferta, vai ter problema de inflação às avessas”, disse.



'Remédio para combater a inflação é a redução dos juros, por incrível que pareça', afirmou em café com jornalistas na sede da Fazenda. Foto: Wilton Junior

Semanas atrás, no entanto, o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, afirmou que a batalha contra a inflação “não está ganha” e que o atual ritmo de queda dos juros é visto como “apropriado” - o que voltou a repetir nesta quinta-feira.

Churrasco com Lula

Haddad lembrou que defendeu o início do corte de juros duas reuniões do Comitê de Política Monetária (Copom) antes do que de fato ocorreu, mas frisou que isso não significa uma crítica à autonomia do Banco Central. O presidente da autoridade monetária, no entanto, foi alvo de duras ofensivas do governo nos primeiros meses do mandato, sobretudo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Na semana passada, o Copom reduziu a Selic pela quarta vez consecutiva, em 0,50 ponto percentual, para 11,75% ao ano. O colegiado sinalizou que irá continuar neste ritmo de cortes nas duas próximas reuniões, em janeiro e março de 2024 - mas não se comprometeu com um aumento na intensidade dos cortes e nem com a sua continuidade para além de duas reuniões.

Haddad sinalizou, porém, que a situação está apaziguada. “O presidente do BC estava ontem comendo churrasco com a gente. Ele foi convidado pelo presidente (Lula). Eu conversei com Roberto (Campos Neto) três vezes por semana, fui ao BC essa semana, fazer visita de cortesia”, disse o ministro.

“Quando ele fala que o fiscal tem de melhorar, ele não está me criticando. Ele faz trabalho dele e eu, o meu”, disse Haddad. “Você pensa que o Meirelles (ex-presidente do BC e ex-ministro da Fazenda) ou o Palocci (ex-ministro da Fazenda) tinham vida fácil? Ninguém tem vida fácil nesse emprego aqui.”

O BC vem alertando para a questão fiscal em seus comunicados e defendendo que o governo faça a sua parte em relação às contas públicas, para ajudar a controlar a inflação e manter o ciclo de queda dos juros.

No início do mês, Campos Neto afirmou que a situação fiscal do País hoje está “desancorada”, com o mercado financeiro projetando números piores do que os do governo, e disse que é necessário “trabalhar em conjunto” para melhorar as expectativas daqui para frente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/12/2023

GOVERNO DE SÃO PAULO AVANÇA NO PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE

Leilão da geradora deve ocorrer no primeiro trimestre do ano que vem, mas assessoria contratada para estruturar operação ainda finaliza avaliação econômico-financeira da empresa

Por Luciana Collet

O governo do Estado de São Paulo tenta acelerar o processo de privatização da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), que é tido como teste importante para a venda da Sabesp. A expectativa é que o leilão da geradora ocorra no primeiro trimestre do ano que vem, mas atualmente a assessoria contratada para estruturar a operação ainda está finalizando a avaliação econômico-financeira da empresa, que determinará o valor mínimo pelas ações da geradora.

Esse número precisará ser aprovado pelo Conselho Diretor do Programa de Desestatização (CDPED) para ser incorporado ao edital, explicou João Paulo Saad, membro da equipe da Genial Investimentos que assessoria o processo, durante audiência pública virtual sobre a operação realizada nesta sexta-feira.

O governo paulista pretende se desfazer de 100% das ações ordinárias da Emae e 0,23% das ações preferenciais, correspondente a toda a participação do Estado de São Paulo na empresa. Desse total, 2,39% das ações ON são hoje detidas hoje pelo Metrô.



A histórica usina hidrelétrica Henry Borden, na Serra do Mar, faz parte do patrimônio da Emae Foto: Robson Fernandjes/AE

O diretor presidente da companhia, Marcio Rea, esclareceu que “não existe acordo de acionista ou outros instrumentos vigentes que estabeleçam qualquer direito de preferência das ações da empresa ou que contenham regras específicas sobre as relações entre os acionistas”. Ele se refere ao fato de que a Eletrobras possui 39,02% do capital total da Emae, concentrados em ações preferenciais, e fontes próximas à empresa já declararam que a empresa poderia tanto comprar a fatia colocada à venda pelo governo paulista como também colocar à venda a sua participação.

O critério de venda das ações em poder do governo paulista será o maior valor global ofertado pelos papéis. Está prevista uma sessão pública de leilão na B3, quando os interessados deverão apresentar os documentos de habilitação e a proposta financeira. Os proponentes com as três melhores ofertas e aquelas com preços iguais ou superiores a 80% da melhor proposta serão convocados para a disputa em viva-voz. Os potenciais compradores deverão comprovar qualificação técnica e econômica-financeira, bem como regularidade jurídica e fiscal.

Após o leilão, serão ofertados aos empregados da Emae ações representativas de 10% do capital da companhia. Caso a oferta não seja integralmente exercida, o novo controlador terá a obrigação de comprar as sobras.

Fim de um ciclo

Durante a audiência realizada hoje, o coordenador de Projetos da Secretaria de Parcerias e Investimentos, Davi Polessi destacou que a desestatização da Emae está prevista desde a década de 1990 e sua concretização conclui a saída do governo do Estado de São Paulo do setor de geração de energia. Ativos que hoje fazem parte da AES Brasil e da Auren Energia compunham a antiga Cesp, que foi cindida em três nos anos 1990.

“Com uma gestão privada, o potencial de aumento da vida útil da Emae é maior, através da exploração de atividades relacionadas que hoje a companhia não tem fôlego para participar”, disse Polessi.

A empresa opera atualmente cinco usinas, que somam 960,8 megawatts (MW) de potência instalada. A maior parte dessa potência vem da usina hidrelétrica (UHE) Henry Borden, em Cubatão (SP), com 889 MW, que tem contrato de concessão até janeiro de 2043. Também compõem o portfólio as UHEs Porto Goés (24,8 MW, com concessão até janeiro/2043) e Rasgão (22 MW, novembro/2042) e a PCH Pirapora (25 MW, até maio de 2045). Além disso, a empresa tem a termelétrica Piratininga, de 472 MW de potência, que tem término de arrendamento em abril de 2024 e a atual gestão negocia o encerramento do contrato.

A Emae encerrou setembro com receita líquida, acumulada em 12 meses, de R\$ 603 milhões e patrimônio líquido de R\$ 1,16 bilhão, que aumentou 60% desde 2020 em função de revisões realizadas nos últimos dois anos. Além dos ativos de geração, a companhia possui diversos ativos imobiliários que também foram incorporados no processo de privatização.

A audiência virtual contou com apenas duas intervenções ao vivo de representantes da sociedade e apenas parte das colocações e questionamentos enviados por e-mail foi lida e esclarecida, o que gerou reclamações. Segundo Polessi, as perguntas constarão na ata sobre o evento. “Cumprimos o

que se propôs, que é dar transparência e abrir canal de diálogo com sociedade, obter sugestões, contribuições de melhorias, recebemos muitas e todas serão respondidas”, disse.

Aneel

Enquanto o governo paulista e seus assessores avançam no processo de privatização da Emae, em Brasília a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) convocou uma reunião extraordinária de diretoria no fim da tarde de ontem, 21, para deliberar a respeito da análise e valoração dos bens reversíveis e não amortizados das hidrelétricas da Emae.

Ficou estabelecido que juntas, as usinas Henry Borden, Porto Góes e Rasgão possuem uma Base de Remuneração Regulatória Bruta de R\$ 475,837 milhões e uma Base de Remuneração Líquida de R\$ 281,085 milhões.

O relatório com esse cálculo será enviado ao Ministério de Minas e Energia (MME) para subsidiar a decisão sobre a indenização correspondente aos investimentos da EMAE e deve colaborar também com os cálculos realizados pelos assessores financeiros da privatização.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 22/12/2023

PL DE CARBONO APROVADO PELA CÂMARA É VISTO COMO DE ‘DIFÍCIL COMPREENSÃO’ E COM ‘INCERTEZAS TÉCNICAS’

Especialistas afirmam que a Câmara trabalhou com um projeto que ninguém conhecia; projeto retorna ao Senado em 2024

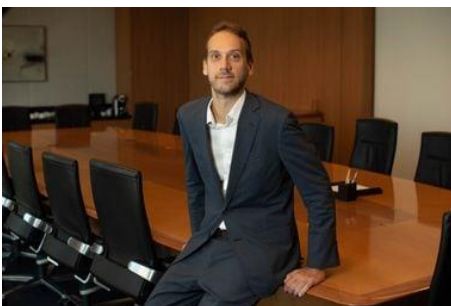
Por Beatriz Capirazi

O projeto que regulamenta o mercado de carbono no Brasil foi aprovado nesta quinta-feira, 21, pela Câmara dos Deputados, sendo um dos primeiros projetos da “agenda verde” idealizada pelo presidente Lula a efetivamente sair do papel. O texto ainda tem um longo caminho para ser sancionado - terá de passar pelo Senado e depois voltar à Câmara. E foi recebido com ressalvas por especialistas.

A avaliação é de que a aprovação do projeto é um avanço importante, uma vez que a implementação de um mercado de carbono regulamentado deve impulsionar a agenda de descarbonização da economia. No entanto, o fato de o relator do projeto, o deputado Aliel Machado (PV) ter protocolado quatro versões diferentes do texto nesta semana gerou insegurança e apreensão nas empresas envolvidas diretamente com este mercado, que classificou o PL como “de difícil compreensão”.

“Essa minuta foi tirada aos 55 do segundo tempo e nem conseguimos olhar. A Câmara trabalhou com um projeto que ninguém conhecia, isso dá uma insegurança por si só porque, no mínimo, vamos ter outra votação só em fevereiro e perdemos um tempo. Isso é ruim”, diz o sócio de Direito Ambiental do Cascione Advogados, Rafael Feldmann. “Por outro lado, temos um projeto. É melhor ter uma votação e tentar consertar no Senado do que não ter nada.”

Feldmann se refere ao fato de que o texto da senadora Leila Barros (PDT), já aprovado pelo Senado, até foi aproveitado na votação desta quinta-feira, 21. Mas o que a Câmara aprovou oficialmente foi o projeto de autoria do ex-deputado Jaime Martins (PSD), de 2015. Desta forma, o projeto vai passar de novo pelo Senado e provavelmente retornará à Câmara.



Sócio de Direito Ambiental do Cascione Advogados, Rafael Feldmann Foto: Kaique Oliveira

O advogado destaca que havia uma expectativa do mercado de que a minuta do Senado fosse aprovada nesta semana e o projeto seria finalizado agora, sendo sancionado ainda este ano. “Perdemos esse timing”. Para ele, a aprovação do projeto é positiva, mas a versão do Senado era melhor.

Teto para emissões

O PL aprovado nesta quinta-feira cria o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), que estabelece tetos para emissões de gases do efeito estufa das empresas, criando incentivos para reduzir impactos sobre o clima por meio do estabelecimento de metas.

O modelo de projeto aprovado é baseado no sistema “cap-and-trade” idealizado pela União Europeia (UE), permitindo a negociação de créditos de carbono entre as empresas que mais poluem e as que menos poluem e a criação de um preço único para negociação desses créditos.

O relator, Aliel Machado, propôs um texto que une projetos discutidos na Câmara a uma proposta já aprovada pelo Senado. As empresas que mais poluem deverão compensar suas emissões com a compra de títulos, enquanto as que não atingiram o limite ganharão cotas para serem negociadas no mercado.

Isabela Morbach, advogada e cofundadora da CCS Brasil, organização sem fins lucrativos que visa a estimular as atividades ligadas à captura e armazenamento de carbono, destaca que a primeira impressão que teve ao ver o PL final foi que tentaram abarcar diversos temas robustos, que demandam mais calma e mais discussão, em um só projeto. Para ela, o texto apresenta “algumas incertezas técnicas”. “É aquilo: o bom é inimigo do ótimo. Óbvio que a gente não pode passar qualquer coisa, mas é positivo.”

Ela destaca que o texto do Senado era mais conciso, tinha conceitos mais enxutos e por isso tinha “menos risco de causar confusão ou erros de interpretação”, focando em como o projeto funcionaria.

A executiva afirma que a aprovação é positiva por incluir temas que eram demandas do setor, mas que ainda não haviam sido levados ao Senado, como as pautas trazidas pelos governadores dos Estados da Amazônia.

“Ainda que não seja perfeito, ao incluir no projeto é um ganho. Mesmo que não seja um texto redondo, agora o Senado vai se debruçar sobre essa análise. É mais positivo do que negativo”, afirma. “Com tópicos importantes indo para o Senado, esses temas precisam ser tratados e aperfeiçoar o que está tecnicamente confuso ou errado”.

Morbach ainda critica o fato de o projeto ter ganhado tons ambientais que não necessariamente ter foco no mercado de carbono, ponto que também pode causar dúvidas.



Isabela Morbach, advogada e cofundadora da CCS Brasil, Foto: Divulgação

“Os projetos de redução de emissões ou de remoção eles não necessariamente têm efeitos ambientais positivos diretos. Se eu repito que é ambiental, eu confundo as pessoas e a legislação já endereça muito bem e de forma rigorosa as responsabilidades ambientais. No mercado de carbono estamos falando de efeitos climáticos. Precisamos de legislação para tratar isso e não outras pautas nesse PL”.

A opinião da CEO da Carbonext, Janaína Dallen, é similar. Para a executiva, o texto não tem “a melhor redação e conceitos”, mas pontuou a necessidade de respeito e cooperação entre iniciativa privada e projetos estaduais de colaborarem e terem alinhamento para impulsionar esse mercado e catapultar o Brasil para uma posição de destaque no mercado internacional.

“O projeto protege os projetos individuais do mercado voluntário, trouxe autonomia para o setor privado e comunidades tradicionais. Diversos pleitos do setor não foram atendidos, mas que para acomodar o setor privado e público não foi o pior cenário.”

O sócio da área Ambiental do Rolim, Goulart, Cardoso Advogados, Thiago Pastor, afirma que a aprovação é positiva por trazer segurança jurídica para esse mercado. Além disso, ele destaca que foi a proposta mais robusta que tivemos até então, o que é um fator positivo para ele.

O executivo concorda que o texto deve ser melhor trabalhado no Senado, com esclarecimento de alguns pontos, como de como os ativos deste mercado serão tratados do ponto de vista tributário. Para Pastor, outro ponto que deve ser trabalhado é o próprio funcionamento do mercado voluntário, que existe há mais de 20 anos, mas também foi tratado no próprio PL.

“No Brasil ele cria um mercado regulado e um mercado voluntário regulado, então vamos ter que entender como isso vai funcionar, porque isso é diferente do mundo todo. Ele traz uma questão de redução de emissão voluntária para o setor automotivo, e esse é outro ponto de atenção para a discussão do projeto.”

Feldmann destaca que uma das principais alterações é que na versão do Senado havia um comitê interministerial, o qual o Ministério de Ciências e Tecnologia compunha, que poderia ajudar em toda essa tramitação e que agora não faz mais parte.

O texto ainda propõe uma regulamentação para empresas que emitam mais de 10 mil toneladas de gases de efeito estufa por ano, com limitações para as empresas que emitem mais de 25 mil toneladas de CO2 por ano.

“10 mil toneladas pouco para iniciar o mercado, pois empresas desse porte muitas vezes não possuem hoje a gestão necessária de controle de emissão. Empresas de menor porte de setores que naturalmente possuem mais emissão como energia, óleo e gás, mineração, cimentos etc tendem a atingir 10 mil toneladas mais facilmente que outros setores. 25 mil seria o ideal e entendo que posteriormente, isso será ajustado de acordo com setores”, afirma O CEO da WayCarbon, Felipe Bittencourt.

Expectativas diretas para 2024

Para a cofundadora da CCS Brasil, em 2024 o impacto deve ser mais “psicológico” do que prático, com as indústrias começando a se movimentar para quais serão as suas obrigações quando o projeto entrar em vigor, de fato, em 2026.

Pastor afirma que a aprovação nesta reta final da agenda legislativa demonstra o compromisso do governo federal em, de fato, promover a regulamentação da agenda verde no Brasil. “Estamos vendo que o congresso tem dado priorização a esses temas importantes para a economia brasileira”, afirma ele, que espera que o próximo ano mostre ainda mais a potência do país na agenda internacional.

O sócio da Kearney à frente das iniciativas ESG, Mark Essle, afirma que a lei foi o primeiro passo para fortalecer esse mercado, mas destaca que é preciso que o regulador entenda que a regulamentação é o primeiro passo para impulsionar esse mercado, mas que o seu sucesso dependerá do comprometimento em manter essa agenda em alta no próximo ano.

Para ele, o próximo ano será uma chance para que as empresas, em especial o setor industrial, se movimente para entender como reduzir as emissões de suas operações e também como adequar os créditos de carbono como uma ferramenta de descarbonização dentro da empresa.



Essle destaca que mesmo que a exclusão do agronegócio tenha sido mantida, ela deve retornar após o PL ter sido sancionado, considerando o peso do uso da terra e da agropecuária nas emissões brasileiras.

Mercado de carbono é visto como uma das principais apostas da agenda verde do governo Lula. Foto: DANIEL TEIXEIRA/ESTADAO

“Não é negativo a exclusão porque deram um passo, mas é, sim, negativo se deixarem por isso mesmo e acharem que tudo já foi endereçado. Ai não. Vão passar essa primeira etapa e depois precisamos entender uma metodologia para estudar as emissões de carbono do agro.

Feldmann acredita que em 2024 o PL do mercado de carbono deve ser extremamente trabalhado pelo governo federal. Ele lembra que o próximo ano terá eleições municipais e provavelmente as pautas legislativas mais espinhosas terão menos propensão de receber atenção, abrindo um espaço maior para o carbono.

“Essa não é espinhosa, estamos discutindo a forma, mas não existe gente contra. Como quem vai ser remunerado, quais as metas, essa é a discussão, mas o mercado é uma pauta interessante para todo mundo e deve ser a pauta central do ano que vem.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 22/12/2023



VALOR ECONÔMICO (SP)

PSB REJEITA ACORDO COM LULA NO 1º TURNO EM SP E DOBRA A APOSTA EM TABATA

Comando nacional do partido quer candidatura própria na capital paulista

Por Cristiane Agostine — De São Paulo



Tabata: deputada afirma que “respeita” pedido de Lula por palanque único em SP, mas reitera pré-candidatura — Foto: Mario Agra/Câmara dos Deputados

O PSB afastou nessa quinta-feira (21) a possibilidade de um acordo com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva em São Paulo para ter um palanque único com os petistas no primeiro turno, e redobrou a aposta na pré-candidatura da deputada Tabata Amaral à prefeitura da capital paulista. O presidente nacional do partido, Carlos Siqueira, afirmou que “não há razão” para retirar a pré-candidatura de Tabata e apoiar o deputado federal Guilherme Boulos (Pso), lançado por Lula com apoio do PT.

“Não vejo razão para um acordo no primeiro turno”, disse Siqueira ao Valor. “Nem de longe há qualquer possibilidade de a Tabata desistir”, afirmou. O dirigente do PSB disse ainda que a pré-candidatura do partido em São Paulo é “para valer”. “Ela quer ser candidata e tem apoio do partido”, disse.

Siqueira reuniu-se com Tabata na quarta-feira (20) em Brasília, para tratar da estratégia eleitoral na capital paulista. No mesmo dia, durante a reunião ministerial, Lula deu um recado para o vice-presidente Geraldo Alckmin e para o ministro Márcio França (Empreendedorismo), ambos do PSB, que o governo federal não pode ter dois palanques em São Paulo.

Lula tem atuado diretamente para costurar apoio para Boulos. O presidente quer filiar a ex-prefeita, ex-petista e secretária municipal de Relações Internacionais da capital, Marta Suplicy, ao PT, para ser vice do pré-candidato do Pso. Em outra frente, Lula indicou que agora deve agir para buscar o PSB.



Em 2022, na disputa pelo governo de São Paulo, Lula articulou a retirada das candidaturas de Guilherme Boulos e de Márcio França para que Psol e PSB apoiassem Fernando Haddad (PT), atual ministro da Fazenda. Depois de sair da disputa, Boulos foi lançado por Lula à prefeitura paulistana. França ganhou um ministério: primeiro foi o de Portos e Aeroportos, e agora, o do Empreendedorismo.

“Nem de longe há qualquer possibilidade da Tabata desistir”

— Carlos Siqueira

O presidente nacional do PSB descartou que o partido desista novamente para apoiar o candidato de Lula em São Paulo. “A situação era completamente diferente. Agora estamos vivendo tempos de normalidade”, disse. “Temos que nos acostumar com a democracia”, afirmou. “Ninguém quer barganhar nada”, disse o dirigente.

O presidente do PSB afirmou que ainda não foi procurado por Lula nem por ninguém da pré-campanha de Boulos para discutir um eventual acordo. Segundo Siqueira, a eventual aliança poderá ser feita no segundo turno, com o candidato do campo progressista que estiver na disputa.

A deputada Tabata disse que “entende e respeita” o pedido feito por Lula a Alckmin e França, mas rejeitou a possibilidade de desistir para apoiar Boulos no primeiro turno. “O PSB tem um projeto sólido e independente e isso não vi mudar”, afirmou, em entrevista à Rádio Bandeirantes.

Tabata preside o diretório municipal do PSB de São Paulo e na terça-feira filiou o apresentador José Luiz Datena ao partido, em cerimônia em Brasília, com a presença de Alckmin e França. Datena é cotado a vice da deputada, mas ainda não definiu se participará das eleições de 2024. Ontem, a deputada reforçou os elogios ao apresentador ao dizer que ele tem “história” e “vai contribuir muito” se compuser a chapa. “O PSB precisa apresentar um projeto alternativo à polarização”, disse Tabata.

A capital paulista pode ter uma reedição do embate entre lulistas e bolsonaristas em 2024. Lula lançou a pré-candidatura de Boulos no ano passado e o PT indicará a vice. O ex-presidente Jair Bolsonaro (PL) ainda não anunciou oficialmente seu candidato na cidade, mas tem sido cortejado pelo prefeito e pré-candidato à reeleição, Ricardo Nunes (MDB), que tenta ser o candidato do bolsonarismo na cidade. O presidente nacional do PL, Valdemar Costa Neto, afirmou que sua legenda deve indicar o vice de Nunes e que Bolsonaro já teria dado aval à aliança com o prefeito.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/12/2023

A INTERMINÁVEL MONTAGEM DE LULA

A impressionante demora do presidente em se decidir é um indicativo da falta de segurança em seu entorno. Lula não tem anteparo.

Por César Felício - Passou pelas redações da "Gazeta Mercantil", "Jornal do Brasil" e "O Estado de S.Paulo. Cobriu a presidência da República e o Senado. Está no Valor desde 2000

Um ato para marcar o primeiro aniversário do 8 de janeiro deverá ser a nota final da passagem de Flavio Dino pelo Ministério da Justiça. Caso ele saia na sequência, o que é pouco provável, terão transcorrido 25 dias entre sua aprovação pelo Senado para ocupar uma vaga no Supremo Tribunal Federal e seu afastamento do governo.

A vaga de Rosa Weber no STF demorou dois meses para receber uma indicação do presidente, embora o nome de Dino tenha surgido como favorito para a função cerca de 30 dias antes.

Na ocasião em que o falatório sobre Dino começou, Lula ainda não tinha concluído a mini-reforma ministerial para entronizar André Fufuca nos Esportes e Silvio Costa Filho nos Portos e Aeroportos. Eles tomaram posse em 14 de setembro e foram escolhidos entre junho e julho.

A dificuldade de acomodá-los foi tanta que nasceu um novo Ministério, o da Micro e Pequena Empresa, para acomodar o deslocado Márcio França.

A substituição de Dino virá a ser decidida, provavelmente, no momento em que uma nova reforma ministerial já é discutida, com intensa pressão sobre a articulação política do governo e sobre os ministros mais frágeis, como o permanentemente a perigo Juscelino Rezende, das Comunicações.

Lula está movendo peças da sua engenharia de poder, portanto, há quase seis meses, sem que consiga fechar o quadro. A nova reforma a caminho deve estender ainda mais essa incerteza. A impressionante demora do presidente em se decidir é um indicativo da falta de segurança em seu entorno. Lula não tem anteparo.

Há insegurança sobre a capacidade de liderança desses ministros na operação política, não só na articulação entre as forças que apoiam o governo, mas também no embate com as que não apoiam. Não funciona nem como escudo, nem como espada.

Dino exerceu um papel aliancista durante a campanha eleitoral e se destacou por ir para a linha de frente, de modo extremamente agressivo, por vezes, contra a oposição ao governo. Quem dentro do governo poderá substituí-lo nesse papel? Nenhum dos nomes que apareceram cotados para a pasta tem esse perfil, também ausente no restante da Esplanada.

FGTS na alça de mira

O emaranhado das leis que o governo precisará mandar em função da reforma tributária, há compromisso de enviar duas antes, até no máximo 20 de março: a lei que irá mudar as regras da tributação sobre a renda e a que disporá da tributação sobre a folha. São leis ordinárias, conforme se depreende da leitura dos incisos I e III do artigo 18 da reforma. Precisam ser enviadas pelo Executivo dentro de 90 dias depois da promulgação, que ocorreu na tarde dessa quarta-feira.

No parágrafo único o Congresso expressamente juntou uma coisa com a outra: “ eventual arrecadação da União decorrente da aprovação da medida de que trata o inciso I poderá ser considerada como fonte de compensação para redução da tributação incidente sobre a folha de pagamentos e sobre o consumo de bens e serviços”.

Está dado, portanto, o estímulo para que venha um imposto sobre a renda substancialmente aumentado. Politicamente essa não é uma discussão trivial. É possível encontrar tramitando no Congresso projetos que aumentam a lista de isenções ao imposto de renda, mais difícil detectar uma que a diminua.

Por isso um representante do empresariado no Senado, pertencente ao Centrão vê como factível um desalinhamento dos dois projetos. A revisão da tributação sobre a folha avançaria e o do aumento do imposto sobre a renda andaria mais devagar. Os projetos têm data certa para serem enviados, mas não para serem aprovados. E o ano de 2024 é eleitoral. A partir de junho em tese os trabalhos nas duas casas do Congresso entram em modo de campanha.

A proposta de tributação sobre a folha pode sugerir um redesenho amplo, contudo, o que naturalmente aumentaria a complexidade de sua tramitação. A maioria de direita e centro-direita na Câmara e no Senado podem aproveitar a ocasião para tentar acoplar no projeto uma nova reforma trabalhista. Ou, caso não se chegue a tanto, focar na revisão ou na extinção de benefícios como o Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS).

Ao ser perguntado se não existe um pacto tácito entre o Executivo e o Congresso sobre o tema, pelo qual, sem que se jamais se admita, o governo federal abre mão de investir na revisão da reforma trabalhista aprovada no governo Temer e o Centrão abre mão de uma nova rodada de revisão de direitos, o senador sorri.

O pacto existe, mas é frágil, dada a baixa disposição das partes envolvidas em se comprometer com ele. Volta e meia surge na Esplanada dos Ministérios uma ideia de se cruzar a linha. Na mais

recente, o ministro do Trabalho, Luiz Marinho, avançou sobre a possibilidade de rever a abertura do comércio aos domingos.

A Câmara desengavetou a proposta de “carteira verde e amarela”, remanescente do governo Bolsonaro. O governo federal recuou e o Senado deve engavetar o projeto de contratação com menos encargos votada pela Câmara. Foi escaramuça de um lado e tiro de advertência do outro, indicador de uma fronteira armada.

César Felício: é repórter especial de Política em Brasília. Escreve às sextas-feiras E-mail: cesar.felicio@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/12/2023

CÂMARA PRORROGA REPORTO POR MAIS CINCO ANOS; TEXTO VAI À SANÇÃO

Por Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



Porto de Santos — Foto: Alphamar

A Câmara dos Deputados aprovou na madrugada desta sexta-feira em votação simbólica a prorrogação por cinco anos do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). O texto vai à sanção presidencial.

A medida tem custo fiscal de cerca de R\$ 300 milhões por ano para aquisição de máquinas e equipamentos adquiridos pelo setor portuário e por concessionária de transporte ferroviário e empresas de dragagem. As empresas têm desoneração de IPI, PIS, Cofins, Imposto de Importação e ICMS.

Líder do Republicanos e relator do projeto, o deputado Hugo Motta (PB) disse que o custo fiscal do benefício “é pouco relevante” comparado com os benefícios para o setor. “A não renovação do Reporto poderá ensejar em um movimento de reequilíbrio dos contratos de concessões, o que pode aumentar as tarifas e reduzir os investimentos”, afirmou.

O deputado Chico Alencar (Psol-RJ) destacou que a federação Psol/Rede é contra estender o programa por mais tempo. “É a terceira ou quarta prorrogação do Reporto, mas não vimos todos os resultados da concessão desses benefícios”, disse.

22/12/2023 00:54:19

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/12/2023

CMO APROVA CAPITALIZAÇÃO DO BANCO DO NORDESTE EM R\$ 500 MILHÕES

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP) afirmou que o único propósito do projeto era autorizar a capitalização da instituição financeira

Por Raphael Di Cunto e Caetano Tonet, Valor — Brasília



A deputada Adriana Ventura (Novo-SP) foi a única a votar contra. “Já vimos a capitalização de bancos públicos e sabemos onde isso vai parar”, afirmou — Foto: Divulgação/BNB

A Comissão Mista de Orçamento (CMO) aprovou nesta quinta-feira (21) autorização para que o governo federal capitalize o Banco do Nordeste em R\$ 500 milhões.

O relator, senador Mecias de Jesus (Republicanos-RR), afirmou que



o projeto só tratava inicialmente da abertura de crédito suplementar para os Ministérios da Fazenda, da Justiça e Segurança Pública, da Defesa, das Cidades e de Portos e Aeroportos e não falava da capitalização do Banco do Nordeste.

Mecias reclamou que a capitalização foi enviada pelo Executivo depois, e tentou contato com representantes do governo, mas que não foi atendido até protocolar o relatório. “Entendi simplesmente que estão suprimindo competência do Congresso Nacional para que o governo possa fazer por decreto e sem autorização legislativa”, disse.

O líder do governo no Congresso, senador Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), pediu desculpas pelo desencontro e afirmou que o único propósito do projeto era autorizar a capitalização da instituição financeira. “O PLN não vai dar nenhum centímetro de prerrogativa a mais do Executivo sobre o Parlamento”, disse.

Após o entendimento, a deputada Adriana Ventura (Novo-SP) foi a única a votar contra. “Já vimos a capitalização de bancos públicos e sabemos onde isso vai parar”, afirmou.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 22/12/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

SEM ACORDO COM BANCOS, CMN LIMITA JUROS DO ROTATIVO A 100% DA DÍVIDA

Conselho instituiu portabilidade do saldo devedor da fatura

Por Wellton Máximo – Repórter da Agência Brasil - Brasília

Sem acordo entre o governo e os bancos, os juros da dívida do rotativo do cartão de crédito e da fatura parcelada serão limitados a 100% da dívida a partir de 3 de janeiro, decidiu no fim da tarde o Conselho Monetário Nacional (CMN). O teto estava especificado na lei que instituiu o Programa Desenrola, sancionada em outubro.

A lei do Desenrola havia estabelecido 90 dias para que as negociações entre o governo, o Banco Central, as instituições financeiras, o Congresso Nacional e o Banco Central chegassem a um novo modelo para o rotativo do cartão de crédito. Caso contrário, valeria o modelo em vigor no Reino Unido, que estabelece juros até o teto de 100% do total da dívida, que não poderá mais subir depois de dobrar o valor.

Logo após a divulgação da decisão, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, comentou o acordo. “É importante ressaltar que, neste período de 90 dias, as instituições não apresentaram nenhuma proposta”, disse Haddad, pouco antes de ir à confraternização de fim de ano dos ministros, na Granja do Torto.

“Se vocês pensarem no Desenrola, esse era um dos grandes problemas do país. As pessoas [que renegociaram os débitos no programa] estavam, muitas vezes, com dívidas dez vezes superior à original”, disse o ministro. “Agora, a dívida não poderá dobrar”, completou.

Portabilidade

Além de oficializar o teto de juros, o CMN instituiu a portabilidade do saldo devedor da fatura do cartão de crédito, item que não estava na lei do Desenrola. A dívida com o rotativo e com o parcelamento da fatura poderá ser transferida para outra instituição financeira que oferecer melhores condições de renegociação.

Segundo o CMN, a portabilidade entrará em vigor em 1º de julho de 2024. A medida também vale para os demais instrumentos de pagamento pós-pagos, modalidades nas quais os recursos são depositados para pagamento de débitos já assumidos.

A proposta da instituição financeira deve ser realizada por meio de uma operação de crédito consolidada (que reestruture a dívida acumulada). Além disso, a portabilidade terá de ser feita de forma gratuita.

Caso a instituição credora original faça uma contraproposta ao devedor, a operação de crédito consolidada deverá ter o mesmo prazo do refinanciamento da instituição proponente. Segundo o Banco Central (BC), a igualdade de prazos permitirá a comparação dos custos.

Transparência

O CMN também aumentou a transparência nas faturas do cartão de crédito. A partir de 1º de julho de 2024, as faturas deverão trazer uma área de destaque, com as informações essenciais, como valor total da fatura, data de vencimento da fatura do período vigente e limite total de crédito.

As faturas também deverão ter uma área em que sejam oferecidas opções de pagamento. Nessa área deverão estar especificadas apenas as seguintes informações: valor do pagamento mínimo obrigatório; valor dos encargos a ser cobrado no período seguinte no caso de pagamento mínimo; opções de financiamento do saldo devedor da fatura, apresentadas na ordem do menor para o maior valor total a pagar; taxas efetivas de juros mensal e anual; e Custo Efetivo Total (CET) das operações de crédito.

Por fim, as faturas terão uma área com informações complementares. Nesse campo, devem estar as informações como lançamentos na conta de pagamento; identificação das operações de crédito contratadas; juros e encargos cobrados no período vigente; valor total de juros e encargos financeiros cobrados referentes às operações de crédito contratadas; identificação das tarifas cobradas; limites individuais para cada tipo de operação, entre outros dados.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 22/12/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ESTALEIROS PERCEBEM AQUECIMENTO DE PROJETOS E BOA TAXA DE OCUPAÇÃO NOS DIQUES PARA EMBARCAÇÕES DE SERVIÇO

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 22/12/2023 - 15:57



Os estaleiros percebem uma demanda mais consistente no radar para construção de embarcações de serviço, com consultas mais objetivas para fechar negócios. O apoio portuário, a navegação interior e o offshore continuam a demandar trabalhos para instalações de médio porte. Algumas empresas percebem o humor renovado de alguns armadores diante do aquecimento do setor de petróleo e gás. Os estaleiros destacam as boas taxas de ocupação nos diques, muito em função de docagens para reparo e das demandas do apoio marítimo por modernizações. Uma das apostas do mercado é melhorar a produtividade dos serviços oferecidos. Entre os desafios está a oferta de mão de obra especializada e a dificuldade recente enfrentada com falta de insumos/componentes na cadeia de suprimentos internacional.



Os projetos que receberam prioridade na 53ª reunião ordinária do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada em setembro, preveem serviços em 12 estaleiros das regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste. As propostas são voltadas à construção, modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, aquisição e instalação de equipamentos para navegação interior (hidrovias) e marítima. Dos quase R\$ 3 bilhões em valores priorizados, aproximadamente metade está destinada à navegação interior. Outro destaque abrange recursos para construção de quatro embarcações de apoio offshore.

O Detroit Brasil (SC) verifica um leve aquecimento, com alguns projetos principalmente para embarcações de apoio portuário e de navegação interior sendo contratados junto aos estaleiros. Porém, avalia que a variação mais importante está relacionada à mudança de humor do mercado. A empresa percebe um otimismo crescente entre os diversos armadores que começa a ser refletido nessas recentes contratações e na busca por recursos junto aos agentes financeiros.

Já o mercado de reparos e modernizações seguiu o que já era esperado, com muitas embarcações de apoio marítimo atualizando suas plantas para atender a novos requisitos da Petrobras ou das novas petroleiras internacionais que chegaram ao mercado, somando-se às demandas por docagens de classe e a eventuais reparos emergenciais. “Os diques brasileiros permaneceram com uma boa taxa de ocupação, assim como já vinha acontecendo nos períodos anteriores”, observa o gerente comercial e de projetos do Detroit Brasil, Marcelo Rampelotti.

A carteira atual do Detroit conta quatro rebocadores azimutais, além de alguns reparos já previstos para 2024. Rampelotti relata que, em números gerais, o volume de consultas é levemente melhor que o dos últimos anos. “O mais interessante é que nos deixa otimistas é que as consultas atuais demonstram maior potencial de realização, enquanto, nos últimos anos, os projetos eram consultados mais em caráter de especulação, onde muitas vezes não percebíamos a real intenção de contratação por parte dos armadores”, analisa Rampelotti.

No curto prazo, a principal aposta do Detroit Brasil está no mercado de apoio marítimo. A leitura é que a chegada de novas plataformas e a necessidade de renovação dos ativos para atendimento de novos requisitos operacionais resultará na contratação de novas embarcações junto aos estaleiros nacionais. A Petrobras sinalizou que pretende contratar até 36 embarcações de apoio nos próximos anos. “No longo prazo, também enxergamos a indústria eólica offshore como uma potencial demandante. Mas, para isso, é preciso que o tema da viabilização dos campos offshore permaneça caminhando junto às autoridades”, avalia Rampelotti.

Rampelotti conta que, no momento, os investimentos estão focados em manter a planta fabril atual. Ele lembra que o Detroit foi um dos poucos estaleiros do país a passar por toda a crise do setor sem parar, executando reparos e novas construções, incluindo exportações de navios. “Mantivemos nossas instalações ativas e prontas para a retomada do mercado brasileiro e mundial, sem necessidade de qualquer movimento extra para atendimento ao mercado futuro”, destaca. O gerente acrescenta que o estaleiro vem investindo em certificações ISO, no intuito de melhorar a produtividade e ofertar padrões de qualidade cada vez mais elevados.

Na avaliação do Detroit, existem três grandes pontos a serem superados. Um deles é a mão de obra especializada que, no caso de uma eventual retomada do mercado a níveis próximos aos do início da década passada, demandará a formação em massa de novos profissionais, ainda que parte da mão de obra dispersa volte a construção naval um esforço grande de capacitação terá de ser feito por todos os estaleiros no país.

Outro ponto, na visão do Detroit, está ligado ao cenário internacional e à cadeia de suprimentos. “Recentemente sofremos com variações impensadas nos custos do frete e de produção de equipamentos, principalmente na Europa e, como a indústria local ainda não consegue atender muitas demandas da construção naval, certamente estaremos sujeitos às incertezas do mercado externo”, elenca. Ele finaliza citando a questão do custo Brasil, em razão dos altos custos para manter a força de trabalho, além da carga tributária alta e de todas as questões que, há tempos, a indústria naval vem pleiteando para reduzir a disparidade com os estaleiros estrangeiros.



O Estaleiro Rio Maguari (PA) faz uma avaliação positiva dos últimos 12 meses, levando em conta que os mercados atendidos pelo estaleiro continuam demandando novas embarcações, principalmente na navegação interior e apoio portuário. Os principais projetos em andamento no ERM são a construção de dezenas de barcas graneleiras para navegação interior, 4 rebocadores portuários de 70 TPB (toneladas de porte bruto) e 2 conjuntos ATB (comboio oceânicos articulados) para cabotagem.

Para o ERM, o potencial de novos negócios está ligado diretamente à efetivação de projetos de infraestrutura e de exploração de petróleo na região, especialmente o derrocamento do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins, a implantação da Ferrogrão e a autorização de exploração de petróleo na Margem Equatorial, na costa do Amapá. Além disso, é necessário velocidade na aprovação de licenciamentos ambientais de terminais portuários na região, fatores que, combinados, aumentarão significativamente a demanda por comboios fluviais e embarcações de apoio marítimo.

O diretor comercial do ERM, Fábio Vasconcellos, vê uma nova onda de comboios fluviais de grãos para atender o Arco Norte e de comboios fluviais para minério para a Hidrovia do Paraguai. “A demanda reprimida existe em função da espera por licenciamentos ambientais de terminais e à efetivação de obras de infraestrutura, como o derrocamento do Pedral do Lourenço, por exemplo”, descreve. Vasconcellos afirma que o estaleiro tem realizado investimentos importantes na infraestrutura produtiva para a construção dos ATBs, especialmente na capacidade de movimentação de carga, em galpões de construção de painéis e blocos e na aquisição de equipamentos.

A Edison Chouest Offshore (ECO) avalia que o ano de 2023 foi bem intenso para o Estaleiro Navship (SC). No início do ano, o grupo contratou em torno de 250 novos colaboradores, chegando a um efetivo de pouco mais de 1.000 funcionários. Entre as principais atividades de 2023 estão: a construção do casco NAV145 (Bram Rio), PSV 4.500 com configuração multipropósito e previsão de entrega para maio de 2024; 16 conversões e adaptações para novos contratos; 12 docagens de classe e mais 4 docagens emergenciais; mais de 40 serviços de reparos diversos prestados para Bram Offshore e suas parceiras.

Entre os principais projetos na carteira do estaleiro estão a finalização da construção do casco do Bram Rio, além do início do corte das novas embarcações NAV151 e NAV152 programadas para 2024, assim como 12 docagens de classe e 5 conversões e adequações de novos contratos previstas para 2024. “Estamos confiantes que somos o estaleiro mais preparado para essa retomada do setor offshore e que podemos assumir uma boa parcela dessa demanda por novas embarcações”, afirma o vice-presidente executivo do grupo Chouest de Empresas na América Latina, Ricardo Chagas.

O VP executivo da Edison Chouest destaca que a Navship é um estaleiro novo e bem moderno, munido do que existe de mais tecnológico para construção naval. “Recentemente, fizemos a aquisição de uma nova máquina de corte a plasma e de uma nova máquina de corte de tubos, o que nos garantirá uma maior eficiência no processamento de material”, afirma Chagas. As máquinas têm previsão de início de operação no primeiro trimestre de 2024.

Nos últimos 12 meses, a Belov entregou os dois primeiros empurradores híbridos do planeta, que foram construídos no estaleiro do grupo na Bahia. “Temos sido solicitados constantemente sobre construções de embarcações desse porte, assim como algumas conversões de embarcações de apoio marítimo. Além disso, muitas docagens já estão programadas em nosso dique flutuante”, elenca o diretor de obras e serviços subaquáticos da empresa, Juracy Gesteira Vilas Bôas.

O estaleiro entregou o OTSV Belov Mares para a Belov Engenharia, empresa do mesmo grupo econômico do estaleiro. Vilas Bôas destaca que foi a conversão de um PSV (transporte de suprimentos) que foi totalmente convertida no estaleiro, inclusive com a construção de dois carretéis de armazenamento e manuseio com 400 metros de mangotes de offloading em cada um.



O estaleiro está concluindo a modernização em uma embarcação de mergulho raso, onde aumentou a capacidade dos bow thrusters, incluindo um redesenho do bulbo de proa, alteração de toda abolina, instalação de aerofólios na popa e substituição de todo o sistema de mergulho e vários equipamentos eletrônicos. Além disso, o estaleiro está construindo uma draga para um cliente e tem um rebocador em docagem de classe e outros para serem docados na sequência.

O diretor de obras e serviços subaquáticos diz que a Belov vem sendo consultada para vários projetos de construção. Segundo Vilas Bôas, a demanda que estava reprimida, desde a pandemia de Covid-19, postergou investimentos das empresas que começam a retomar com força a atividade. Ele destaca que a construção dos empurradores híbridos tem sido um excelente cartão de visita para os players que buscam esse tipo de solução.

“Estamos percebendo que o mercado está cada vez mais em busca de soluções mais verdes”, ressalta Vilas Bôas.

Ele acredita que o maior desafio da indústria naval brasileira é a concorrência com outros países que têm preços bem mais baratos que os nacionais. Para o diretor da Belov, incentivos ao conteúdo local fazem diferença para a indústria. Vilas Bôas acrescenta que a região onde está instalado o estaleiro possui carência de mão de obra especializada para atuar na construção naval. Por conta disso, o grupo mantém um programa de treinamento e qualificação que sempre é intensificado a cada novo projeto.

Os estaleiros já percebem uma nova demanda por capacitação de profissionais. A avaliação é que a baixa dos últimos anos resultou na eliminação de inúmeros postos de trabalho da construção naval, fazendo com que a força de trabalho, que vinha se especializando em todo o Brasil desde a retomada da construção naval no início dos anos 2000, se dispersasse no mercado, buscando espaço e sendo absorvida por diferentes segmentos.

Para Rampelotti, do Detroit, esse leve aquecimento já faz com que, mesmo estando localizados em um dos principais celeiros da construção naval brasileira, seja possível perceber uma escassez de profissionais qualificados. Já Vasconcellos, do Estaleiro Rio Maguari, diz que a demanda por capacitação de pessoal tem crescido bastante em função do crescimento da demanda por embarcações e que o ERM trabalha permanentemente na melhoria da capacitação do pessoal, através de treinamento interno e cursos externos de qualificação.

Chagas, da Edison Chouest, relata que, este ano, o Navship sentiu dificuldade em encontrar mão de obra qualificada para o crescimento que o estaleiro teve em 2023. Um dos motivos é devido ao baixo nível de desemprego de Santa Catarina, que girava por volta dos 3,5%. Outro fato é devido à instabilidade do mercado de construção naval que reduz a atratividade dessa atividade.

O executivo destaca que, em 2023, começou um projeto em parceria com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai), no qual estaleiros da região e a prefeitura de Navegantes (SC) trabalharam para criação de cursos básicos de formação de profissionais que desejam entrar no mercado naval. “Esse projeto deve ter seu início em meados de 2024. Além disso, voltamos a trabalhar no projeto de desenvolvimento do centro de treinamento interno da Navship para qualificação dos nossos colaboradores”, conta Chagas.

Vilas Bôas, da Belov, observa o mercado de construção e reparos navais sempre em busca de novas soluções, o que obriga a constantes investimentos dos estaleiros em novas tecnologias. Ele conta que a Belov fez um grande aporte quando construiu os SDSVs (barcos de mergulho raso). “Nesse momento em que investimos em dois grandes galpões móveis sobre trilhos e também o projeto e construção do nosso dique flutuante”, lembra Vilas Bôas.

A empresa realizou outros investimentos menores, como uma nova CNC de corte e um galpão de jato e pintura. A Belov também investiu em computadores, softwares e treinamento de pessoal para que os projetos estejam alinhados com o que há de melhor no mundo. “Hoje, todas as embarcações



que entram em nossa carteira são detalhadas em 3D nativo e, assim, conseguimos diminuir interferências e aumentar produtividade”, destaca Vilas Bôas.

O diretor-executivo dos Estaleiros da Wilson Sons, Adalberto Souza, conta que os últimos meses foram de intensa demanda para construção, seja por meio de solicitações de informações sobre capacidade produtiva dos estaleiros, seja por solicitações de preços e de montagem de processos para entrada em fundos de financiamento da marinha mercante (FMM). “Em paralelo, o mercado de manutenção, docagem e conversões se mantém aquecido. Os armadores estão atualizando, tecnologicamente, suas frotas e as mantendo disponíveis para atendimento das demandas do mercado”, resume Souza.

A atual carteira da Wilson Sons tem um contrato de construção para seis rebocadores, dos quais quatro já foram entregues, projeto Damen ASD 2513, com a instalação de sistema de filtro de NOx (TIER III). A empresa destaca que são as primeiras embarcações desse tipo no Brasil, mesmo não sendo mandatório sua aplicação no país. Esse padrão, da Organização Marítima Internacional (IMO), é exigido somente em áreas de controle de emissão, como em regiões da América do Norte e da Europa. Souza explica que o novo projeto de casco permite diminuir as emissões de gases de efeito estufa, com uma redução estimada de até 14% no consumo de combustíveis fósseis.

Ele acrescenta que, além das construções de rebocadores em andamento, a empresa presta serviços de docagens para armadores de cabotagem, offshore e para apoio portuário. “Recebemos consultas de pré-qualificação para construções para Petrobras. Para o grupo J&F, temos consultas para barcas e empurradores fluviais. E para diversos armadores, consultas de manutenção e docagem”, revela Souza.

Para Souza, a demanda por capacitação de profissionais deve acontecer em 2025, e não em 2024 como na previsão de alguns agentes setoriais. A avaliação da Wilson Sons é que o atual grupo de colaboradores é formado por ‘multiplicadores’ para a nova demanda e precisarão estar preparados para este desafio.

A empresa informa que, para que seus profissionais possam desempenhar esta multiplicação de forma eficiente e assertiva, focada no melhor resultado em termos de segurança, qualidade e custos, tem desenhado um projeto de desenvolvimento de competências técnicas e comportamentais a serem trabalhadas nos próximos anos. Outra aposta são projetos de eficiência operacional baseados nas ferramentas de qualidade, como PDCA (planejar, fazer, checar e agir/ajustar) e 5S (princípios de utilização, organização, limpeza, padronização e disciplina).

Para os próximos anos, um dos focos da Wilson Sons são as embarcações gaseiras para a Petrobras, que estão adequadas às capacidades técnicas do estaleiro. Outros pontos de atenção são as demandas do grupo J&F e a renovação da frota do grupo. Souza cita ainda a demanda das indústrias offshore na renovação da frota, bem como um PSV com tecnologias para redução dos gases de efeito estufa.

O diretor diz que o grande investimento da Wilson Sons neste segmento foi a construção do Estaleiro Guarujá 2 (SP), que comemorou 10 anos de existência. Ele destaca que, ao longo deste tempo, a Wilson Sons manteve os investimentos na área de manutenção e nos ativos, com o objetivo de complementar a produtividade com o acréscimo de equipamentos de transporte, elevação e de segurança, de forma a manter-se na vanguarda do mercado. “No último ano, tivemos a aquisição de um sistema de jateamento de casco robotizado, que se utiliza de um sistema magnético para se prender ao casco e motorização para deslocamento e jateamento controlado”, exemplifica Souza.

Ele também cita o Sistema de Controle aos Equipamentos Móveis (CARSIF), que libera a operação dos equipamentos por meio do crachá do operador, apenas para colaboradores que estejam com treinamento/ASO em dia. Ele menciona ainda o sistema Sismo, parceria com a Hidromares, que permite saber as condições da maré e vento, por meio de um aplicativo. Foram instalados um marégrafo na comporta e um equipamento no pórtico para medir a velocidade do vento.



Na avaliação do estaleiro, a obtenção de financiamento do FMM para os armadores poderá viabilizar novas construções. Além disso, a busca por inovações tecnológicas visando eficiência, principalmente ligadas a redução da pegada de carbono, serão um diferencial competitivo.

Souza afirma que o estaleiro vem se atualizando e se capacitando, em conjunto com as principais sociedades classificadoras pertencentes a IMO, projetistas internacionais e startups, para implementar alternativas tecnológicas como hibridização, eletrificação de embarcações, utilização de biocombustíveis, entre outras iniciativas. “Acreditamos que manter nosso corpo técnico permanentemente atualizado e atuando na vanguarda destas tecnologias de redução de carbono trará, aos armadores parceiros, uma vantagem competitiva relevante no ambiente de negócios atual”, projeta Souza.

Em debate promovido pela Frente Parlamentar em Defesa da Indústria Naval Brasileira, em novembro, os agentes destacaram que o setor não retomará sua força de trabalho do zero, mas precisa de uma preparação para atender a um possível ciclo de crescimento, que deve gerar aumento de demanda por mão de obra capacitada. Na ocasião, o presidente da Frente, o deputado Alexandre Lindenmeyer (PT-RS), acredita que o Brasil vive um processo estratégico de retomada da indústria naval com força, que vem avançando de forma gradativa.

“Precisamos preservar os recursos humanos existentes e, ao mesmo tempo, retomar a qualificação e preparação dos recursos humanos necessários para essa demanda, que é estratégica para o país”, afirmou o parlamentar. Lindenmeyer lembrou que, desde 2015, o número de trabalhadores empregados pela construção naval, que era superior a 80.000, caiu para menos de 20.000, conforme dados do Sinaval.

Ele mencionou que existe uma série de projetos em estaleiros de diferentes portes no país e que há perspectivas positivas a partir da sinalização, por parte da Petrobras, de construção de módulos e de embarcações de apoio marítimo em estaleiros nacionais. O deputado acrescentou que existe um horizonte com plataformas para desmantelamento e com a construção de navios para a Marinha do Brasil, que continuarão a demandar mão de obra capacitada.

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval) avalia que a perda de 60.000 empregos, nos últimos 10 anos, evidenciou que a contratação de projetos no exterior penalizou a construção naval do país. O secretário-executivo do Sinaval, Sérgio Leal, comparou que, no começo dos anos 2000, houve um desafio maior do que atual para a formação de mão de obra porque a indústria estava desmobilizada há 20 anos e porque foram construídos estaleiros nas regiões Nordeste e Sul, que precisaram de um tempo para se consolidar.

Leal ponderou que, depois do 10º navio do Promef construído para a Transpetro, os estaleiros em Pernambuco atingiram níveis de produtividade similares aos de estaleiros na Ásia. “Sabemos que, se a curva de aprendizagem demorasse mais e se os contratos não fossem cancelados, teríamos uma melhoria ainda maior da produtividade”, afirmou, no debate da frente parlamentar que discutiu a capacitação de recursos humanos para indústria naval e setores impactados.

Na ocasião, o secretário-executivo do Sinaval acrescentou que existem outros fatores a serem superados na equação da competitividade, como a necessidade de melhoria dos encargos sociais pagos pelos empregadores que encarecem os custos dos estaleiros com mão de obra no Brasil.

O Senai vem fazendo levantamentos junto a estaleiros e a segmentos da indústria naval a fim de mensurar a demanda por profissionais e a necessidade de cursos de treinamento e capacitação, pensando num cenário de aquecimento nos próximos anos. A instituição integra um dos grupos de discussão junto ao governo que discutem a construção de uma política para a atividade de construção naval.

A especialista em desenvolvimento industrial do Senai Nacional, Juliana Cardoso, explicou que a primeira etapa é de abordagem e levantamento de informações que vão balizar as discussões no grupo de trabalho sobre um plano nacional de formação de profissionais para atuar no setor naval.

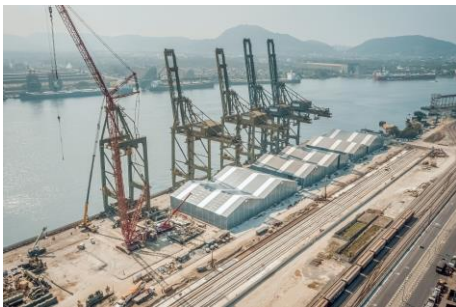
Ela destacou que a pesquisa conta com apoio de entidades como o Sinaval e também da Marinha. "O Senai já atuou fortemente na capacitação desses profissionais, mas sabemos que existem outros envolvidos e estamos todos conversando sobre esta pauta para a construção desta agenda", disse Juliana, durante a audiência.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/12/2023

AMPLIAÇÕES DEVEM MANTER PROJETOS DE OBRAS PORTUÁRIAS NOS PRÓXIMOS ANOS, PRINCIPALMENTE PARA MOVIMENTAÇÃO DE GRANÉIS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 15:57



O setor portuário tem um pacote de projetos de ampliação da capacidade que deve manter aquecido o setor de engenharia, com obras, ao menos, pelos próximos cinco anos. Há ainda expectativa em torno do novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que prevê 137 projetos e investimentos da ordem de R\$ 55 bilhões até 2026. Ainda que não contem com todas essas obras saindo do papel, construtoras e projetistas monitoram oportunidades e acreditam que a iniciativa privada conseguirá viabilizar uma parte relevante do previsto na atual edição do programa. A recente abertura do uso de recursos do

Fundo da Marinha Mercante (FMM) para infraestrutura portuária já gerou consultas, no último ano.

A Moffatt & Nichol (M&N) observa que, no que diz respeito a novos projetos e expansões, o setor portuário enfrentou, em alguns casos, um período de pausa neste ano. "Isso pode ser atribuído, em parte, à expectativa em relação ao novo ministério (portos) e às reações de alguns setores do mercado após as eleições. No entanto, houve exceções notáveis, particularmente nos projetos relacionados aos portos de minério, grãos e fertilizantes, bem como alguns projetos ligados a contêineres", relata o gerente de desenvolvimento de negócios da Moffatt & Nichol, Fábio Rigotti.

A empresa considera que vem mantendo uma posição de relevância no desenvolvimento de projetos dentro do setor portuário no Brasil, marcando presença como parceira. A M&N identifica uma abrangência que inclui projetos de infraestrutura ligados a outros elos da cadeia logística com, por exemplo, ferrovias e pontes. A equipe dos profissionais locais aliada aos times internacionais possibilita oferecer uma gestão e desenvolvimento do projeto localmente, com especialistas para tratar de variadas demandas.

Rigotti pondera que, embora tenha havido uma pausa momentânea em alguns setores, a necessidade premente de aprimorar as estruturas dos terminais permanece como um fator crítico que molda o cenário do setor. A avaliação da M&N é que a demanda constante por melhorias nas instalações portuárias para atender ao aumento do comércio e à eficiência logística tem impulsionado a continuidade de investimentos em determinados segmentos, como os portos de grãos e fertilizantes.

A CTC Infra, empresa brasileira de engenharia civil especializada em obras onshore e offshore nos setores industrial, portuário e ambiental, destaca-se em projetos como rodovias, pontes, engenharia industrial e terminais marítimos. A empresa atua no modelo EPC, gerenciando todos os processos, desde o desenvolvimento do projeto até a conclusão da obra. Recentemente, a empresa entregou o novo terminal da Eldorado Brasil Celulose no Porto de Santos (SP), ampliando presença no maior porto da América Latina.

"Estamos executando projetos para a Bracell e para a Suzano no Porto de Santos. Para a Bracell, concluiremos a última fase do armazém de celulose em dezembro de 2023, enquanto a expansão do armazém T32 da Suzano avança rapidamente, com 60% do cronograma concluído. A entrega está prevista para fevereiro de 2024", destaca Marcos Borin, fundador e acionista da CTC Infra, player do mercado desde 1987, quando a Copabo iniciou atividades de engenharia. Em 2000, a empresa



assumiu identidade de Constremac expandindo os serviços para atender às crescentes demandas do mercado e, há um ano, passou para a denominação atual.

Para a CTC Infra, o setor de obras portuárias no Brasil apresenta perspectivas positivas para os próximos anos. A avaliação é que o país, com sua extensa costa e relevância no comércio internacional, demanda investimentos contínuos em infraestrutura portuária. Além disso, enxerga uma crescente necessidade de modernização, expansão e adaptação dos terminais para atender ao aumento do volume de cargas e às demandas logísticas.

A CTC observa que o governo brasileiro tem demonstrado interesse em promover concessões e parcerias público-privadas (PPPs) para impulsionar o desenvolvimento de terminais portuários. Outro aspecto é que a globalização do comércio e a busca por eficiência nas operações portuárias contribuem para a demanda constante por projetos inovadores e tecnologicamente avançados. “O cenário sugere que o setor de obras portuárias continuará aquecido, oferecendo oportunidades para novos projetos e investimentos nos próximos anos”, projeta Borin.

O diretor de contratos da Odebrecht Engenharia e Construção (OEC), Giorgio Bullaty, diz que os segmentos de granéis sólidos e granéis líquidos mantêm demanda razoável para obras portuárias, além de uma demanda crescente do setor de energia. “Há um aquecimento natural do setor mantido e, eventualmente, esses projetos do PAC que foram listados podem contribuir ainda mais para que obras portuárias aconteçam”, analisa Bullaty.

Ele ressalta que para as obras do PAC virarem realidade, é necessário que várias condições de contorno sejam resolvidas — licença ambiental, taxas de captação de recurso e segurança jurídica. “Sabemos que não serão 137 obras que vão acontecer. Torcemos para que boa parte aconteça para reaquecer de uma vez por todas um setor importante para desdobramento que tem para seus fornecedores”, afirma Bullaty.

A percepção da OEC é que o poder concedente, com o tempo, vem compreendendo o que assusta os potenciais investidores e vem tentando trabalhar para as condições serem atendidas e atrair interessados. “Existe expectativa que o atual PAC seja melhor que o anterior e mais projetos aconteçam de fato porque muito fica como aprendizado”, estima Bullaty. Ele diz que o setor de granéis tem expansões grandes previstas, a maioria brownfield, em alguns casos até duplicando a capacidade do terminal. A OEC também espera que haja uma retomada da demanda por instalações de gás, considerando as consultas percebidas de potenciais investidores para esse tipo de projeto.

A construtora tem um portfólio de grandes obras no setor portuário, inclusive no exterior. Atualmente, a OEC está concluindo um projeto do terminal Gas Sul para New Fortress Energy (NFE), na Baía da Babilonga, em Santa Catarina. Fora do Brasil, Bullaty cita um terminal em Angola e a reforma do Porto de Miami, nos Estados Unidos. A empresa também dá continuidade às obras do complexo naval da Marinha do Brasil em Itaguaí (RJ), onde estão sendo tocadas as obras do programa de submarinos (Prosub), que conta com um estaleiro e base naval.

A Carioca Engenharia é uma das maiores empresas de construção portuária do país. Atuou em mais de 70 portos. São 300 quilômetros de estacas com diferentes técnicas de engenharia e 150 mil metros quadrados de cais construídos ao longo da costa. O portfólio da empresa inclui obras do Terminal ThyssenKrupp CSA (RJ), Cais comercial da Codesa (ES), Terminal de GNL da Petrobras na Baía de Guanabara (RJ), Porto de Alumar (MA), Terminal Petrolero de Baía de Ilha Grande (RJ), Estaleiro Inhaúma (RJ), Molhes do Rio Grande (RS), Porto do Açú (RJ), Estaleiro Jurong Aracruz (ES), Terminal de GNL da Petrobras na Bahia (BA), entre outros.

A empresa executa, atualmente, a ampliação do terminal do cais do Porto do Rio. A obra ampliará em quase 100 metros de comprimento a extensão do cais, aumentando a capacidade do porto em receber mais embarcações e com maior porte. “Estamos preparados para a nova fase do desenvolvimento portuário do país, aliando capacidade técnica, portfólio de equipamentos, experiência e inovação, contribuindo para o Brasil avançar”, afirma o superintendente da Carioca Engenharia, Eduardo Lavigne.

Ele percebe uma reorganização na evolução das concessões dos leilões do segmento portuário, o que considera normal em qualquer troca de gestão. Por outro lado, vê que a estratégia da Antaq junto ao Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) volta a demonstrar aquecimento tanto para o segmento portuário quanto para novas fronteiras, evoluindo inclusive para o setor de hidrovias. Ele diz que o lançamento do primeiro Programa Geral de Outorgas Hidroviárias (PGO), em outubro, traz uma perspectiva nova para o segmento portuário e de terminais, que vai precisar de infraestrutura portuária em seus investimentos para desenvolver essa logística.

Destaca que quanto maior a capacidade do porto, mais produtivo e atrativo ele é. Lavigne acrescenta que conseguir receber embarcações maiores e em maior quantidade, diminui o custo agregado do transporte e aumenta a competitividade brasileira no mercado interno e externo. “Existe uma tendência de embarcações maiores e mais pesadas que elevarão a régua dos portos e terminais quanto ao calado e quanto à capacidade da estrutura portuária levando os portos a se adaptarem”, diz o superintendente da Carioca.

O granel vegetal continua sendo o principal demandante para a Promon Engenharia, mas a empresa tem atuado em projetos de diferentes tipos de carga. Entre os destaques está o gerenciamento na obra de expansão de um terminal de contêineres na região Sul. A Promon também desenvolveu projetos básicos de instalações de tancagem em terminais de graneis líquidos que estão em construção nas regiões Norte e Sul.

O diretor de desenvolvimento de negócios da Promon, Ralph Terra, explica que terminais multimodais no interior acabam gerando demanda de aumento de capacidade e expansão no mercado de grãos e fertilizantes. Ele lembra que o cenário dos últimos três anos. As renovações antecipadas contribuiriam bastante para o processo das operações portuárias, o que vem se confirmando, com o compromisso de investimento no segmento ferroviário.

“A onda das renovações ferroviárias deve trazer uma contribuição muito grande e o investimento do porto vem a reboque de tudo que está sendo planejado”, destaca. Ele conta que a Promon vem fazendo um estudo conceitual para um potencial player do mercado interessado na concessão de um terminal de grãos em Paranaguá (PR), a ser licitado no final de 2023. “Esse setor de portos e terminais, nos últimos cinco anos, tem sido um mercado muito demandado dentro da Promon”, celebra Terra.

A empresa acredita que o setor portuário se manterá com bastante investimento, pelo menos, por mais cinco anos, tanto na parte de terminais de interior, quanto na parte de terminais molhados, com forte incremento de capacidade de carga, principalmente para acomodar a produção de grãos. Terra observa que o mercado de graneis líquidos já teve uma onda grande, de posicionamento de mercado, com aumento da capacidade do parque de tancagem. “Os grãos vêm crescendo e ainda tem horizonte para acomodar toda projeção de aumento de safra e potencial que país tem para produção e exportação muito grande”, analisa.

O diretor diz que a Promon tem trabalhado em projetos dentro de portos organizados. Terra identifica que projetos de novos TUPs enfrentam maior dificuldade do que os já estabelecidos, que venceram a barreira de reunir a estrutura mínima de partida. “TUPs greenfield estão cada vez mais difíceis de organizar porque precisam de volume de carga grande para, de cara, ter sua partida viabilizada”, analisa.

O advogado especialista em Direito Administrativo e Projetos Governamentais, José Augusto de Castro, considera que, em um cenário possível com redução de juros, definição da reforma tributária e clareza quanto à regra fiscal, os investimentos devem aumentar. Ele percebe os players avaliando em quê e onde investir, porém com uma cautela muito grande para ‘bater o martelo’. Para ele, o cenário internacional de guerras e proteção a mercados domésticos é desafiador, assim como o custo dos juros e a instabilidade cambial.



“A movimentação portuária possui uma demanda mais estável do que outros modais, com crescimento consistente e menos suscetível a grandes depressões de demanda, como a vista no setor aeroportuário durante a pandemia”, analisa Castro, que é sócio do TozziniFreire Advogados. Ele observa uma expectativa de investimentos, principalmente para a região Sudeste, puxada pela demanda das indústrias de minérios, petróleo e gás e de contêineres. A leitura é que o Porto de Santos (SP) precisará de investimentos especialmente em dragagem, que está bastante defasada, dificultando as operações no porto que atende o principal mercado do país, tanto para importações, quanto para exportações.

Com o lançamento da nova versão do PAC, que contempla uma série de obras para o setor portuário, as expectativas são otimistas. A CTC Infra acredita que o programa representa um impulso significativo para o desenvolvimento e modernização da infraestrutura portuária no país. “A inclusão de diversas obras demonstra o comprometimento do governo em fortalecer a logística e a competitividade dos portos brasileiros, o que, por sua vez, tende a gerar um ambiente propício para investimentos e impulsionar o setor”, analisa Borin.

Castro, do TozziniFreire, destaca que a maior parte dos investimentos previstos no PAC para o setor portuário são investimentos privados, o que faz com que a decisão sobre sua efetiva concretização não esteja na mão do governo. “Há uma ou outra obra pública prevista, em especial de dragagem, mas a maioria é dinheiro privado. Como tal, irão seguir não a lógica política, mas sim a lógica de mercado, que observa projeção de demanda, segurança jurídica e custo, em especial taxa de juros e de câmbio”, avalia o advogado.

Apesar de o setor público não ser seu foco direto, a M&N acompanha os movimentos e monitora as expectativas em relação aos investimentos do programa. O que o mercado em geral está se questionando é quanto do investimento de aproximadamente R\$ 55 bilhões previsto pelo governo poderá se transformar em realidade, impulsionando o crescimento e a economia. “Para tornar realidade esse audacioso programa, entendemos que o governo deverá contar com verbas do orçamento geral da União, financiamentos de bancos públicos e da participação de empresas estatais, além de uma ampla adesão do setor privado nos projetos indubitavelmente”, pontua Rigotti.

A advogada da área de regulação e controle, com foco no setor portuário Natasha Lage de Oliveira França acredita que o governo federal revelou, por meio das diretrizes do MPor, o interesse em ampliar e modernizar a infraestrutura portuária. O que já se verifica pelo projeto de concessão do canal de acesso de portos organizados, a exemplo do Porto de Paranaguá e pela recente divulgação do Plano Geral de Outorgas (PGO) Hidroviário. Ela lembra que existe uma série de projetos de arrendamento portuários baseados em estudos simplificados que já foram leiloados ou estão em procedimento licitatório, possibilitando investimentos e aumentando a eficiência no uso dos ativos públicos.

Natasha considera que a retirada do complexo portuário de Santos do Plano Nacional de Desestatização, conjuntamente ao anúncio da delegação de competências à Autoridade Portuária de Santos (APS), representa avanço para uma nova dinâmica de gestão portuária menos burocrática e mais eficiente. A advogada do escritório Piquet, Magaldi e Guedes acredita que serão desenvolvidos novos projetos portuários, com oportunidades de investimento e crescimento setorial.

Há também, segundo a advogada, grande expectativa para as obras voltadas à manutenção de calados e canais de acesso portuários. Historicamente, os portos brasileiros carecem de maciços investimentos em dragagem para permitir o acesso de embarcações maiores e mais modernas, o que diminui os custos logísticos e possibilita maior competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

De outro lado, obras para a integração da infraestrutura portuária com os outros modais de transportes (rodovias e ferrovias) — a exemplo do túnel que ligará Santos a Guarujá — são vistas com incerteza por parte do setor, dado que em versões anteriores do PAC as verbas públicas teriam sido utilizadas com pouca racionalidade, com elevação dos custos e inflação no setor de construção. “Questões como a grande burocracia e a lentidão na aprovação e na condução das obras públicas



preocupam o setor portuário, conhecido pelo dinamismo e pela alta capacidade de investimentos, que visam acompanhar o mercado logístico global”, salienta Natasha.

Lavigne, da Carioca Engenharia, fala que a expectativa para o PAC é a melhor possível. Na área de portos, a Carioca destaca a previsão de quase R\$ 55 bilhões em novos investimentos, que incluem a criação de novos acessos terrestres aos portos, construção de cais e molhes, dragagens, sistemas tecnológicos de gestão portuária, novos arrendamentos e TUPs. Para hidrovias, a Carioca destaca o investimento total previsto de R\$ 4,1 bilhões com derrocamentos de trechos dos rios Tocantins (PA) e Tietê (SP), manutenção de terminais e eclusas, dragagem, construção e recuperação de instalações portuárias públicas de pequeno porte (IP4).

A Carioca entende que o PAC também traz fôlego para os portos públicos que carecem de investimento para melhorar suas operações. “Dentro do MPor estão projetos estruturantes para o país e que fazem parte do novo PAC. O mais relevante é o túnel submerso Santos-Guarujá que deve receber mais de R\$ 5 bilhões em investimentos por meio de PPPs”, projeta Lavigne.

Um comitê interno da Carioca atualiza, planeja e projeta novos equipamentos e novas aquisições. “Estamos constantemente buscando aprimorar e buscar novas tecnologias que permitam uma entrega cada vez mais otimizada e adequada aos prazos e padrões atuais”, diz Lavigne. Outra aposta da empresa é o conhecimento especializado em obras portuárias.

A empresa investiu em programas internos de capacitação de jovens, trazendo a sinergia com profissionais maduros e os capacitando para assumirem posições futuras. “Entendemos que vai ter mercado, para o crescimento e formação de pessoas. Já demos um salto bem expressivo em 2023 e acreditamos que, em 2024, teremos novas contratações, não somente para o setor portuário”, projeta Lavigne.

A Carioca enxerga um desafio tecnológico para o setor, tendo em vista a necessidade de equipamentos eficientes que atendam aos prazos dos contratos, cada vez mais desafiadores, e a formação e qualificação de pessoas. Outra demanda é a adaptação e a negociação envolvendo diferentes modalidades contratuais, visando atender às adversidades enfrentadas por seus clientes para viabilizar seus investimentos. “Temos visto um modelo contratual muito aplicado na Europa, sendo amplamente usado no Brasil, trazendo algumas adaptações de acordo com cada projeto”, observa Bullaty.

Natasha, do Piquet, Magaldi e Guedes, ainda vê o setor de portos brasileiro sofrendo com a grande burocracia e excessiva demora na aprovação de projetos e investimentos. Os empreendimentos portuários são acompanhados e fiscalizados pelos mais diversos órgãos governamentais, que atuam desde a escolha e definição de modelagem dos projetos, até o descomissionamento da infraestrutura. Além disso, a interlocução entre os vários reguladores é, muitas vezes, difícil e morosa, representando um desestímulo aos investimentos.

A advogada também chama a atenção para a mutabilidade das políticas públicas, refletida na prorrogação de contratos e no lançamento de novos projetos, tornando-se um fator que gera preocupação no setor pela baixa previsibilidade e insegurança jurídica que causa nos investidores. Segundo ela, a incerteza quanto à continuidade de programas de benefícios fiscais, especialmente se considerada a Reforma Tributária, também inviabiliza a modernização dos terminais portuários em funcionamento, uma vez que os custos com a aquisição de maquinários, se repassados aos usuários, prejudicam a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional, aumentando o custo Brasil.

Natasha conta que, apesar de incipientes, as consultas voltadas à utilização dos recursos do FMM em empreendimentos portuários já acontecem. Contudo, o emprego de recursos do fundo setorial em projetos portuários, principalmente quando atrelados à navegação de cabotagem, tem sofrido com a expectativa de mudanças conceituais na Lei 14.301/2022 (BR do Mar), por meio de decreto regulamentador. “O receio do mercado é a possibilidade de redução das hipóteses de utilização dos



recursos do FMM e seus efeitos em projetos já iniciados, inviabilizando os investimentos”, ponderou a advogada.

A Carioca também verifica que as empresas que pretendem operar hidrovias e portos têm consultado o acesso aos recursos do FMM. A empresa avalia que, desde a troca de governo, as agendas de investimento em infraestrutura portuária têm voltado a seu ciclo de crescimento e maturação. O MPor vem sinalizando que esse recurso está disponível e que as empresas devem acessá-lo para fazerem seus investimentos, com possibilidade de crédito a custo mais atrativo.

Borin, da CTC Infra, percebe que a possibilidade de incluir projetos de infraestrutura portuária para pleitear recursos do FMM já está se materializando em consultas e demandas. A expectativa é que essa abertura de financiamento promova o desenvolvimento de novos projetos e a modernização de terminais portuários, contribuindo para a expansão e eficiência das operações marítimas no Brasil. “Essa medida reflete o interesse em incentivar investimentos privados no setor portuário e impulsionar o crescimento da infraestrutura logística do país”, comenta Borin.

Ele relata que a CTC Infra investe para aprimorar a gestão e controle de obras, adotando tecnologias inovadoras. Uma delas é o Building Information Modeling (BIM), uma metodologia que permite a criação digital de projetos tridimensionais, proporcionando uma visão abrangente e integrada de todo o ciclo de vida da construção. Essa abordagem não aumenta apenas a eficiência do design e planejamento, mas também aprimora a colaboração entre as equipes envolvidas no processo construtivo.

Além disso, a integração de práticas de lean construction representa um passo significativo na busca pela eficiência operacional. Essa filosofia, originária do sistema Toyota de produção, visa eliminar desperdícios, reduzir custos e otimizar a utilização de recursos em cada etapa da construção. Borin explica que, na CTC, essa abordagem é incorporada de maneira a maximizar a eficiência dos nossos métodos construtivos. “Ao investir não apenas em tecnologia, mas também em capital humano, asseguramos um time altamente qualificado e capacitado para enfrentar os desafios complexos do setor”, afirma.

A evolução das empresas passou pela incorporação de temas como segurança do trabalho e meio ambiente e hoje está absorvendo mudanças de metodologia de execução. Bullaty observa a evolução de equipamentos e metodologias, que tendem a otimizar a construção. Segundo o diretor da OEC, a maioria dos projetos portuários tem desafios parecidos que estão no radar dos empreendedores, como licenças ambientais, equações de financiamento, pré-requisitos para construção do terminal portuário e acessos multimodais. Uma das preocupações, segundo Bullaty, é a carência de mão de obra, pois o Brasil viveu bastante tempo sem grandes projetos no setor, o que prejudicou a formação de mão de obra.

A OEC está lançando uma nova versão do programa ‘Acreditar’, agora chamado ‘OEC Educação’ voltado para a formação da mão de obra. A primeira versão do programa da antiga Odebrecht formava mão de obra mais técnica para os projetos da construtora. “Entendemos que precisamos dar um passo atrás e fazer a formação prévia de alfabetização para, num segundo momento, voltar com programa de formação de mão de obra mais técnica. Vemos o pilar da mão de obra qualificada como desafio para projetos portuários”, resume Bullaty.

A engenharia da Promon entende que conhecimento operacional cada vez mais faz diferença nos projetos, pois os investidores querem conhecer detalhes e informações operacionais do ativo relacionadas aos custos operacionais (Opex), pelo período de contrato. Segundo o diretor, os proprietários ou futuros operadores estão cada vez mais preocupados em ter uma visão do todo, e não apenas ter o menor capex da operação.

“É importante conhecer aspectos operacionais para poder trazer, ao longo da fase de engenharia e desenvolvimento, o que vai trazer menor custo operacional no ciclo de vida do projeto”, aponta Terra.



O diretor da Promon avalia que a maioria dos projetos do PAC já estavam mapeados pelo mercado e alguns ainda precisam estruturar sua viabilidade. Terra considera que as PPPs podem ser a grande sacada na estruturação de projetos do programa. Ele considera que, de maneira geral, quase todos os projetos consistentes tocados pela iniciativa privada foram relativamente céleres em seus trâmites. Segundo o executivo, a maior dificuldade dos projetos aparece na fase de estudo, quando faltam carga e premissas estruturantes, deixando de atrair a iniciativa privada. “Com premissas bases ideais ou mínimas para conseguir trazer iniciativa privada para estudar e construir a tese, quase todos leilões foram considerados sucesso dentro do setor”, conclui Terra.

Apesar de ser projeto de mobilidade, a construção do túnel de ligação Santos-Guarujá, uma das principais do PAC, tem característica típica de obra portuária. “Já estamos montando equipe para estudos, juntando consultores especializados em cada disciplina para, quando for para rua, estarmos preparados e com velocidade de resposta adequada”, adianta Bullaty, da OEC.

Borin, da CTC Infra, considera que a execução de projetos no setor portuário brasileiro ainda enfrenta desafios como a lentidão nas aprovações de projetos e as complexidades regulatórias associadas à obtenção de licenças. Ele acrescenta que atrasos nessas etapas podem impactar diretamente a eficiência e a viabilidade temporal dos projetos. Segundo o fundador e acionista da CTC Infra, superar esses obstáculos é crucial para promover um ambiente mais propício ao desenvolvimento ágil e bem-sucedido de projetos no setor portuário.

Ele acredita que portos bem estruturados, modernos e eficientes desempenham um papel vital na atração de investimentos industriais e logísticos para o país, gerando impactos positivos em toda a economia. Outro ponto é que, em um contexto de transição energética global e expansão do comércio internacional, a infraestrutura portuária torna-se crucial para garantir a competitividade do Brasil como destino de investimento. Na visão da CTC, a melhoria da capacidade, eficiência e sustentabilidade dos portos é fundamental diante das demandas crescentes de uma economia exportadora em expansão e da necessidade de se adaptar à transição energética.

A CTC entende que, para alcançar conectividade econômica em escala mundial, é imperativo enfrentar desafios relacionados à infraestrutura intermodal, integrando modais fluvial, ferroviário e rodoviário aos portos. “Essa abordagem não apenas aumenta a eficiência e reduz os custos, mas também fortalece a capacidade de transporte de

cargas, impactando positivamente toda a cadeia logística do país. É fundamental que os processos regulatórios e a obtenção de licenças sejam mais céleres”, defende Borin.

Para os próximos anos, a expectativa da M&N é que o setor portuário no Brasil vivencie um aumento nos investimentos, dada a necessidade de melhora nas estruturas atuais para resolver o gap existente. Com o envolvimento maior do setor público, a avaliação é que poderá haver uma reestruturação das empresas ligadas à implantação dos projetos para atender demandas já em fase mais avançada. A M&N tem intenção de trabalhar

em parceria com empresas do setor privado, por exemplo, em projetos executivos, a fim de impulsionar negócios, atendendo às crescentes demandas de infraestrutura logística.

Rigotti ressalta que a segurança jurídica e política continuará a desempenhar um papel vital na tranquilidade dos investidores de longo prazo. Para atrair investimentos substanciais e sustentáveis, a M&N julga essencial criar um ambiente de negócios estável e mais previsível, no qual os investidores possam confiar em termos de regulamentações consistentes e políticas que incentivem o crescimento do setor. Com a garantia da estabilidade e confiabilidade adequadas, a empresa vê o setor portuário brasileiro prosperando e atraindo investimentos em infraestrutura e expansão das operações.

A M&N destaca o desenvolvimento de planos normativos para a Vale trazendo melhores práticas de construtibilidade, projetos, operação e manutenção dos principais ativos de ferrovia, pontes e dos terminais. “Como fase seguinte, estamos desenvolvendo o diagnóstico dos principais ativos para

mapeamento e posterior geração de plano de ação para as necessárias adequações dos ativos”, conta Rigotti.

Outro caso recente da M&N, são projetos para ‘shore power’, além de projetos de ampliação de cais e retroárea de terminais de contêineres e grãos. Escopos como inspeções estruturais acima e abaixo d’água, planos de acompanhamento e estabilidade de cais, projetos de reabilitação de estruturas e pátio têm sido também bastante frequentes. A M&N vem realizando frequentemente estudos de downtime, manobras, atracação e amarração de navios.

A Moffatt & Nichol tem dedicado recursos para acompanhar a modernização no setor como, por exemplo, estudo e projetos para descarbonização e aplicação de tecnologias para portos inteligentes (Smart Ports). A visão da empresa é que as melhores práticas de projetos alinhadas à resiliência ambiental e como um projeto desenvolvido considerando os impactos ambientais podem influenciar na vida útil do ativo.

A M&N entende que existem diferentes desafios para implantação de projetos no Brasil, sendo que parte deles já vem de longa data, pois estão relacionados a problemas estruturais. Na visão da empresa, é necessário a aplicação de um critério de construtibilidade e planejamento, em todas as fases do desenvolvimento do projeto. “Temos a consciência de que ter um projeto desenvolvido considerando as dificuldades e realidade da implantação é fundamental para a execução de uma obra sem surpresas”, ressalta Rigotti.

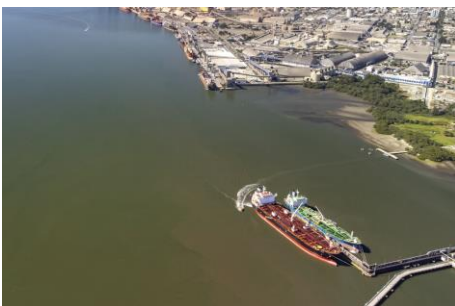
Outras dificuldades, de acordo com a M&N, são o excesso de burocracia e regulamentação no Brasil dado um ambiente regulatório complexo e burocrático, o que pode dificultar o processo de obtenção de licenças e aprovações para projetos portuários. A obtenção de financiamento das grandes obras costuma ser um desafio, devido à falta de iniciativas públicas para atrair investimentos privados.

Projetos portuários muitas vezes enfrentam desafios relacionados naturalmente a impactos ambientais e à necessidade de cumprir regulamentações rigorosas de proteção ambiental. Outro aspecto identificado pela M&N é a instabilidade política e econômica no Brasil, podendo afetar o planejamento e a implementação de projetos portuários. “Seguimos otimistas no Brasil e investindo em nossa estrutura local e no time de engenharia”, afirma Rigotti.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/12/2023

ESTUDO REALIZADO PELA CNT INDICA OS PRINCIPAIS ENTRAVES AO DESENVOLVIMENTO DO SETOR PORTUÁRIO NACIONAL E APONTA SOLUÇÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 15:57



primeira mão ao documento inédito.

Estudo realizado pela Confederação Nacional dos Transportes (CNT) aponta a ausência ou precariedade da infraestrutura de acesso como um dos mais significativos entraves ao desenvolvimento do setor portuário. O estudo, denominado Terminais Gateways Portuários, consiste no terceiro volume da série Terminais de Carga do Brasil. O volume 1 foi dedicado à apresentação dos aspectos gerais dessas estruturas, enquanto o volume 2 abordou os gateways aeroportuários mais representativos do país. Portos e Navios teve acesso em

Para a pesquisa, foram realizados levantamentos bibliográficos e enviados questionários a operadores de terminais selecionados, bem como pelas associações que participaram do estudo: Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) e Associação de Terminais Portuários Privados (ATP).

Uma das principais consequências da deficiência apontada é o aumento dos custos logísticos, o que torna os produtos nacionais menos competitivos no mercado internacional. Para enfrentar esse



problema, uma proposta fundamental, indica a CNT, seria a implementação de um plano integrado de priorização que abrangesse a revitalização das vias terrestres de acesso existentes, levando em consideração dados como a Pesquisa de Rodovias, realizada pela Confederação em 2022. “Além disso, o desenvolvimento da malha ferroviária também é essencial para melhorar a conectividade terrestre, visto que a excessiva dependência das rodovias no transporte de cargas portuárias resulta em custos logísticos elevados, tornando o sistema mais suscetível a congestionamentos e atrasos”, aponta o estudo.

No que diz respeito aos acessos aquaviários, chegou-se à conclusão de que seria crucial a garantia da manutenção dos canais de navegação e dos berços de atracação em profundidades adequadas com definição clara de suas responsabilidades quanto à conservação, seja por Terminais de Uso Privado (TUPs) ou autoridades portuárias. Outra preocupação constante em muitos portos do Brasil é referente à questão dos serviços de dragagem, especialmente aqueles que enfrentam taxas significativas de assoreamento em seus canais de navegação. “Essas medidas facilitariam a chegada de navios aos terminais portuários e garantiriam a manutenção da competitividade do porto, resultando na redução de custos e na melhoria da eficiência no processo de movimentação de cargas”, relata a CNT.

Para a entidade, também é fundamental explorar o potencial hidroviário do país como uma alternativa viável para o transporte de mercadorias. O objetivo seria a busca por uma matriz de transporte mais equilibrada, com um maior papel das hidrovias e ferrovias, com o intuito de melhorar a integração e a multimodalidade, reduzir os custos de escoamento e diminuir as emissões de gases poluentes.

Insegurança jurídica e regulatória também foi um entrave recorrente tanto na literatura como entre os entrevistados e, por isso, foi considerada um dos principais problemas ao desenvolvimento do setor. “São elementos que, quando presentes, reduzem a atratividade de recursos financeiros, à medida que criam incertezas e riscos quanto ao futuro dos investimentos. Sendo assim, nota-se que a criação de um ambiente de negócios estável e previsível favorece a retenção de investimentos, tanto em portos organizados como em terminais privados. O estabelecimento de normas claras e objetivas que regulamentem o setor de forma integrada e visando seu desenvolvimento de longo prazo é uma das maneiras de proporcionar mais segurança jurídica e regulatória ao setor”, afirma o documento.

A pluralidade de órgãos reguladores atuantes no setor também impacta toda a cadeia logística, o que foi apontado pelos participantes do estudo. A necessidade de coordenação de vários órgãos, como entidade portuária, marítima, aduaneira, agência reguladora, dentre outras, acaba criando sobreposição de competências e falta de clareza normativa que resultam em lacunas regulamentares e ambiguidades. Para evitar a falta de eficiência, a lentidão e o desperdício de recursos, no que se refere aos processos e procedimentos portuários, a CNT sugere a centralização da edição e elaboração de normas e regulamentos em órgãos únicos. A otimização dessas ações tornaria os processos decisórios mais ágeis e inteligíveis e, conseqüentemente, mais assertivos, avalia a entidade.

Ainda no âmbito regulatório, foi apontado problema relacionado à excessiva burocracia no setor. Esse é um fator que seria capaz de reduzir a eficiência das operações à medida que gera atrasos e torna os processos mais morosos. No caso de TUPs, tem-se a demora entre a autorização e o início das operações, por exemplo, enquanto nos portos organizados tem-se a lentidão nos pedidos de reequilíbrio econômico-financeiro e prorrogações de contratos de arrendamento.

“Contudo, é possível contornar esse problema através da simplificação e automação de processos, bem como a atuação conjunta de autoridades para a definição de regras comuns e coordenadas”, enfatiza o estudo.

Também foi identificado o problema relacionado à ausência de representatividade no CAP de todos os entes afetados por suas decisões.

O Conselho de Autoridade Portuária, instituído pela lei nº 8.630/1993, possuía caráter deliberativo histórico que tinha, dentre outras atribuições, a homologação do horário de funcionamento do porto, o desenvolvimento de mecanismos para atração de cargas, a aprovação do plano de desenvolvimento e zoneamento do porto e a garantia do cumprimento das normas de proteção ao meio ambiente.

Contudo, após a edição da lei 12.815/2013, o conselho tornou-se um mero órgão consultivo da administração do porto. A CNT considera relevante que seja retomada sua função deliberativa, já que é formado por importantes stakeholders do setor portuário nacional. É apontada ainda ausência de representatividade da sociedade civil e dos terminais autorizados instalados no entorno do porto, entes esses que também são impactados pelas decisões tomadas no âmbito dos CAPs, e por isso, deveriam ser considerados.

O estudo da CTN aponta que há ausência de uma estratégia governamental integrada de longo prazo para o desenvolvimento do setor portuário, “um grande desafio a ser enfrentado pelo poder público e planejadores das operações portuárias”. Consequências como o crescimento desordenado das instalações e o surgimento de possíveis concorrências entre os terminais são alguns dos possíveis impactos negativos sugeridos.

“Nesse cenário, observa-se um esforço do poder público em instituir um planejamento estratégico e integrado de transportes. O Plano Nacional de Logística, publicado em 2021, propõe a projeção de cenários e a avaliação de oportunidades e necessidades dos subsistemas terrestre, hidroviário e portuário. Ainda em fase de atualização, é necessário que o nível tático desse importante processo de planejamento, denominado Planos Setoriais, incorpore a priorização de empreendimentos para o setor portuário, incluindo sua execução por meio de recursos públicos ou por meio de parcerias com o setor privado” finaliza o estudo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/12/2023

FÓRUM PERMANENTE TRATARÁ DE QUESTÕES DA MÃO DE OBRA PORTUÁRIA. ATIVIDADES DEMANDAM TREINAMENTO E CAPACITAÇÃO

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 15:57



A constante modernização das operações portuárias cria novas funções e remaneja outras dentro e no entorno dos portos. A implantação de novas tecnologias e a automação trazem novas demandas para treinamento, capacitação e reciclagem. Os temas integram um fórum recém-criado pelo governo federal para ouvir representações e entidades dos segmentos laboral e empresarial. Além da formação e atualização, essa agenda incluirá impasses que se arrastam há anos, como formas de contratação e destinação de recursos para preparação dos

profissionais para suas funções.

Representantes de trabalhadores portuários defendem uma agenda que busque a aplicação efetiva da legislação e um sistema que destine, de maneira adequada, recursos para treinamentos e capacitação. As sugestões foram apresentadas durante o lançamento do Fórum Permanente dos Trabalhadores Portuários, em Brasília, no final de outubro. O grupo é coordenado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA). Segundo a secretária da pasta, Mariana Pescatori, o primeiro encontro do fórum, previsto para o final deste ano, definirá o estatuto e o cronograma de reuniões mensais a serem realizadas em 2024.

Mariana acrescentou que o fórum vai tratar dos normativos relacionados à organização e à formação no setor, bem como à qualificação técnica e à valorização dos trabalhadores. O fórum terá a participação de três das principais federações de trabalhadores (portuários, estivadores e conferentes), que levarão os temas para discutir na ponta, com os cerca de 150 sindicatos de classe.



O grupo criado pelo governo tem ainda a participação da Fenop (setor laboral e empresarial), Abep (autoridades portuárias) e representantes do Ministério de Portos e Aeroportos (MPr).

No lançamento, o ministro de portos e aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que o fórum vai discutir as pautas prioritárias do setor e buscará previsibilidade, acompanhando de maneira permanente projetos que possam ajudar ou prejudicar o setor dentro do Congresso. Costa Filho disse que é preciso perseguir uma agenda de qualificação e capacitação profissional. Ele também sugeriu um diálogo com a Marinha do Brasil e sugeriu que, futuramente, seja avaliado se as entidades setoriais podem operacionalizar alguns cursos e receber repasses para algum tipo de qualificação. Segundo o ministro, a Secretaria Nacional de Portos ficará responsável por estudar essa possibilidade.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, destacou a urgência de uma solução relacionada à disponibilização de recursos para treinamentos. Ele ressaltou que, em média, somente 4% a 5% do que o setor empresarial paga anualmente retornam efetivamente para treinamentos — sem falar em problemas vivenciados na qualidade do treinamento disponibilizado. "Precisamos fazer adequações na legislação do trabalho e na gestão do trabalho portuário. Sabemos que temos desafios. Mas, dialogando, avançamos juntos", afirmou Aquino.

O diretor-presidente da Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuários Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas Atividades Portuárias (FENCCOVID), Mário Teixeira, defendeu o cumprimento da Lei 12.815/2013 em relação à qualificação e ao treinamento dos trabalhadores. A entidade considera que os órgãos gestores de mão de obra (Ogmos) têm obrigação de treinar, mas aponta a necessidade de renovação dos quadros dos trabalhadores portuários avulsos (TPAs), por entender que estão defasados. Teixeira também criticou que a criação de terminais de uso privado (TUPs) prejudica a requisição de trabalhadores portuários no sistema.

O diretor-presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), José Adilson Pereira, endossou que, na prática, o atual sistema desemprega, na medida em que os recursos aplicados pelo setor patronal não chegam integralmente para o treinamento dos trabalhadores. "O sistema hoje está desempregando, porque o trabalhador não está sendo treinado como a tecnologia tem avançado nos portos brasileiros. E somos acusados de não ter capacidade para exercer nossa profissão", lamentou Pereira.

Pereira defendeu que a aplicação de toda a legislação portuária seja consolidada e, na sequência, se discuta como o setor pode melhorar e avançar. Ele listou portos que precisam acessar os quadros dos Ogmos para gerar empregos: Santos (SP), Maranhão, Rio de Janeiro (RJ), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), Itacoatiara (AM), Pará e São Sebastião (SP). A FNE considera que o fórum será positivo para identificar pontos de evolução, funcionando como um 'olho externo' dos problemas enfrentados. A federação entende que a lei é vocacionada à negociação coletiva. "Muito do que não acontece é porque as negociações coletivas não evoluíram como deveriam — por culpa dos trabalhadores e dos empregadores", alegou Pereira.

O diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, também havia chamado a atenção para a necessidade de que os recursos destinados à qualificação do trabalhador portuário retornem ao setor privado para qualificação. "Não podemos contribuir com R\$ 45 milhões e termos um retorno de R\$ 4 milhões. É um dinheiro privado para uma determinada finalidade e que não está retornando. Temos que resolver esse problema", apontou Barbosa durante o 10º Encontro ATP: Uma década da Lei dos Portos, promovido pela associação em outubro.

Na ocasião, Barbosa disse que houve um retrocesso no trabalho portuário nos últimos anos e que o assunto precisa ser rediscutido. A ATP buscou uma aproximação com o Tribunal Superior do Trabalho (TST), a fim de levar ao tribunal uma visão do empresariado sobre as temáticas do trabalho portuário. Ele mencionou que, desde 1966, os TUPs tinham liberdade de contratação e mencionou que, recentemente, um acórdão do TST determinou que os autoritários devem requisitar, via Ogmo, para o trabalho vinculado. "Precisamos pegar o benchmarking internacional e evoluir muito nisso porque, de alguma forma, está atingindo os TUPs", comentou Barbosa.



A diretora executiva do Ogmo Paranaguá, Shana Carolina Colaço Bertol, diz que, com a evolução do processo tecnológico, houve uma mudança na forma de capacitação e treinamento da mão de obra, necessária para atender a demanda dos portos. Ela observa que essa demanda cresceu nas funções especializadas, como operadores de máquinas e equipamentos. Também houve uma crescente demanda por treinamentos de segurança, não só os impostos por normas regulamentadoras, como também em razão de uma mudança de cultura dos Ogmos e das empresas de operações portuárias.

Para Shana, o avanço da tecnologia mudou a forma como o trabalho portuário é realizado, passando de um período historicamente marcado pelo uso da força braçal e pelo grande número de trabalhadores realizando operações portuárias, para uma era marcada pelo surgimento dos guindastes, grabs, shiploaders, portêineres e transtêineres, que são utilizados para o manuseio de cargas gerais, graneis líquidos e sólidos, celulose, peças manufaturadas, reduzindo sobremaneira o esforço braçal e o quantitativo de trabalhadores presentes na operação portuária.

“O Ogmo Paraná acredita na relevância e necessidade do fórum criado com o intuito de ampliar o diálogo com o poder público, setor laboral e empresarial, pois somente através do diálogo é que se pode evoluir de maneira concreta”, afirmou Shana.

Na visão do Ogmo Paranaguá, a crescente automação e a mecanização dos portos, assim como em outros setores, substituirão muitas atividades hoje realizadas pelo trabalho humano, como já ocorre em portos da Ásia e da Europa, nos chamados ‘terminais fantasmas’. “O perfil de mão de obra nos portos será de um trabalhador mais especializado e dinâmico, com habilidades que vão além das habilidades técnicas, como também comportamentais”, disse Shana.

O presidente do Instituto de Capacitação Técnica Profissional (Incatep), João Gilberto Campos, identifica uma demanda por trabalhadores portuários que tenham uma visão sistêmica e sejam formados através de trilhas de aprendizagem onde desenvolvem competências para poder trabalhar nestes novos portos. “Muito desde a entrada da carga pelos portões (gates) dos terminais, sua alocação no pátio e posterior carregamento nos navios (...) tudo está cada vez mais automatizado, com reconhecimento óptico (OCR), operação remota e inteligência artificial aplicada às atividades portuárias”, analisou Campos.

Ele observa que atividades repetitivas e rotineiras estão sendo aos poucos substituídas por inteligência artificial. Campos acredita que novas oportunidades surgirão nesta direção e os trabalhadores portuários precisarão se capacitar para estes novos tempos, em que a capacitação é a somatória da habilitação com treinamento. “Os profissionais portuários, como a maioria dos profissionais neste nosso tempo, têm de estar em constante adequação procurando sempre se atualizar nestes processos”, avalia Campos.

O presidente do Incatep lembra que a expansão e modernização das atividades portuárias não são novidades, visto que a Convenção 137 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), em 1973, já abordava que as mudanças teriam repercussões sobre o nível de emprego nos portos e sobre as condições de trabalho e vida dos portuários. Além disso, a resolução ressaltava que medidas deveriam ser adotadas para reduzir os problemas decorrentes. “Uma das medidas mais urgentes é desenvolver um programa de certificação profissional para a indústria portuária, pois a demanda por trabalhadores portuários profissionalizados está cada vez maior”, acrescenta Campos.

O presidente da Comissão de Assuntos Portuários, Marítimos, Indústria e Comércio (CAPMIC) da Câmara de Vereadores de Santos (SP), vereador Chico Nogueira (PT), avalia que os Ogmos capacitam o trabalhador avulso, mas ainda falta um centro de referência reunindo diversos tipos de capacitação em Santos. Ele citou a possibilidade de implantação no projeto de revitalização do Cais do Valongo, por conta de um termo de ajustamento de conduta (TAC) firmado com o Ministério Público para que o armazém 6 seja destinado à capacitação profissional. O modelo deste centro profissional, entretanto, não está definido.



Nogueira vê uma janela de oportunidades, mas alerta que o trabalhador não pode ficar desamparado por conta das mudanças e precisa do mínimo de capacitação. “Temos que criar novas funções na área portuária, retroportuária e no porto-indústria, preparando trabalhadores para uma indústria portuária, fazendo uma transição tranquila de novas tecnologias e capacitação mais apurada. Se chegarmos a esse denominador comum, conseguiremos evitar o caos social e gerar empregos”, propõe Nogueira.

O parlamentar destaca que a demanda por conhecimento e aprimoramento das novas tecnologias é bem ampla e que o porto e as atividades ao seu redor têm necessidade de capacitação permanente, sobretudo com a modernização das operações nos últimos anos. “Ninguém é contra a modernização e novas tecnologias. Temos que estar atentos para a transição social”, sugere Nogueira, que também preside o Sindicato dos Empregados Terrestres em Transportes Aquaviários e Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Settaport).

Nogueira também recomenda que futuros trabalhadores portuários se atualizem para a agenda ESG — boas práticas socioambientais e de governança. “O treinamento tecnológico e a capacitação de novas máquinas e novas tecnologias precisa estar atrelado ao ESG para as pessoas terem conhecimento ambiental, social e de governança para que tenhamos um porto verde e de excelência”, salienta.

Ele defende que o Brasil não deve importar a robotização total do porto, e sim promover avaliações sobre quais setores do porto contam com trabalhadores capacitados atuando com eficiência e mantê-los. “Precisamos adiar e pensar bem antes de robotizar totalmente o porto porque vai gerar desemprego em massa. Existe um contingente capacitado grande e geraria caos social na região”, alerta.

Nogueira cita Santos como um porto que dá lucro e é eficiente, apesar de não ser robotizado. Ele pondera que o porto é automatizado de diferentes formas e que algumas funções foram retiradas ou suprimidas dentro do porto, em algumas situações com remanejamentos. “Trabalhadores estão bem capacitados, têm mais de uma função, com bastante capacitação e eficiência”, observa.

O vereador considera positiva a criação do fórum, mas ressalta que existem muitas atividades do porto que precisam ser ouvidas. Segundo Nogueira, existem diversos problemas e gargalos no porto relacionados à mão de obra que são gerados por falta de interlocução e de um mediador e entre os segmentos laboral e empresarial. “É necessário e urgente ter esse acompanhamento, resolver esses conflitos e fazer esse diagnóstico de novos empreendimentos que poderão vir (...). É fundamental ter a escola técnica portuária conversando com empresários sobre a demanda do futuro”, aponta Nogueira.

Em novembro, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) publicou uma portaria que cria o fórum permanente para discussão de políticas públicas para os trabalhadores portuários. O grupo tem objetivo de discutir sugestões e medidas técnicas e normativas relativas à organização, formação, aperfeiçoamento, capacitação, serviços e atribuições da categoria. O fórum terá natureza consultiva e propositiva ao MPor e será composto por dois representantes da pasta, dois da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph) e quatro dos trabalhadores portuários.

Esta última categoria inclui: Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), Federação Nacional dos Conferentes e Consertadores de Carga e Descarga, Vigias Portuárias, Trabalhadores de Bloco, Arrumadores e Amarradores de Navios, nas atividades portuárias (FENCCOIB), Federação Nacional dos Estivadores (FNE) e Federação Nacional dos Portuários (FNP), com um representante cada. O calendário do fórum terá reuniões entre os meses de fevereiro e novembro de cada ano.

O fórum será coordenado pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) e os membros serão indicados pelos titulares dos órgãos, entidades e instituições. A portaria prevê que o fórum poderá convidar, quando necessário, outras representações setoriais para prestar informações e colaborar com suas atividades. De acordo com a portaria, poderão ser criados grupos

técnicos para desenvolver os estudos de temas considerados prioritários, bem como seu acompanhamento. Estes grupos terão caráter temporário, com duração não superior a um ano e com até cinco membros, sendo possível a operação de até três grupos técnicos simultaneamente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/12/2023

LOGÍSTICA DE CARGAS DE PROJETO TEM BOAS PERSPECTIVAS, COM DESTAQUE PARA ENERGIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 15:57



Apesar de não serem as principais cargas movimentadas nos principais portos do país, as cargas de projeto ganham cada vez mais relevância. Setores como energia, infraestrutura de transportes e siderurgia estão entre os principais demandantes por logística especializada, que se torna um cartão de visita para instalações portuárias e empresas do ramo. O ano de 2023 foi considerado positivo para movimentação desse tipo de carga e há uma expectativa de incremento por conta de projetos de ferrovias e de ampliação da geração termelétrica, além da gradativa recuperação do setor de petróleo e gás. Projetos

eólicos continuam no radar e já existem relatos de consultas preliminares para parques de geração offshore.

A Triunfo Logística considera que o setor de petróleo e gás continua a ser o principal segmento demandante, na medida em que outros setores, como de equipamentos para mineração e usinas siderúrgicas, ainda estão abaixo de outros anos. “Devido aos contratos que estamos performando para o setor de O&G, nossa movimentação de cargas de projeto foi muito boa [em 2023]. Este tipo de carga é uma especialização do nosso terminal. A Triunfo sempre investe em equipamentos para efetuar manuseio principalmente de cargas pesadas”, celebra o diretor comercial da Triunfo Logística.

Mesmo sendo uma especialização do terminal, a participação dessas operações não chega a atingir 15% do faturamento da Triunfo. Lima explica que o motivo é que a empresa possui uma demanda alta em movimentação de granéis, carga geral/siderúrgica e base de apoio logístico, principalmente para a Petrobras (pré-sal) e para a Equinor (Bacalhau).

Há uma expectativa de que o setor de petróleo e gás continue a se recuperar e demande mais logística envolvendo cargas de projeto. “Entendo que ainda tem muito a melhorar, porém toda a movimentação efetuada ao longo deste ano foi dentro do programado para atendimento aos nossos contratos junto aos setores de energia e de mineração”, analisa Lima.

O diretor comercial destaca, entre as recentes operações de carga de projeto na Triunfo, o recebimento e movimentação de bobinas de tubos flexíveis de até 400 toneladas, Suction Piles de até 200 toneladas com altura de até 25 metros, torpedos T-120 e também âncoras de sucção. “Mandamos construir um equipamento na Itália (Jumbo), que importamos no final de outubro, para a movimentação dessas bobinas com um investimento altíssimo”, elenca Lima. O valor aportado, de acordo com a empresa, é de R\$ 8,5 milhões.

A movimentação de cargas de projeto é uma das especialidades do Complexo do Pecém (CE), que movimentou mais de três milhões de toneladas somente desse segmento de carga em 2023. Dentre os principais materiais movimentados estão placas de aço, bobinas, pás eólicas e outros tipos de cargas como transformadores, aerogeradores completos e pedras de granito.

O porto offshore conta com 10 berços, sendo dois deles dedicados a granéis sólidos, dois para granéis líquidos, dois para contêineres e quatro para cargas soltas em geral. “O Porto do Pecém oferece uma estrutura diferenciada, atuando com eficiência e preços competitivos. Isso faz com que



a movimentação de cargas em geral, incluindo as de projeto, aumente ano após ano”, destaca o diretor comercial de Pecém, André Magalhães.

O Porto Chibatão (AM) se destaca pela movimentação intensa de cargas de projetos conduzida pela Tomiasi Logística de Projetos, uma empresa do grupo Chibatão especializada em operações com cargas complexas e pesadas. As principais transferências estão associadas a equipamentos industriais direcionados ao Polo Industrial de Manaus (PIM), impulsionando a capacidade e otimizando os processos produtivos. O complexo identifica uma demanda subsequente por peças e máquinas destinadas às usinas de energia da região, exigindo uma infraestrutura portuária adequada para a manipulação de componentes superdimensionados.

O grupo considera que o complexo é o mais bem preparado para movimentações de cargas especiais da região. “O setor de energia lidera a demanda por infraestrutura de transporte de projetos na região. Nos últimos dois anos, 60% das cargas de projetos que transitaram pelo terminal estavam relacionadas ao setor de energia”, destaca a administração do Porto Chibatão. A empresa avalia que diversos segmentos têm demandado operações intensivas de movimentação de cargas de projeto em 2023. O grupo destaca desde maquinários industriais e maquinários para montagem de usina termelétrica, até maquinários para usina de biocombustíveis, maquinários para subestação de energia e maquinários navais.

O Porto Chibatão e a Tomiasi Logística de Projetos participaram de operações notáveis nos últimos meses, como nos projetos Jaguatirica em Boa Vista, UTE Azulão em Silves, UTE São João da Baliza em Boa Vista, Subestação Energisa com movimentação de bobinas de cabo elétrico, e a movimentação de sonda de perfuração. “São alguns dos destaques que ressaltam a versatilidade das divisões portuária e logística de projetos em lidar com uma ampla gama de cargas de projeto”, afirma o grupo.

Apesar da relevância, as operações com carga de projeto representam aproximadamente 8% da movimentação total do Porto Chibatão, evidenciando a diversificação das atividades portuárias. “Porto Chibatão e a Tomiasi continuam desempenhando um papel crucial na movimentação de cargas de projeto, com ênfase especial em de cargas pesadas, solidificando sua posição como referência de empresas completas e mais bem preparadas para movimentações de cargas especiais na região”, destaca o grupo.

O Complexo de Suape (PE) hoje movimenta basicamente carga de projeto para atender algumas indústrias locais e parques eólicos. A energia eólica e a indústria de aço são os segmentos que têm demandado mais operações de movimentação de cargas de projeto em 2023. Nos últimos 12 meses, no entanto, houve uma redução na movimentação de carga eólica. As operações de carga eólica foram o destaque até a queda dos últimos meses, porém existe a perspectiva de movimentação para atender um parque eólico de um estado vizinho, ainda não definido.

“A médio prazo, aguardamos o desenvolvimento do setor eólico offshore para oferecer o porto como opção de infraestrutura logística”, projeta o diretor de gestão e desenvolvimento portuário de Suape, Nilson Monteiro. Ele explica que, em termos de toneladas, existe uma representatividade muito pequena, considerando que 70% da movimentação do porto é de granel líquido e que esse tipo de carga é movimentada em grandes volumes.

Quando o assunto é carga de projeto, o Porto do Itaqui (MA) atualmente movimenta principalmente equipamentos para os setores de energia, além de equipamentos para o setor ferroviário. O diretor de operações do Porto do Itaqui, Hibernon Marinho, explica que esse tipo de carga é relevante, apesar de proporcionalmente representar menos de 1% da movimentação total do porto graneleiro, que opera por ano em torno de 35 milhões de toneladas, principalmente granéis sólidos e líquidos. Ele destaca que, em 2023, Itaqui movimentou seis navios com carga de projeto, um mais do que no ano passado.

Marinho explica que esse tipo de operação está associado a projetos de infraestrutura da região e depende muito do desenvolvimento econômico local. Entre os principais projetos, ele destaca a



recepção pelo porto de equipamentos para expansão da geração termelétrica do Paranaíba, além dos trilhos para as obras da Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico). Itaqui projeta um provável incremento com o desenvolvimento de projetos de energia eólica.

Projetos eólicos offshore, no entanto, ainda devem demorar um tempo para maturar porque dependem da conclusão do processo de regulamentação. Apesar disso, Marinho conta que Itaqui já foi procurado sobre eventuais logísticas para projetos deste tipo. O diretor comercial explica que o porto leva vantagem, principalmente, em caso de projetos de parques eólicos entre Maranhão e Piauí. “Já fomos demandados por eólicas offshore. Dependerá da localização dos projetos”, afirma Marinho.

O diretor comercial de Itaqui explica que, normalmente, o porto é procurado seis meses antes para verificar a taxa de ocupação dos pátios e berços, além do planejamento como será a logística. Quando se aproxima a data da chegada do navio, é feita uma reunião operacional, para discutir a previsão de chegada, onde se discute também a armazenagem da carga e a disponibilidade do pátio, a necessidade de armazenagem e o momento em que ela seguirá para o destino final.

O berço 102 é o preferencial para cargas de grandes dimensões em Itaqui. Marinho diz que o Nordeste possui outros portos de entrada, porém acredita que, na prática, não há competitividade para a recepção de cargas de projeto porque muitas vezes são equipamentos de grandes proporções, cujos responsáveis buscam o porto mais próximo do destino final.

O diretor destaca, entre os diferenciais de Itaqui, a conexão ferroviária, berços com 19 metros de profundidade e proximidade com portos da Europa e da Ásia em relação a outros portos do Brasil. Na perspectiva futura, Marinho observa que o governo do Maranhão trabalha para viabilizar uma zona de processamento de exportação (ZPE), o que é considerado importante para atracão de empresas e para projetos estruturantes que trarão novas cargas de projeto para a região. A expectativa é que a ZPE seja implantada na retroárea do porto.

A movimentação de aerogeradores é uma das grandes responsáveis pelo aumento da movimentação de cargas de projeto em Pecém a cada ano. Magalhães diz que, em 2023, o porto teve uma boa movimentação de pás eólicas, além do embarque/desembarque e armazenagem destes equipamentos. Pecém ainda oferece serviços como giro de pás em zona alfandegada, visando uma adaptação às demandas de cada cliente.

Em 2023, a demanda por painéis fotovoltaicos aumentou bastante por conta dos novos parques solares, tanto no Ceará como em estados vizinhos como Piauí, Rio Grande do Norte e Bahia, o que fez o número de projetos desse segmento crescer. Também foram destaques a siderurgia, com a movimentação de placas de aço no sentido exportação, e a importação de bobinas de aço, tarugos e fio máquina. “Logo em seguida, temos as pás eólicas mais aerogeradores e os projetos de energia solar com contêineres contendo placas fotovoltaicas e seus componentes”, detalha Magalhães.

O diretor comercial do complexo de Pecém cita o desembarque de contêineres com painéis fotovoltaicos vindos da China em navio break bulk. Ele considera que a operação foi desafiadora, tendo em vista que o cliente escolheu afretar um navio juntamente com outros clientes de carga solta para ter um frete dedicado que viria diretamente do país asiático para Pecém.

“Além desse, tivemos um grande volume de pás importadas ao mesmo tempo, o que nos demandou um grande espaço em pátio para a armazenagem. Também fomos desafiados pelo cliente com um pedido novo, no sentido de fazer o ‘giro’ da pá, algo que até então não era solicitado, e conseguimos atender com maestria ao longo dos meses dos projetos”, destaca Magalhães.

Em 2023, a carga solta foi responsável por mais de 20% da quantidade total movimentada pelo Porto do Pecém. “Temos um amplo histórico e expertise no atendimento a este tipo de cargas e estamos constantemente buscando nossa contínua melhoria e inovação, para que o mercado saiba que pode sempre contar com o Complexo do Pecém para atendimento aos diversos projetos, tanto no segmento de energia como em outros”, afirma Magalhães.

A Gávea Logística identifica um aumento significativo em decorrência do aquecimento do setor O&G, especialmente com as campanhas de instalação FPSOs, campanhas de sísmica na Bacia de Santos e intensificação das atividades em águas ultraprofundas que naturalmente demandam equipamentos mais específicos, de dimensões características especiais, que extrapolam o padrão.

Na avaliação da Gávea, há uma clara tendência de se buscar serviços logísticos integrados. A explicação é que, pelas características únicas de cada carga, é natural que a logística de transporte e nacionalização demandem maior complexidade e a plena integração entre as etapas da cadeia de suprimentos é crucial. Por essa razão, é dada a preferência pela contratação integral dos serviços logísticos, no conceito one-stop-shop, do, frete internacional ao desembarço no Brasil, se estendendo à logística interna de recebimento, engenharia de içamentos, transporte rodoviário e armazenagem.

A Gávea também nota que algumas empresas apostam no Brasil como um site de desenvolvimento, fabricação e beneficiamento de equipamentos que se destinam a campanhas offshore em outros países, como Guiana, Suriname e nos vizinhos da América do Sul, o que demanda diretamente o setor logístico brasileiro. Para a empresa, em muitos setores a recuperação já se faz nítida. Ainda há um gap a ser preenchido, mas o mercado já trabalha com a perspectiva de superocupação de ativos logísticos, por exemplo, incluindo embarcações de apoio, bases logísticas, setor aéreo, especialmente em pessoal qualificado.

“Diferentemente dos tempos pré-crise, até 2014, hoje o que se vê é uma preocupação legítima das operadoras em compartilhamento de recursos, o que também pode ser influência da perspectiva ESG (boas práticas de governança e socioambientais), por uma série de motivos”, avalia a empresa. Pelo lado dos provedores de ativos e serviços, a leitura da Gávea é que há uma reticência em se investir em novas unidades como antes era comum, levando em consideração a experiência de descontinuidade de contratos.

Cargas de projeto chegam a 40% da receita total da Gávea, incluindo engenharia e movimentação. Os segmentos que têm demandado mais operações de movimentação de cargas de projeto em 2023 para a empresa são infraestrutura; sistemas de ancoragem; cabotagem de cargas pesadas (heavy lift), como bobinas e carretéis; além da importação de equipamentos subsea e spare parts em geral. “Há de se considerar também o advento do setor eólico, com a implementação de parques eólicos, que demanda recursos logísticos de transporte e armazenamento muito específicos”, acrescenta a empresa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/12/2023

DEMANDA POR LEVANTAMENTOS HIDROGRÁFICOS DEVE AUMENTAR E EMPRESAS ESPERAM HORIZONTE PROMISSOR NOS PRÓXIMOS ANOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 15:57



Empresas especializadas em levantamentos hidrográficos estão com boas perspectivas para os próximos anos. A avaliação é que 2023 foi um ano positivo em termos de consultas e contratações e que há uma demanda por este tipo de serviços no horizonte dos próximos anos. O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) sinalizou a intenção do governo em realizar a concessão de serviços de zeladoria nos portos públicos, incluindo dragagem, batimetria e sinalização. Existem também alguns movimentos para atrair investimentos privados para o desenvolvimento de hidrovias. Os levantamentos também serão importantes para futuras prospecções para eólicas offshore.

A Belov avalia que 2023 se apresentou melhor do que anos anteriores, apesar do início do ano ter sido marcado por uma redução em consultas, concorrências e contratações. A empresa considera o



cenário comum após períodos eleitorais, pois o país passa por ajustes e adaptações decorrentes de mudanças na gestão. O entendimento é que este período inicial é crucial para restabelecer a confiança dos investidores. À medida que as novas administrações se estabilizaram e as adaptações foram implementadas, a Belov notou uma retomada significativa nas consultas e contratações, indicando uma recuperação sólida.

A empresa está otimista de que, até o final deste ano, consiga superar a quantidade de serviços executados em 2022, refletindo o progresso e a resiliência do setor de hidrografia. “Estamos satisfeitos com o progresso feito nos últimos 12 meses e ansiosos para continuar a contribuir positivamente para o setor de hidrografia e geofísica, impulsionando a inovação e a excelência em nossos serviços”, diz o gerente de hidrografia e geofísica da Belov, Sérgio Correia.

A Belov participa do plano de monitoramento hidrográfico do Rio Paraguai (Lote 04). Os serviços estão sendo executados num trecho que abrange o município de Puerto Esperanza, no Paraguai, até a foz do Rio Apa, no Mato Grosso do Sul. De acordo com a empresa, o levantamento tem por objetivo propiciar conhecimento continuado e consolidado sobre a hidrologia, hidrografia e hidrodinâmica fluvial do rio, oferecendo suporte técnico à tomadas de decisão relacionadas a qualquer intervenção que venha a ser necessária, visando a utilização segura e confiável do rio para navegação.

Nas proximidades do Porto de Itaqui (MA), a Belov vem executando 46 furos de sondagens marítimas mistas, sísmica rasa, batimetria e correntometria para subsidiar um futuro projeto de dragagem na região do Itaqui, localizada na Baía de São Marcos, São Luís (MA). Correia explica que esta baía é conhecida por apresentar a maior variação de marés em todo o Brasil e a terceira maior do mundo. “Em apenas seis horas, as marés podem oscilar impressionantes 7,2 metros, acompanhadas por velocidades de correntes de até 3,9m por segundo, tornando qualquer atividade marítima um desafio extremamente perigoso”, conta Correia.

Entre os serviços spot, a Belov conduziu, no decorrer deste ano, serviços especializados, abrangendo batimetria monofeixe e multifeixe, sísmica rasa, sonografia e correntometria em locais estratégicos como o Porto de Salvador (BA), Canal de Cotegipe (BA), Porto de Suape (PE), Jericoacoara (CE) e Paranaguá (PR), além das regiões dos rios Pará e Amazonas. Atualmente, a Belov faz o mapeamento de futuras demandas de equipamentos de hidrografia e geofísica, visando possíveis novas aquisições a partir de 2024.

O gerente da Belov diz que a empresa é comprometida com a constante melhoria de seus serviços, dedicando investimentos significativos em equipamentos de última geração e, sobretudo, em treinamentos especializados para seus colaboradores. Ele acrescenta que, diante das tendências do mercado, a empresa percebeu que o uso de embarcações autônomas para serviços hidrográficos no Brasil está prestes a vivenciar um aumento significativo na demanda. “Estamos atentos a essa evolução e monitoramos de perto as inovações relacionadas a esse cenário em constante transformação”, salienta Correia.

Para a Belov, as perspectivas para a contratação de serviços nos portos públicos são positivas. Na avaliação da empresa, a busca por parcerias público-privadas e o desenvolvimento de hidrovias indicam oportunidades de crescimento. Contudo, entende ser crucial garantir a transparência e a regulamentação no processo de concessão para assegurar a eficiência e a sustentabilidade das operações. “Se implementadas com sucesso, essas medidas podem impulsionar o desenvolvimento econômico e a modernização dos portos”, projeta Correia.

A Hidromares observa movimentos com possíveis demandas por levantamentos hidrográficos em portos públicos e em hidrovias, como na bacia Paraná-Paraguai e no Arco Norte, com empresas que contrataram levantamentos e serviços de grande escala em regiões críticas. “O cenário climático atual de seca é bem significativo, tornando a batimetria ainda mais importante para manter a navegação nesses locais”, cita o diretor comercial da Hidromares Oceanografia, Gabriel Paschoal. A empresa faz batimetria e sinalização náutica com parceiros.



Ele ressalta que a batimetria é um item que integra os pacotes de serviços. Paschoal conta que a empresa já vem recebendo demanda sobre estudos para eólicas offshore.

Segundo o diretor, com o avanço das regulamentações, as consultas sobre levantamentos dos dados e estudos ambientais têm aumentado de forma significativa. Os levantamentos hidrográficos incluem estudos acerca de batimetria, levantamento de ondas, de correntes e de tipos de fundo.

Paschoal concorda que, passado o período inicial da transição de governo, algumas incertezas sobre diretrizes e trocas no comando das autoridades portuárias deram lugar a mais confiança aos investimentos. “Estamos na expectativa de que, com estabilidade política, a confiança em empreender nessa área portuária retorne nos próximos anos e que projetos parados deem continuidade, tanto na área portuária de dragagem quanto na eólicas offshore”, analisa Paschoal.

O diretor comercial diz que a Hidromares também tem visto cada vez mais a tendência do uso de embarcações autônomas para fazer levantamentos. Ele destaca que a empresa representa uma fabricante francesa de equipamentos que conta com veículos autônomos para levantamentos hidrográficos. Ele acrescenta que a Hidromares está no Cubo Itaú, hub de inovação onde está a Tidewise, empresa nacional que faz levantamentos robustos com embarcações próprias, inclusive com aplicações para área offshore. A Hidromares oferece equipamentos, como sensores, para a Tidewise utilizar nos projetos deles.

Paschoal destaca que a região Norte demanda bastante sensoriamento. Ele cita o conhecimento das condições de nível, chuvas, correnteza e ondas como informações importantes para garantir a navegação segura e viabilizar a navegação nesses locais.

“Temos trabalhado com sensores que podem utilizar as próprias bóias existentes e toda parte de rastreamento de equipamentos e bóias, focando em reduzir roubos”, detalha Paschoal.

A Hidromares também vem focando na parte de previsão, por meio da utilização de dados medidos com informações de terceiros. A empresa utiliza dados de satélites e de radares meteorológicos para complementar essas informações e aplica algumas tecnologias de inteligência artificial (IA) para ajudar na previsão de chuvas, em especial para planejar operações de cargas a granel, por serem sensíveis a intempéries.

“Quando utilizamos dados para corrigir previsões, trazemos ganho de confiabilidade significativo — principalmente nas próximas horas, ganhando assertividade corrigindo previsões com dados medidos utilizando dados de IA. Usamos dados dos clientes que nos contratam para fazer medições. São dados da Hidromares e dos clientes também, complementados com dados abertos, entre outras informações”, explica Paschoal.

A Hidromares atua de Rio Grande até o Pará, com projetos de monitoramento e conta com mais de 100 estações em todo o Brasil, incluindo a navegação interior. A empresa tem trabalhado para desenvolver modelos de IA que auxiliam na previsão do tempo. A integração dentro conceito de IoT (Internet das Coisas, em português) permite instalar sensores e fazer a transição dos dados em tempo real das bóias que já existem nos canais de navegação.

“Temos utilizado bastante, em vez de instalar estações novas de equipamentos para monitoramento, temos tentado trabalhar com sensores que possibilitam a utilização da própria sinalização do porto, instrumentando ela sem necessidade de uma nova boia, otimizando a infraestrutura existente, dentro do conceito de portos inteligentes”, descreve Paschoal.

O grupo Ambipar tem uma visão de prestação de serviços de forma integrada. Dentro da área de geociências, a empresa trabalha com escopo mais amplo, no qual a batimetria é um dos serviços oferecidos. Na área de geociências, o grupo também observa uma tendência de integração das informações dos dados meteoceanográficos — meteorologia, correntes, ventos, ondas e marés — com dados físicos e portuários (batimetria/hidrografia). “Juntando todas informações e as tendo dentro de um acompanhamento, se consegue melhorar características que se tem para ter operação



mais segura ou mais rentável”, diz o diretor executivo da Ambipar Serviços Ambientais, Gelcilio Barros.

Ele acrescenta que, para ter uma operação mais rápida, precisa, objetiva e com melhor custo, as instalações portuárias têm trabalhado com informações em tempo real, com utilização de bóias oceanográficas, marégrafos ou outros equipamentos instalados nas proximidades ou na entrada dos portos, dando dados mais precisos de variáveis ambientais que influenciam a atividade portuária, já que a profundidade varia de acordo com a maré.

A Ambipar Environmental Services tem uma unidade de negócios que trata de licenciamentos ambientais, consultoria ambiental, projetos e programas de monitoramento. O braço de geociências cuida de hidrografia, oceanografia, meteorologia, modelagens matemáticas e numéricas. O grupo identificou a necessidade de ter informações tanto para fase de caracterização e licenciamento quanto para operação, licença ou autorização de dragagem de manutenção. “Sempre tivemos demanda internamente como um dos produtos dentro do escopo de licenciamentos”, frisa Barros.

Ele ressalta que ter as informações em tempo real sem olhar previsão de modelo pode trazer benefícios para o planejamento da janela de atracação. Barros diz que, cada vez mais, o setor trabalha com tábua de marés, porém existem efeitos causados por condições meteorológicas que podem fazer com que essa variação seja maior ou menor e aconteça antes ou depois do previsto na tábua.

O diretor acredita que a integração dos diferentes tipos de dados obtidos nessa região trazem benefícios e vantagens operacionais e até financeiras para os portos. Outro ponto é que esse conhecimento mais aprofundado é importante para a segurança da área de navegação e para reduzir o risco de acidentes e, conseqüentemente, impactos ao meio ambiente “Temos buscado trabalhar internamente para fazer esse tipo de previsão e prestar esse tipo de serviço”, avalia Barros.

A Ambipar tem uma perspectiva positiva para área de hidrovias e vem buscando se fortalecer por acreditar que o segmento vai demandar conhecimento das regiões e, de acordo com novas áreas navegáveis, ter o monitoramento dessa condição. Ele observa a constante mudança de bancos de areia e obstáculos que precisam ser operados, além dos efeitos de secas e de grandes estiagens na navegabilidade dos rios, principalmente da região Norte. “Hidrovias são um mercado importante e estão no nosso radar. É um setor interessante dentro desse segmento de negócios da Ambipar”, conta Barros.

O Plano Geral de Outorgas (PGO) do setor hidroviário, lançado no final de outubro, estabeleceu seis prioridades de projetos para desenvolvimento do modal nos próximos quatro anos. O PGO prevê atenção especial para as hidrovias: Brasil-Uruguaí (Lagoa-Mirim), Paraguai, Madeira, Tocantins, Tapajós e Barra Norte. Na ocasião, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) abriu o chamamento público da hidrovia do Paraguai, com objetivo de trazer a iniciativa privada para doação de estudos e viabilidade para o desenvolvimento da hidrovia que, futuramente, terá um rito desde a definição e análise da modelagem no Tribunal de Contas da União (TCU), até a realização de um leilão de concessão.

No lançamento, a secretária nacional de portos e transportes aquaviários (SNPTA/MPor), Mariana Pescatori, afirmou que os agentes já discutem ações para 2024, porque o fenômeno climático El Niño deve continuar. “Estamos colocando nosso grupo de trabalho para planejar o próximo ano e para termos um normativo que permita atuarmos com mais celeridade e que tenhamos batimetrias permanentes e consigamos mobilizar as dragas com maior facilidade se necessário”, afirmou a secretária.

Mariana disse que as concessões vão viabilizar serviços e atrair investimentos para dragagens no momento correto e oferta de melhores serviços para o setor no longo prazo. Ela considera o PGO uma oportunidade de trazer mais cargas para a navegação interior, que representa somente 6% da movimentação de cargas na matriz de transportes do país. “Temos esse desafio e o PGO traz um instrumento para trazer mais cargas para modal hidroviário, maior escala, com sustentabilidade



atrelada e menor pegada de carbono. Isso traz grande desafio de implementar esse planejamento", concluiu a secretária.

Durante a crise da estiagem na região Norte, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) disse que serão necessários, ao menos, dois anos para garantir as melhores condições possíveis de navegabilidade nos rios da Amazônia. O diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT, Erick Moura, avalia que, ao longo dos anos, houve uma desmobilização de dragas na região, que hoje se tornou um desafio para solucionar problemas no tráfego de embarcações. Moura afirma que o órgão vem dialogando formas de contratação de longo prazo e soluções que ajudem a melhorar o planejamento.

"Temos ações em andamento. Prevemos mais dois ou três anos de ação para deixarmos um legado para a sociedade e para a navegação em toda a região Norte", disse Moura, em novembro, durante o webinar 'Diálogos Amazônicos — Rios e transportes na Amazônia', promovido pela Fundação Getúlio Vargas, através da Escola de Economia de São Paulo (FGV EESP).

Moura considera que o problema da estiagem se apresentou com uma espécie de 'terremoto aquaviário', mas trouxe reflexões importantes para o setor se preparar melhor para o futuro. Ele disse que os problemas de engenharia identificados na região Norte são oportunidade para um 'raio-x' da realidade do setor, abrindo caminho para o desenvolvimento de políticas setoriais. "Dessa crise, estamos vivendo oportunidade de usar as lições aprendidas para podermos fazer algo mais permanente de forma que esses erros não se repitam no futuro", afirmou Moura.

Moura relatou que, na região Sul, a situação foi o oposto do Norte porque o grande volume das chuvas nos últimos meses sobrecarregou asclusas. Ele falou da necessidade de se fazer um novo estudo sobre sedimentos que entraram nas bacias de Lagoa Mirim, do Rio Jacuí e Rio Taquari. Para a hidrovía Tietê-Paraná, o diretor de infraestrutura aquaviária do DNIT disse que o órgão não tem, até o momento, informações a respeito de impactos previstos por conta do El Niño. Ele ponderou que o departamento sabe e monitora que o Paraguai já começou a sofrer alguns efeitos.

Moura acrescentou que já existem previsões de que, a partir de 2024, o Rio São Francisco sofrerá a influência do El Niño, aumentando a quantidade de regiões influenciadas. Ele citou ainda que o DNIT tem notícias de assoreamentos no Rio Tapajós. "Isso está começando a estourar em vários locais", analisou. O diretor de infraestrutura do DNIT ressaltou que o governo vem colhendo informações e gestando uma política pública para a navegação interior. "Estamos em vias de lançar o BR dos Rios. Não queremos perder a oportunidade de criar este marco, estruturando tecnicamente elementos para ele se tornar um programa de governo", projetou Moura.

O diretor executivo da Ambipar Serviços Ambientais diz que grandes fundos de investimento têm olhado com atenção para os efeitos das mudanças climáticas nas operações. Ele diz que saber se um empreendimento está sujeito à grande inundação, seca violenta e como impacta o ritmo das operações é uma linha de investigação que o grupo tem trabalhado na parte de consultoria ambiental, assim como estudar o quanto eventos naturais podem impactar na operação e se apresentar como risco ao negócio. "Temos sido procurados e isso está sendo cada vez mais pauta de preocupação das empresas", analisa Barros.

Ele observa uma valorização, tanto para a análise de hidrografia e levantamentos quanto na parte de consultoria e serviços ambientais. Nos últimos 12 meses, a Ambipar investiu no aumento de quadro para atendimento a esse segmento, com investimentos em sistemas e equipamentos. O grupo também pretende investir em embarcações. Barros explica que a Ambipar Marine hoje tem um segmento que é um braço operacional na parte de embarcações para atendimentos a operações portuárias e marítimas. "Nosso objetivo é integrar a parte de geociências com a parte marítima e preparar embarcações para trabalhar com levantamentos hidrográficos, batimétricos e meteoceanográficos, tanto na parte costeira quanto na offshore", detalha Barros.

Hoje, a Ambipar utiliza embarcações próprias da unidade marítima da Ambipar, mas não são dedicadas. Elas são preparadas para determinada campanha oceanográfica, por exemplo, mas não

há trabalho suficiente para permanecer com equipamentos parados na embarcação durante os demais meses. “Nossa ideia é montar embarcações para ficarem dedicadas e trabalhando continuamente em campanhas oceanográficas, levantamentos batimétricos e hidrográficos ou em investigações geotécnicas e levantamentos para novos empreendimentos”, descreve Barros.

Barros projeta que o movimento de licenciamento de eólicas offshore no Ibama representa uma potencial demanda que trará a necessidade de caracterização do relevo de fundo, de tipos de solo e geotecnia para fazer ancoragens das estruturas ou a fixação propriamente dita das torres. Ele explica que, mesmo para os modelos flutuantes, é preciso conhecer o tipo de fundo para saber melhor a estrutura de ancoragem a ser utilizada. “É um segmento que o mercado está bastante de olho, mas ainda leva tempo para projetos começarem a ser instalados e estudos comecem a ser feitos. Mas tivemos procura no mercado por esse tipo de caracterização”, revela Barros.

Para 2024, a Ambipar possui projeto de colocar embarcações dedicadas para esse tipo de levantamento. Barros diz que as embarcações serão adicionadas de acordo com a demanda e o desenvolvimento. Segundo o diretor da Ambipar Serviços Ambientais, as eólicas offshore representam um movimento interessante por conta da demanda de energia limpa. Ele acrescenta que a empresa participa do projeto do hub de hidrogênio do Porto do Açu, que está em fase de licenciamento. “Vendo o projeto desde o início, conseguimos identificar sinergias e formas de atuar e trazer essa base de dados para dar contribuições ao projeto”, acredita Barros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 22/12/2023

CÂMARA APROVA PRORROGAÇÃO DO REPORTO ATÉ 2028

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 22/12/2023 - 11:07



Guindastes encomendados pelo Tecon Santos (Divulgação Santos Brasil)

Votação ocorreu na madrugada desta sexta-feira (22), último dia de atividades legislativas. Proposta agora segue para sanção presidencial

A Câmara dos Deputados aprovou o projeto de lei 5.610/2023, do Senado, que prorroga para 31 de dezembro de 2028 a vigência do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que se encerra ao término deste ano. A votação ocorreu na madrugada desta sexta-feira (22), na última sessão do ano. A proposta agora segue para sanção presidencial. Criado pela Lei 11.033/2004, o Reporto prevê incentivos fiscais para investimentos em portos, como compra de máquinas e equipamentos, e vem sendo prorrogado pelo Congresso desde 2007. Os benefícios foram ampliados para concessionárias do transporte ferroviário. Esse regime especial permite que os beneficiados comprem equipamentos com desoneração de IPI, PIS, Cofins e Imposto de Importação (II).

O relator da proposta, deputado Hugo Motta (Republicanos-PB) destacou que o texto é prioridade do setor portuário e trará competitividade ao Brasil. “O custo fiscal da prorrogação da medida é pouco relevante quando comparado com os benefícios trazidos para o setor. Além disso, a não prorrogação do Reporto poderá ensejar em um movimento para reequilíbrio dos contratos de concessões, o que pode aumentar as tarifas praticadas e reduzir o investimento em infraestrutura”, justificou Motta em seu relatório. A matéria tramitava em regime de urgência desde o último dia 7 de dezembro.

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) estima que o Reporto permitirá a conversão imediata de benefícios que somam apenas cerca de R\$ 300 milhões diante de investimento direto realizável de R\$ 52,6 bilhões, considerando apenas os próximos dois anos. A projeção não inclui o potencial multiplicador para toda a atividade econômica. A avaliação da ABTP é que a prorrogação até 2028 atende ao período de transição até a implementação definitiva da reforma tributária.

O diretor-presidente da ABTP, Jesualdo Silva, considera que os poderes executivo e legislativo entenderam a necessidade de prorrogar o Reporto para cobrir a janela até a transição e consolidação da Reforma Tributária, aprovada esse ano no Congresso. Ele destacou a construção do PL aprovado, que tramitou em regime de urgência, e a convergência de congressistas de diferentes legendas em torno da matéria.

“Houve consciência da importância do setor portuário para o Brasil”, disse Silva à Portos e Navios. Ele acrescentou que todos os equipamentos da infraestrutura para movimentação portuária e que não tenham modelo similar no Brasil são passíveis de utilização do Reporto. O presidente da ABTP ressaltou que existem investimentos em instalações portuárias previstos para 2024 e que receberão investimentos a partir de 2024.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) considera que a prorrogação do Reporto até 2028 será fundamental para a evolução e continuidade dos investimentos no setor portuário nacional. O entendimento é que o regime possibilita a modernização dos portos e a ampliação da infraestrutura portuária, além de garantir a ampliação da competitividade dos portos brasileiros no cenário mundial. “A prorrogação do Reporto representa uma conquista, não apenas para o setor de logística, mas também para a economia nacional. Esperamos que o projeto de lei seja sancionado pela Presidência da República”, disse o diretor-presidente da ATP, Murillo Barbosa, por meio de nota.

A Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) avalia que a extensão do regime especial contribuirá para que 2024 seja um ano positivo para o setor portuário. “A Abratec celebra neste final de ano legislativo a aprovação do PL 5.610/2023 que prorroga a vigência do Reporto até 2028, mantendo o marco tributário vigente no setor há 20 anos e que permitiu o extraordinário crescimento e modernização de nossos terminais portuários”, comentou o diretor-executivo da associação, Caio Morel.

As associações também destacaram à reportagem que a sessão de votação contou com a presença do ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, que atuou nos bastidores em favor da aprovação do PL. “Essa é uma agenda portuária fundamental, que vai estimular ainda mais o crescimento econômico e o desenvolvimento do setor”, disse o ministro, em uma rede social, após a aprovação.

No começo de novembro, o ministro de portos e aeroportos e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, se reuniram para tratar da prorrogação do benefício. Durante o encontro, Costa Filho ressaltou a importância de estender a desoneração de impostos para potencializar os investimentos do setor responsável por 95% do fluxo de comércio exterior do país, o que representa 80% do PIB nacional. Antes de ser apreciado pela Câmara, a prorrogação do Reporto foi debatida e aprovada pela Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 22/12/2023

CDFMM DEFINE CONSELHEIROS DA PETROBRAS E MARCA REUNIÕES ORDINÁRIAS DE 2024

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 21/12/2023 - 21:02



Arquivo/Divulgação

Cadeiras que estavam vagas desde o começo do ano foram ocupadas por nomes que integram diretoria da Transpetro. Conselho prevê, ao menos, três encontros, que devem ocorrer a partir do segundo trimestre

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) marcou as datas das próximas reuniões ordinárias, a serem

realizadas em 2024. A 55ª sessão está prevista para o dia 4 de abril, com prazo limite para recebimento de novos projetos até o dia 5 de fevereiro. A reunião seguinte deve ocorrer no dia 4 de julho, com prazo limite no dia 6 de maio. A 57ª sessão ordinária do CDFMM foi marcada para 28 de novembro, com recebimento de novos projetos até 30 de setembro. Os projetos podem ser enviados em qualquer data, sendo o prazo limite a data máxima para submissão de modo a assegurar que sejam apreciados na reunião em questão.

Após a saída de Roberto Gusmão da chefia da secretaria-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) no final de outubro, a atual ocupante do cargo, Mariana Pescatori, assumiu também a função de presidente do CDFMM — ela já ocupava o posto de conselheira suplente desde a saída de Fabrizio Pierdomenico da pasta em setembro. Gusmão ficou à frente do CDFMM até a reunião extraordinária do CDFMM, realizada no último dia 5 de outubro.

Petrobras/Transpetro

Também foram definidos recentemente os nomes dos dois representantes da Petrobras no CDFMM, que estavam pendentes desde o começo do ano. O conselheiro titular da companhia é Fernando Mascarenhas Cavalcanti de Barros, que é diretor financeiro da Transpetro. O conselheiro suplente é Jones Alexandre Barros Soares, que é diretor de transporte marítimo, dutos e terminais da Transpetro. Mascarenhas e Soares integram a diretoria da Transpetro desde o final de abril, quando o atual presidente da subsidiária da Petrobras, Sérgio Bacci, tomou posse.

Mascarenhas é engenheiro eletrônico pela Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ) e mestre em Sistemas Digitais/Redes de Computadores – MSc pela COPPE / UFRJ. Possui pós-graduação em Marketing pela PUC RJ, e em Gestão Empresarial pela Fundação Dom Cabral (FDC), onde também concluiu o MBA em Gestão Empresarial. Executivo com 22 anos de experiência nas indústrias de aviação, navegação, mineração e siderurgia, tendo ocupado posições de liderança globais e locais na Varig S.A., na Vale S.A. e em empresas do grupo Vale, nos cargos de gerente executivo de Análise e Planejamento Financeiro (FP&A) Global, Vice-presidente Executivo de Administração e Finanças, CFO, da California Steel Industries (CSI), empresa do grupo Vale, gerente sênior de relação com investidores, gerente geral da operação de rebocadores e gerente geral de inteligência de mercado de navegação na Vale.

Soares é bacharel em Ciências Náuticas pelo Centro de Instrução Almirante Braz Aguiar e mestre em Gestão de Serviços pelo Instituto Universitário de Lisboa. Possui diversos cursos como MBA em Gestão Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas, Negociação e Liderança pela Harvard Law School e Ship Management & Logistics pela Cambridge Academy of Transport na Inglaterra. Atua no sistema Petrobras há 31 anos e na Transpetro há 22 anos, com vasta experiência na área de operações, acumulando mais de 4000 dias de navegação como capitão de longo curso e comandante de navios mercantes da Petrobras Transporte – Fronape. Exerce funções gerenciais há 23 anos, dentre as quais se destacam as de Gerente Executivo de Operação de Navios e Diretor da Transpetro International BV. É membro do Centro de Capitães da Marinha Mercante, da Associação Brasileira de Direito Marítimo – ABDM, IFSMA (International Federations of Shipmasters Association), Nautical Institute de Londres, e, da NAMEPA - The North American Marine Environment Protection Association.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2023

FRENTE SUGERE PLANO PARA RECUPERAÇÃO DE 2 PETROLEIROS DO PROMEF

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 21/12/2023 - 19:16

Foto: Vanor Correia (Arquivo/Divulgação Transpetro)



Grupo propôs diálogo para resolver impasse quanto aos navios 'Irmã Dulce' e 'Zélia Gattai', que ficaram em litígio por conta de inadimplência e que estão com cerca de 90% de conclusão cada

A Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira recomendou, em seu relatório das atividades realizadas em 2023, o diálogo de agentes setoriais junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), a fim de articular um plano para recuperação dos navios Irmã Dulce e Zélia Gattai, petroleiros do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef) que estão com cerca de 90% de conclusão cada, mas ficaram em litígio por conta de inadimplência junto ao agente financeiro. Os ativos integram as garantias de contratos de financiamento que foram firmados para construção desses meios navais. A consolidação de embarcações pelo banco em decorrência de inadimplemento depende de ritos internos e externos (judiciais).

O petroleiro Irmã Dulce, segundo de uma série de quatro petroleiros classe Panamax, está com 95% de obras concluídas, faltando apenas 5% para ser finalizado e entrar em operação. A embarcação tem 72.900 toneladas de porte bruto, 228 metros de comprimento, 40m de boca, 12m de calado e 48,3m de altura. A estrutura pode atingir até 15 nós de velocidade e tem capacidade para transportar 90,2 milhões de litros. O Zélia Gattai é o terceiro dessa mesma série, cujos navios foram batizados em homenagem a mulheres marcantes para a história e a cultura brasileiras. De acordo com o relatório, o navio tem dimensões e capacidade similares ao Irmã Dulce e está com 89% de obras concluídas.

A frente parlamentar também propôs a criação de um grupo de trabalho integrado por representantes do fórum, da Petrobras e da Transpetro para discutir as bases para o lançamento de uma nova fase do Promef. O relatório destaca que o plano estratégico 2024-2028 da Petrobras prevê quatro navios da classe Handy2 para implementação e a previsão para avaliação, incluindo ainda oportunidades adicionais, a serem informadas oportunamente. Integrantes da frente acreditam que essas oportunidades adicionais representam a necessidade mínima de 12 navios.

A avaliação do grupo é que, caso seja um número menor, promoverá um encarecimento mais acentuado no valor final das embarcações, o que reforçaria a tese de que construir no Brasil é muito caro, além de ser uma demanda a quem da capacidade instalada dos estaleiros brasileiros. “Construindo 12 embarcações, voltaremos a ter a indústria naval como indutora da economia brasileira, além de tornar o preço final das embarcações construídas no Brasil, mais competitivo”, defendeu a frente em seu relatório.

A frente sugeriu ainda a criação de um GT similar junto à Petrobras para discutir a viabilidade para uma nova fase do Programa de Renovação da Frota de Apoio Marítimo à Exploração e Produção (Prorefam), sob a justificativa de recuperar uma experiência considerada ‘proveitosa’ baseada em construção no Brasil, conteúdo local obrigatório e garantia de contratos com duração compatível com o prazo de amortização dos financiamentos. A publicação menciona também que o plano estratégico 2024-2028 da Petrobras estima uma demanda de até 36 embarcações de apoio marítimo, incluindo a atividade de controle de emergência. Esse total corresponde a 10 PSVs (transporte de suprimentos), 16 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 10 OSRVs (combate a derramamento de óleo).

Outra proposta apresentada pela frente é o ajuste das regras para financiamento e refinanciamento dos estaleiros e das embarcações, construídas em condições compatíveis com a finalidade do banco e que permitam a competitividade das empresas brasileiras no setor. Os integrantes do grupo destacaram a necessidade de que, na condição de gestor dos recursos do Fundo de Marinha Mercante (FMM), o BNDES tenha garantida sua atuação como banco estatal de fomento, focado no desenvolvimento econômico e social, proporcionando um ambiente de negócios favorável à expansão da frota de bandeira brasileira e construída no Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 21/12/2023



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 208/2023
Página 80 de 80
Data: 22/12/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.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: 22/12/2023