INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 147/2023
Data: 30/08/2023

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
MANIFESTAÇÃO PACÍFICA DE CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS NÃO PREJUDICA CARGA E DESCARGA NO PORTO DE SANTOS 4
PORTO DE SANTOS, O MAIOR EXPORTADOR DE AÇÚCAR DO BRASIL 6
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA ***8***
ZPE DO CEARÁ COMPLETA 10 ANOS RESPONDENDO POR MAIS DE 50% DAS EXPORTAÇÕES 8
PREFEITURAS AMANHECEM EM GREVE POR PERDAS NOS REPASSES DO FPM 9
BNB LANÇA EDITAL R$ 20 MILHÕES PARA INCENTIVAR PROJETOS DE ENERGIA RENOVÁVEL 10
U.S. STEEL ASSINOU ACORDOS DE CONFIDENCIALIDADE COM INTERESSADOS EM COMPRAR SIDERÚRGICA 12
GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF ***12***
RODOVIAS - NA ESTRADA #011: ACORDO INÉDITO COM POVOS INDÍGENAS PERMITIRÁ DUPLICAÇÃO DE RODOVIA EM ALAGOAS 12
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***13***
EDITORIAL – DESBUROCRATIZAR O TRANSPORTE MULTIMODAL, UMA NECESSIDADE 13
NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA APRESENTA HOJE PRIMEIRA REFORMA MINISTERIAL DE SUA ATUAL GESTÃO, DIZEM FONTES 14
A reforma, enfim 1 ..... *14*
A reforma, enfim 2 ..... *14*
A reforma, enfim 3 ..... *14*
Novas regras 1 ..... *15*
Novas regras 2 ..... *15*
NACIONAL - FALHA EM EQUIPAMENTO CONTRIBUIU PARA O APAGÃO, DIZ DIRETOR DA ONS 15
NACIONAL - LULA ANUNCIA CRIAÇÃO DO 38º MINISTÉRIO DO GOVERNO 16
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS ALCANÇA RECORDES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS 16
REGIÃO SUDESTE - CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS FAZEM PARALISAÇÃO 17
REGIÃO SUDESTE - DE OLHO NO MERCADO EXTERIOR, OPERADORES PEDEM MELHORIAS NOS ACESSOS AOS PORTOS 18
REGIÃO SUDESTE - DEMANDA DE MERCADO OFFSHORE PODE MOVIMENTAR PORTOS DO SUDESTE 20
REGIÃO SUDESTE - DOCUMENTO ELETRÔNICO ÚNICO PARA TRANSPORTE ESTÁ PERTO DE SAIR 21
REGIÃO SUDESTE - EXECUTIVO DA VLI DESTACA IMPORTÂNCIA DE TERMINAIS RODOFERROVIÁRIOS 23
REGIÃO SUDESTE - VPORTS QUER RETOMAR ACESSOS FERROVIÁRIOS EM VITÓRIA ATÉ O ANO QUE VEM 23
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***24***
CONSELHO DIRETOR DO FMM APROVA R$ 898 MILHÕES PARA PROJETOS PORTUÁRIOS 24
MAERSK NOMEIA ANTONIO DOMÍNGUEZ COMO NOVO PRESIDENTE PARA AMÉRICA LATINA E CARIBE 25
VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA ATENDER AGRONEGÓCIO NA NORTE-SUL 26
ÁREA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É POUSO SEGURO PARA AVES AMEAÇADAS DE EXTINÇÃO 27
ANTT QUER SIMPLIFICAR A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS (TRIC) 28
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS ***29***
GOVERNO AGUARDA BNDES PARA INCLUIR ANGRA 3 NO PAC 29
SENADO APROVA MARCO DA CAPTURA DE CARBONO 31
PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS BATE RECORDE NO BRASIL EM JULHO; VEJA RANKING DAS MAIORES PLATAFORMAS 33
MINISTÉRIO VAI PROPOR REDUÇÃO DE SUBSÍDIOS PAGOS COM TARIFA DE ENERGIA 34
JORNAL O GLOBO – RJ ***36***
PROJETO PREVÊ LEVAR LINHA FÉRREA PARA DENTRO DO PORTO DO RIO 36
CONTAS PÚBLICAS TÊM DÉFICIT DE R$ 35 BI EM JULHO, NO 2º PIOR RESULTADO PARA O MÊS NA HISTÓRIA 37
LIRA AFIRMA QUE REFORMA ADMINISTRATIVA SÓ SERÁ PAUTADA COM APOIO DO GOVERNO 38
PETROBRAS SAI DA LISTA DAS MAIORES PAGADORAS DE DIVIDENDOS DO MUNDO 39
ORÇAMENTO DE 2024 TERÁ R$ 168 BI EM NOVAS RECEITAS PARA ZERAR O DÉFICIT; VEJA AS MEDIDAS 40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***41***
PRUMO PREVÊ INVESTIR R$ 15 BI EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO PORTO DO AÇU 41
CONTRIBUIÇÃO SINDICAL SERÁ DECIDIDA POR TRABALHADORES E EMPREGADORES EM ASSEMBLEIA, DIZ MINISTRO 43
BRASIL BATE EM JULHO NOVO RECORDE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E NO PRÉ-SAL, DIZ ANP 44
'AGORA NÃO DÁ PARA DIZER QUE BRASIL NÃO TEM ESTRATÉGIA PARA O HIDROGÊNIO', DIZ SECRETÁRIO DO MME 44
FUNDOS OFFSHORE: FAZENDA SE ANTECIPA E AJUSTA REGRAS SOBRE VARIAÇÃO CAMBIAL APÓS ALERTA DE LIRA 47
INDÚSTRIA É FUNDAMENTAL PARA O DESENVOLVIMENTO 49

VALOR ECONÔMICO (SP) ***50***
PREÇO DA ENERGIA RENOVÁVEL CAI MAIS QUE O DE FÓSSEIS EM 2022 50
SP FOI ATENDIDA NO NOVO PAC E FAREMOS OBRAS EM PARCERIA COM GOVERNO LULA, AFIRMA TARCÍSIO 51
PETROLEIROS VAZIOS MOSTRAM QUE OPEP+ APERTOU MERCADO COM CORTES 52
COTADO PARA ASSUMIR MINISTÉRIO DOS PORTOS AVISA ALIADOS QUE É CONTRA PRIVATIZAR TERMINAL DE SANTOS 53
PRUMO VAI INVESTIR R$ 15 BILHÕES EM PROJETOS SUSTENTÁVEIS 54
ALCKMIN E FRANÇA INSISTEM NA PRÉ-CANDIDATURA DE TABATA À PREFEITURA DE SÃO PAULO EM 2024 54
APESAR DA PRESSÃO DE LIRA, GOVERNO VAI MANTER FÁVARO NA AGRICULTURA 56
PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA TRAFICANTES QUE ENVIARAM 17 TONELADAS DE COCAÍNA À EUROPA VIA PORTO DE SANTOS 57
PRUMO FAZ PARCERIA COM GEO BIOGAS PARA ESTUDAR INSTALAÇÃO DE PLANTA DE BIOGÁS NO PORTO DO AÇU 57
PORTO DE SANTOS É NÓ EM ACORDO COM REPUBLICANOS 58
PORTAL PORTOS E NAVIOS ***58***
PETROBRAS RECEBE PRÊMIO OTC BRASIL POR TECNOLOGIA INOVADORA DE POÇOS 58
VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA TRANSPORTE DO AGRONEGÓCIO NA FERROVIA NORTE-SUL 60
OPERAÇÃO PORTUÁRIA DA MULTILOG CRESCE NA BAHIA 60
TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ APRESENTA PRIMEIRO ÔNIBUS ELÉTRICO 61
TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS EM BELÉM É ENQUADRADO NO REIDI 62
PPSA REGISTRA EM JULHO MAIOR ARRECADAÇÃO DO ANO 62
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA ***63***
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 63

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MANIFESTAÇÃO PACÍFICA DE CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS NÃO PREJUDICA CARGA E DESCARGA NO PORTO DE SANTOS

Categoria quer solução no trânsito e mais um acesso à Alemoa e garantia de trabalho no transporte de contêineres

Por: Bárbara Farias

Ecovias orientou trânsito na descida do viaduto da Alemoa, na área industrial do bairro, mas não houve bloqueio por parte de manifestantes no local Foto: Vanessa Rodrigues/AT

A manifestação dos caminhoneiros autônomos, que acontece desde às 7 horas desta quarta-feira (30), na área industrial do bairro Alemoa, não prejudicou as operações de carga e descarga de mercadorias nos navios, no Porto de Santos, nem o tráfego na descida do viaduto e nos acessos aos terminais, pois não houve bloqueios nas vias. O movimento será realizado até as 19 horas, completando 12 horas.

(Veja vídeo mais abaixo)

https://twitter.com/i/status/1696922682527302028

A mobilização dos autônomos ocorre pacificamente, na descida do viaduto da Alemoa, sem bloqueios nos acessos aos terminais do distrito industrial e é acompanhada por equipes da Polícia Rodoviária Estadual, Guarda Portuária, Companhia de Engenharia de Tráfego de Santos (CET-Santos) e Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI).

Segundo o presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, “o intuito da nossa mobilização é trazer melhorias e garantia de trabalho para a categoria”.

Os autônomos reivindicam soluções emergenciais nos acessos aos terminais de contêineres do maior porto da América Latina, entre outras ações de resposta a médio prazo.

Uma reivindicação pontual é a conclusão das obras da Avenida Engenheiro Augusto Barata, conhecida como Retão da Alemoa. “Essa obra é uma questão muito séria. Estamos tratando com a Autoridade Portuária há um ano, já enviamos diversos ofícios pedindo agilidade, inclusive, com turnos de trabalhadores nos finais de semana”, afirmou Carvalho.

O líder sindical apontou ainda outras questões que motivam a mobilização. “Nós queremos garantia de trabalho com a permanência da Ecoporto e da Brasil Terminal Portuário (BTP), cujas concessões estão vencendo. Nós também queremos que a Autoridade Portuária permita a instalação de empresas do ponto 1 ao 4, no Saboó, que licite o STS 10 e que seja respeitado: uma parte grão, uma parte celulose, uma parte pera rodoviária e uma parte contêiner”, pontuou.

Luciano Carvalho ressaltou que “a categoria que transporta contêineres vem perdendo fluxo de trabalho e cada vez mais espaço para outros segmentos. Haverá um impacto social muito grande se Ecoporto e BTP fecharem. O Ecoporto – Ponto 1 Zona Primária trabalha com diversos tipos de carga, entre elas o contêiner”.

“Hoje, a categoria transporta, por mês, em torno de 12 mil contêineres entre cheios e vazios no Porto de Santos, mas já chegamos a transportar 35 mil em um mês”, observou.

Já o diretor financeiro do Sindicam, Romero Costa, afirmou que “os congestionamentos constantes na Alemoa prejudicam os autônomos. “Por causa da obra no Retão e da Alemoa travada (trânsito), tem caminhão que fica de quatro a cinco dias para descarregar. O maior Porto da América Latina não tem estacionamento, quando o caminhoneiro chega aqui vê placa de ‘proibido estacionar’ onde só se trabalha com carga e descarga”.

A categoria alega que o trânsito no bairro entra em colapso diariamente e, por isso, reivindica a intervenção imediata da Prefeitura de Santos na construção do segundo acesso à Rodovia Anchieta e a regulação do trânsito de graneleiros.

Crateras nas vias da Alemoa
Outra reclamação dos motoristas autônomos refere-se às crateras no asfalto nas vias municipais de acesso aos terminais. Embora a manutenção e pavimentação dessas vias seja de responsabilidade da Prefeitura, a Ecovias providenciou um reparo paliativo, na manhã desta quarta-feira.

Em nota informou que “uma equipe responsável pelos serviços de conservação da Ecovias já estava mobilizada, hoje, para realizar reparos no pavimento do local, dentro do trecho de concessão, como já são realizados rotineiramente. Porém, durante os trabalhos, foram identificados alguns pontos graves ao redor que, embora estejam fora do trecho de administração da empresa, também foram incluídos na programação”.

A concessionária complementou que “a medida visa a segurança viária de todos os usuários que passam pelo local e também a melhor mobilidade dos veículos que, devido aos buracos, poderiam se locomover com dificuldade e, consequentemente, afetariam a fluidez no tráfego do Sistema Anchieta-Imigrantes".

Crateras na descida do viaduto da Alemoa provocam lentidão no trânsito; Ecovias efetuará reparos em trecho fora de concessão Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Resposta da APS
Em nota, a Autoridade Portuária informou que “o movimento é pacífico, não interdita a via e a maioria das operações de embarque e desembarque de cargas nos navios não foi prejudicada. Apenas serviços de desembarque direto de fertilizantes – que dependem dos autônomos – está paralisado”.

Quanto às obras no Retão, a APS informou “que concluiu a primeira fase da obra de reforma da Avenida Augusto Barata, aumentando de quatro para seis as faixas de rolamento no trecho, o que amplia a fluidez do trânsito, além de aumentar a vazão da drenagem do local e outras melhorias de infraestrutura. A liberação total para o tráfego depende do nivelamento no local da transição do asfalto para o calçamento de paralelepípedos (eliminando um “degrau” na pista”). Esta intervenção será feita assim que passar o clima chuvoso, pois a umidade prejudica a estabilidade do solo”.

Resposta da Prefeitura de Santos
Procurada para comentar as alegações dos caminhoneiros, a Prefeitura de Santos esclareceu em nota que “o acesso dos caminhões rumo ao cais santista se dá pelo viaduto e corredor viário da

Alemoa, que é impactado pelo movimento de veículos pesados no Sistema Anchieta Imigrantes (SAI) e também nos trechos administrados pela APS. É importante ressaltar que todo o tráfego rodoviário é feito por rodovias concedidas pelo Governo do Estado de São Paulo — entre elas, o SAI. A partir dessas vias, o trânsito passa a ocorrer pelas avenidas perimetrais e vias internas do Porto Organizado de Santos, área sob jurisdição federal".

O Município acrescentou ainda que "vem solicitando junto à Autoridade Portuária e aos governos federal e estadual a construção de uma terceira ligação rodoviária entre o Planalto e a Baixada Santista no SAI (administrado pela Ecovias). O sistema atual apresenta níveis de serviço críticos, sobretudo em períodos de safra, lembrando que apenas a Via Anchieta (SAI) permite o tráfego de caminhões. No que se refere a um novo acesso ao Porto, essa obra viária está incluída como compromisso de investimento da Ferrovia Interna do Porto de Santos (FIPS)".

"Destacamos, ainda, que a Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego (Seporte) de Santos mantém contato constante com a APS visando buscar soluções para os impactos do tráfego de caminhões na malha urbana da Cidade e a garantia da eficácia das operações portuárias", disse ainda a Administração Municipal.

Quanto à mobilização dos caminhoneiros na descida do viaduto da Alemoa, o Executivo municipal informou que "a CET-Santos monitora o trânsito na entrada da Cidade, na Avenida Martins Fontes e na região do viaduto da Alemoa. Não há interdições nestes trechos. Frisamos que a manifestação tem monitoramento da Polícia Rodoviária e da Guarda Portuária".
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 30/08/2023

PORTO DE SANTOS, O MAIOR EXPORTADOR DE AÇÚCAR DO BRASIL

Seja refinado, a granel ou cristalizado, a commodity tem o porto santista em sua rota
Por: Ted Sartori

O açúcar vem, em sua maioria, da Região Sudeste, sendo em sua maior parte do Estado de São Paulo Foto: Ricardo Nogueira/AT/Arquivo

Em meio às exportações de tantos produtos via Porto de Santos, principal do Brasil e maior da América Latina, um deles possui, naturalmente, um sabor mais doce: o açúcar. O raciocínio também vale - e muito - para o aspecto econômico. O País é considerado o maior produtor e exportador de açúcar do mundo e a maioria passa pelo complexo portuário santista, seguido pelos portos de Paranaguá (PR), Maceió (AL) e Recife (PE). Em 2021, Santos mandou para o exterior 18,2 milhões de toneladas e, no ano passado, 18,6 milhões de toneladas.

"O açúcar é vendido no mercado internacional de várias maneiras: granel, que ainda vai ser refinado em uma usina no destino, refinado e cristalizado já pronto", afirma o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque.

Por Santos, passaram, apenas em julho deste ano, segundo dados divulgados pela Autoridade Portuária de Santos (APS) ontem, em seu balanço mensal, 2,2 milhões de toneladas ante 2,1 milhões de toneladas do mesmo período de 2022, o que representa um crescimento de 4,9%. Nas duas Margens do Porto de Santos, há cinco terminais açucareiros.

"O açúcar vem, em sua maioria, da Região Sudeste, sendo em sua maior parte do Estado de São Paulo. A carga chega de trem ou caminhão direto para o terminal onde o navio será atracado", explica Roque.

Entre janeiro e o mês passado foram 10,3 milhões de toneladas contra 9,8 milhões de toneladas durante a mesma faixa temporal, atingindo elevação do mesmo percentual (4,9%). O presidente da APS, Anderson Pomini, revelou que a previsão é encerrar o ano com 21,4 milhões de toneladas de açúcar no complexo portuário santista. Em termos de Brasil, foram exportadas 23 milhões de toneladas até o momento neste ano, face a uma média anual de 24,5 milhões de toneladas, segundo o Sindamar.

À Reportagem, a União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica), entidade representativa das principais unidades produtoras de açúcar, etanol e bioeletricidade da região Centro-Sul do Brasil, não só apontou que Santos é o principal porto de exportação dos produtos do setor sucroenergético, açúcar e etanol como detalhou que na safra 2022/2023 da commodity (período que vai de abril de 2022 a março de 2023), 73% do açúcar e 87,8% do etanol exportados pelo Brasil saíram pelo Porto de Santos.

No Estado

São Paulo lidera a produção sucroalcooleira no Brasil. Nos sete primeiros meses de 2023, de acordo com o Governo do Estado, o setor lidera as exportações no agro paulista, chegando a US$ 4,85 bilhões – o açúcar representou 87% do total. O crescimento foi de US$ 1,07 bilhão em comparação ao mesmo período, quando as exportações alcançaram US$ 3,78 bilhões.

A previsão para a safra paulista de cana-de-açúcar deste ano é de 417 milhões de toneladas. As cidades que mais produzem são Barretos, Orlândia, Jaboticabal, Ribeirão Preto, São José do Rio Preto, Votuporanga, Araraquara, Jaú, Lins e Limeira. O cultivo da planta gera mais de 55 mil empregos formais em São Paulo, segundo dados do Governo Federal. A fabricação e o refino de açúcar empregam outras 130 mil pessoas, com carteira assinada, além de mais de 43 mil na fabricação de álcool.

Passado, presente e futuro

O crescimento dos números envolvendo o açúcar, dentro e fora dos portos, também se deve à otimização dos processos, provocados pela evolução tecnológica ao longo das décadas. Para se ter uma ideia, o embarque no Porto de Santos era feito em sacos de 50 quilos com lingadas (acúmulo de placas de aço, sobrepostas umas nas outras) de guindastes em vez de shiploaders (grande máquina usada para carregar de maneira contínua materiais sólidos a granel) em navios pequenos.

“Isso ocasionava muita lentidão nos embarques, com navios ficando muitos dias no Porto e encarecendo a operação, com incidência de estadia devido às filas no Porto. Como se tata de commodities, o custo operacional é do exportador”, relembra o diretor-executivo do Sindamar.

A mudança da rotina de trabalho também passa diretamente pelas mudanças na infraestrutura. “Foram feitos fortes investimentos na construção de terminais de granéis e melhoramentos na rede ferroviária, assim como melhoras nos calados desses terminais, possibilitando navios maiores e disponibilidade de berços pela Autoridade Portuária, exigindo o cumprimento de prancha operacional (indicador que mede a movimentação, por tonelada, em um período de seis horas)”, detalha Roque.

Levando em conta o tamanho da evolução apresentada com o passar do tempo, José Roque afirma que o futuro já chegou quando o assunto é exportação de açúcar. Mas há o que ser aperfeiçoado. “É difícil prever uma melhora significativa nos próximos anos, mas podemos destacar uma melhoria em eficiência e produtividade operacional dos terminais”, afirma.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 30/08/2023

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ZPE DO CEARÁ COMPLETA 10 ANOS RESPONDENDO POR MAIS DE 50% DAS EXPORTAÇÕES

Em 10 anos, quase 80 milhões de toneladas de cargas foram movimentadas na ZPE, contribuindo decisivamente para a balança comercial cearense.
Por Patricia Raposo

ZPE Ceará, no Porto de Pecém, responde por 50% das exportações do estado/Foto: divulgação Porto de Pecém

Nesta quarta-feira (30), a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará completa uma década de operações. Parte do Complexo do Pecém, a free trade zone cearense foi a primeira ZPE a entrar em atividade no País. Desde então, vem ajudando a revolucionar as exportações do Ceará ao longo da última década.

De acordo com o estudo 'Ceará em Comex', do Centro Internacional de Negócios (CIN), há 10 anos, os principais produtos exportados pelo Estado eram calçados, castanha de caju e couros e peles, em um valor acumulado de aproximadamente US$ 1,41 bilhões. De 2016 para cá, contudo, as placas de aço produzidas no Setor 1 da ZPE Ceará se tornaram, disparadamente, o principal produto exportado pelo Estado, e atualmente respondem por cerca de 50% de tudo o que o Ceará exporta. Em 2022, por exemplo, o valor total das exportações cearenses atingiu US$ 2,34 bilhões, uma alta de 65% na comparação com 2013. Desse total, US$ 1,07 bilhão diz respeito às placas.

A ZPE Ceará conta com empresas como ArcelorMittal Pecém (antiga Companhia Siderúrgica do Pecém – CSP), a primeira usina integrada do Nordeste; White Martins; e Phoenix Services e possui três précontratos assinados para a instalação de unidades fabris para a produção de hidrogênio verde (H2V).

As três empresas citadas acima ficam no Setor 1 da ZPE Ceará, que possui uma área total de 1.251 hectares e fica localizada no município de São Gonçalo do Amarante. No Setor 2, a área de 1.911 hectares, situada no município de Caucaia, está pronta para receber novos investimentos, incluindo os grandes projetos de hidrogênio verde, com précontratos já assinados com as empresas Fortescue, AES Brasil e Casa dos Ventos.

O local também receberá a Portocem, uma usina termelétrica movida a gás natural, e a refinaria de petróleo da empresa Noxis Energy. Somados, esses projetos correspondem a investimentos da ordem de US$ 20 bilhões nos próximos anos.

ZPE Ceará Porto de Pecém: 80 milhões de toneladas de cargas/Foto: divulgação Porto de Pecém

"Essa que foi uma iniciativa ousada e visionária do Governo do Estado. Fomos praticamente um laboratório de ZPEs no País e movimentamos, nesta década", ressaltou o presidente da ZPE Ceará, Eduardo Neves. Segundo ele, em 10 anos, quase 80 milhões de toneladas de cargas foram

movimentadas no local, contribuindo decisivamente para a balança comercial cearense. “Cerca de 50% de tudo o que é exportado pelo Ceará passa pelos gates da ZPE, o que evidencia que estamos cumprindo, plenamente, a nossa função de política pública”, celebrou.

As empresas que se instalam em uma ZPE têm acesso a tratamento tributário, cambial e administrativo especiais. Além disso, esses empreendimentos contam com segurança jurídica e procedimentos burocráticos simplificados.

“Eu estou no Governo do Ceará, em diversas funções, desde 2015. Tive a oportunidade e a felicidade de acompanhar a maturidade da ZPE nesse período. Podemos ver como a ZPE contribuiu para o desenvolvimento do Ceará, atraindo empreendimentos de caráter exportador, impulsionando a economia local. É muito importante que esse instrumento de ZPE, que já está consolidado em todo o mundo, permaneça funcionando no Brasil. Nesse movimento de integração às cadeiras globais, em que o setor de energia renovável está se colocando a favor do Brasil, de se tornar um grande protagonista mundial, a ZPE Ceará é fundamental”, diz o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo.

Modernização da ZPE
Com 6.182 hectares de área para investimentos e mais de 3 mil empregos diretos gerados, a ZPE entra na segunda década modernizada. Seu sistema de videomonitoramento possui câmeras de resolução 4K e o aprimoramento de cancelas dos gates, o que reduziu o tempo para as movimentações de vistoria.

Para celebrar sua primeira década de história, a ZPE lança mais uma inovação: a completa automatização de processos no chamado gate RTM (Relação de Transferência de Mercadoria), responsável pelo fluxo entre a Área de Despacho Aduaneiro e a área industrial. A automatização do gate RTM consiste no registro de movimentação do veículo e carga de forma automática, sem a interferência de pessoas.

Quando o veículo chega ao gate, o Sistema Integrado de Controle Aduaneiro (SICA) detecta o agendamento de carga através da leitura da placa do veículo, liberando o acesso. Essa etapa pula uma parte do processo logístico e tem como finalidade a celeridade do processo, a modernização da estrutura física e de sistema.
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 30/08/2023

PREFEITURAS AMANHECEM EM GREVE POR PERDAS NOS REPASSES DO FPM

A greve decorre das perdas registradas no PFM, que só em julho foi de 33%.
Por Patricia Raposo

Governadora Raquel Lyra defendeu, no Senado, socorro emergencial do governo federal destinado aos municípios pernambucanos /Foto: Secom-PE

As prefeituras de 11 estados estão em greve nesta quarta-feira (30). No Nordeste, os municípios aderiram em massa. Também há expectativa da adesão de prefeitos de outras regiões. Municípios do Paraná, Santa Catarina, Tocantins, Minas Gerais, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul devem aderir ao movimento.

Segundo as prefeituras, somente atividades administrativas serão paralisadas. Serviços essenciais como saúde e educação não devem ser afetados. Alguns municípios decretaram ponto facultativo.

A presidente da Associação Municipalista de Pernambuco (Amupe) e prefeita de Serra Talhada, Márcia Conrado (PT), aponta uma redução de 33% no repasse do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) referentes ao mês de julho; e outra queda de 20% no mês de agosto.

Na última terça-feira (29), durante audiência sobre a reforma tributária no Senado, em Brasília, a governadora Raquel Lyra aproveitou a ocasião para pedir, em seu discurso, um socorro emergencial do governo federal destinado aos municípios pernambucanos. A chefe do Executivo estadual expôs sua preocupação com a queda das transferências referentes ao Fundo de Participação dos Municípios (FPM).

Prefeitos reunidos na Amupe reclamam de perdas no FMP

“Nesta quarta-feira (30), em Pernambuco e em vários estados do Brasil, vai haver uma paralisação dos municípios, fazendo um alerta à Nação sobre a queda de arrecadação. Os estados também estão perdendo. A gente ainda está conseguindo deixar Pernambuco de pé, pagando as suas contas, mas os municípios não têm condições de fazê-lo. Os municípios carecem, sim, de um socorro emergencial para permitir que eles possam ser protegidos e consigam sobreviver a essa queda de receita a que eles estão sendo submetidos”, destacou Raquel Lyra.

As Transferências Fiscais da União são calculadas sobre o somatório da arrecadação dos impostos sobre renda e proventos de qualquer natureza e sobre produtos industrializados, sendo 21,5% para o Fundo de Participação dos Estados e 22,5% para o Fundo de Participação dos Municípios.

Na Paraíba, segundo a Federação das Associações de Municípios da Paraíba (Famup), os prefeitos publicaram decretos que tornaram os expedientes nesta quarta-feira (30) como ponto facultativo, mantendo aberto apenas os serviços essenciais. De acordo com a Famup, Santa Rita, Patos, Bayeux, Sousa, Cabedelo, Cajazeiras, Guarabira e Sapé aderiram à mobilização.

No Ceará, Associação dos Municípios do Estado do Ceará (Aprece) confirmou que 172 municípios aderiram ao movimento, mas garantindo os serviços considerados essenciais, como a prestação de atendimentos hospitalares de urgência e emergência, segurança pública e coleta de lixo.

Greve

As administrações municipais reivindicam repasses do governo federal para a prestação de serviços básicos à população. Chamado de “Sem FPM não dá, as prefeituras vão parar”, o movimento apoiado pela CMN (Confederação Nacional dos Municípios) reclama na queda do valor transferido por meio do FPM (Fundo de Participação dos Municípios), do ICMS (Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços) e de emendas de congressistas.

As reivindicações dos prefeitos incluem: aumento de 1,5% no FPM; redução da alíquota patronal do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social) para 8% nos municípios com até 156 mil habitantes; recomposição do ICMS; fim do voto de qualidade do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais); e ampliação da reforma da Previdência para os municípios.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 30/08/2023

BNB LANÇA EDITAL R$ 20 MILHÕES PARA INCENTIVAR PROJETOS DE ENERGIA RENOVÁVEL

Segundo o BNB, os projetos selecionados pelo Fundeci poderão receber de R$ 100 mil a R$ 1 milhão.

Da Redação ME

O presidente do BNB, Paulo Câmara, diz que o objetivo é estimular o desenvolvimento sustentável. Foto: Divulgação/BNB

O Banco do Nordeste lançou o Edital do Fundo de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (Fundeci) 01/2023 – Energias Renováveis nesta terça-feira (29) em Natal, no Rio Grande do Norte. A iniciativa vai disponibilizar R$ 20 milhões em recursos não reembolsáveis para bancar projetos científicos, tecnológicos e de inovação que apresentem soluções na área de energias renováveis, incluindo o hidrogênio verde, que é apontado como o combustível do futuro.

Em termos de volume de recursos, é o maior edital da história do Fundeci. Os recursos podem ser usados como apoio financeiro no desenvolvimento de projetos realizados por instituições públicas e privadas sem fins lucrativos que desenvolvam soluções para as cadeias produtivas das fontes renováveis de energia, principalmente o hidrogênio verde, apontado como o combustível que vai ajudar a fazer a descarbonização da economia. Este tipo de combustível ainda não é produzido em larga escala no País e estes projetos podem ajudar a desenvolver esta cadeia.

“Ampliamos o apoio à produção de energias renováveis no Nordeste, em função da grande vocação da Região para essa atividade. O Edital Fundeci que lançamos hoje, o maior da história do BNB, é um instrumento fundamental de incentivo à transição energética para diversas fontes limpas, a exemplo do hidrogênio verde. Nossa intenção é estimular projetos que criem ou aperfeiçoem tecnologias mais eficientes, acessíveis e ambientalmente corretas, para incentivar a geração limpa e produtos verdes em nossa área de atuação”, afirmou o presidente do BNB, Paulo Câmara, no lançamento do edital.

Sistema do BNB

Cada projeto pode receber entre R$ 100 mil e R$ 1 milhão. Os recursos podem ser usados em pagamento de recursos humanos, equipamentos e material permanente, serviços terceirizados, material de consumo, entre outros. As inscrições estão abertas e podem ser realizadas até o dia 24 de outubro. No entanto, as entidades e seus representantes devem estar previamente habilitados no sistema do BNB até o dia 17 de outubro. Os cadastros dos coordenadores gerais e adjuntos dos projetos também têm que ser feitos até o dia 19 de outubro.

A primeira fase da seleção terá o resultado divulgado no dia 07 de novembro. O edital pode ser acessado pelo site do BNB. Os projetos devem ser realizados entre 12 e 36 meses a partir da formalização do convênio entre o BNB e as instituições que vão desenvolver os projetos.

Os projetos têm que se enquadrar em pelo menos uma das linhas temáticas definidas pelo Banco do Nordeste que são as seguintes: produção, armazenamento, transporte e utilização do hidrogênio verde; inovação tecnológica nas cadeias produtivas de energias renováveis; redução da dependência da matriz hidráulica; diminuição da necessidade de utilização de termoelétricas em momentos de crise hídrica; além de pesquisa, desenvolvimento tecnológico e inovação com foco na ampliação, redução dos impactos, integração ou interiorização das cadeias produtivas do setor.

O cadastramento e envio de projetos devem ser realizados no Sistema ConvêniosWeb, de 29/08/2023 até 24/10/2023, devendo as entidades e seus representantes estarem previamente habilitados nesse sistema até o dia 17/10/2023 e os cadastros dos coordenadores gerais e adjuntos dos projetos até o dia 19/10/2023.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 30/08/2023

U.S. STEEL ASSINOU ACORDOS DE CONFIDENCIALIDADE COM INTERESSADOS EM COMPRAR SIDERÚRGICA

A companhia vai iniciar fase de “due diligence” com as proponentes
Informações: Valor Econômico

A rival Cleveland-Cliffs é uma das empresas que já divulgou sua proposta pela US Steel — Foto: Bloomberg

A U.S. Steel anunciou nesta terça-feira que assinou acordos de confidencialidade com uma série de interessados na aquisição da empresa e vai iniciar fase de “due diligence” com elas.

Em carta a acionistas, o diretor-presidente da siderúrgica, David Buritt, e o presidente do conselho, David Sutherland, reiteraram que a U.S. Steel recebeu diversas propostas que vão desde ativos até a empresa como um todo.

A rival Cleveland-Cliffs é uma das empresas que já divulgou sua proposta, fazendo uma oferta de US$ 35 por ação da U.S. Steel, envolvendo dinheiro e papéis, para comprar a empresa toda.

A U.S. Steel diz que vai realizar um processo de competição justo entre as várias propostas recebidas para criar o máximo de valor possível aos acionistas da siderúrgica.

“Não sabemos quanto tempo esse processo vai demorar, mas tanto conselho quanto diretoria e assessores estão se movimentando para completá-lo o mais rápido possível”, diz a empresa.
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 30/08/2023

gov.br Governo Federal
Ministério da Infraestrutura

GOV.BR – MINISTÉRIO DA INFRAESTRUTURA - DF

RODOVIAS - NA ESTRADA #011: ACORDO INÉDITO COM POVOS INDÍGENAS PERMITIRÁ DUPLICAÇÃO DE RODOVIA EM ALAGOAS

Décimo primeiro episódio do podcast do Ministério dos Transportes detalha o impacto do 1º Termo de Ajustamento de Conduta firmado no país com comunidades indígenas para possibilitar uma obra rodoviária

Renan Filho com representantes das comunidades tradicionais de Alagoas: dia histórico em Brasília - Foto: Marcio Ferreira/MT

Odécimo primeiro episódio do podcast Na Estrada já está no ar. Nesta edição, o programa do Ministério dos Transportes detalha a importância da assinatura do Termo de Ajuste de Conduta (TAC) para duplicação da BR-101/AL em comunidades indígenas de Alagoas. Pela primeira vez na história, o Governo Federal firmou um acordo com representantes dos povos originários a fim de assegurar o andamento de obras de infraestrutura de transportes, respeitando comunidades tradicionais e o meio-ambiente da região.

A duplicação será realizada em trechos de terras pertencentes aos povos Wassu-Cocal, Karapotó, Karapotó Plak-ô e Kariri-Xocó. O objetivo do TAC é possibilitar a continuidade das obras na BR-101,

garantindo segurança viária e melhores condições para o desenvolvimento das comunidades indígenas.

Condições precárias da rodovia federal, entre os municípios de Joaquim Gomes, Junqueiro e São Sebastião resultaram em mais de 150 mortes. As obras vão reduzir os acidentes, beneficiando cerca de 100 mil pessoas que moram nas regiões – entre elas, 2 mil famílias indígenas. Além disso, está incluso no TAC a obrigatoriedade de o Poder Público construir escolas e postos de saúde para atender as comunidades, impactando diretamente na prestação dos serviços aos povos originários.

O podcast conta com participação do ministro dos Transportes, Renan Filho; do presidente do comitê gestor indígena, Igor Freitas Wassu; e do promotor da República Érico Gomes, que assinou o TAC representando o Ministério Público Federal e acompanhou todas as discussões.

Ouça

O novo episódio pode ser acessado pelo Spotify
https://open.spotify.com/episode/1BAPq5yWTL9s6SZKf9uCph?si=a1snj_ZWSyiUFlmBVJtc2Q&nd=1

O novo episódio pode ser acessado pelo SoundCloud.
https://soundcloud.com/renanfilho/ep-11-assinatura-do-primeiro-tac-para-duplicacao-de-rodovias-em-terras-indigenas?si=3f383aa1a06443cf96be91bb072979f1&utm_source=clipboard&utm_medium=text&utm_campaign=social_sharing

Veja abaixo os principais temas tratados no episódio:

• Objetivo do TAC na duplicação da BR-101/AL;

• Capacidade do Brasil de conciliar produção elevada com sustentabilidade e respeito a povos originários;

• Histórico de acidentes na BR-101, nos trechos pertencentes às comunidades indígenas;

• Benefícios do TAC para a comunidade local.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Infraestrutura - DF
Data: 30/08/2023

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – DESBUROCRATIZAR O TRANSPORTE MULTIMODAL, UMA NECESSIDADE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente aprovação pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), da integração das bases de dados das fazendas estaduais e do Distrito Federal ao Documento Eletrônico de Transportes (DT-e), é um passo notável na direção da modernização do transporte de cargas no Brasil. A medida, que visa reduzir a burocracia e os custos associados ao transporte, vem como uma resposta direta às complexidades enfrentadas pelos motoristas, que muitas vezes precisam portar até 20 documentos físicos diferentes para comprovar os dados de suas cargas durante as fiscalizações.

A notícia – destacada durante o painel “Corredores logísticos e multimodalidade” do Sudeste Export 2023, evento realizado pelo Brasil Export em Belo Horizonte, nas últimas segunda e terça-feira, e que reuniu especialistas e autoridades do setor de logística e infraestrutura – realça a crescente

importância das parcerias entre o setor público e privado para catalisar o desenvolvimento da infraestrutura de transportes no País.

A multimodalidade, frequentemente apontada como uma das soluções-chave para a melhoria da eficiência logística e da conectividade, encontra terreno fértil no Brasil, dadas as vastas extensões territoriais e a diversidade das indústrias. No entanto, para que essa visão seja materializada, é crucial enfrentar desafios como a burocracia excessiva e a falta de integração eficiente entre os diferentes modos de transporte.

A necessidade de um único documento de transporte é uma clara demonstração da urgência de tais reformas. O apoio do Confaz à integração dos dados no DT-e é uma medida saudável que pode pavimentar o caminho para a tão necessária simplificação dos processos logísticos e de transporte. Além disso, as perspectivas otimistas em relação ao DT-e demonstram o compromisso do governo atual em abordar essa questão.

O painel também destacou a relevância da infraestrutura ferroviária para a multimodalidade. A renovação antecipada da concessão da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que enfrenta desafios devido aos interesses divergentes dos estados que a cruzam, mostra como os aspectos regulatórios também desempenham um papel vital na promoção da multimodalidade.

Em um mundo cada vez mais interconectado, onde a agilidade logística é um diferencial competitivo fundamental, o Brasil deve continuar a adotar iniciativas ousadas que possam modernizar seu sistema de transporte. A integração de bases de dados e o fomento à multimodalidade são pilares importantes para o sucesso nessa jornada, que impactará positivamente a economia, a competitividade e o bem-estar de todos os cidadãos.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS - LULA APRESENTA HOJE PRIMEIRA REFORMA MINISTERIAL DE SUA ATUAL GESTÃO, DIZEM FONTES

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

A REFORMA, ENFIM 1

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciará hoje, dia 30, a primeira reforma ministerial de sua atual gestão, segundo fontes ligadas ao Palácio do Planalto. As mudanças previstas vão garantir espaço para o Republicanos e o PP na Esplanada dos Ministérios. O deputado federal Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) assumirá o Ministério de Portos e Aeroportos, enquanto o atual titular da pasta, Márcio França (PSB), seria convidado para comandar o Ministério das Micro e Pequenas Empresas, a ser criado a partir do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. O convite estava programado para ser feito na noite de ontem.

A REFORMA, ENFIM 2

Nessa reforma, negociada nos últimos meses, o deputado federal André Fufuca (PP-MA) será anunciado como ministro do Desenvolvimento Social, mas a pasta não terá controle sobre o Bolsa Família. O programa será coordenado por uma nova pasta, que terá à frente o atual ministro do Desenvolvimento Social, Wellington Dias (PT-PI).

A REFORMA, ENFIM 3

Com o Republicanos controlando Portos e Aeroportos, resta saber qual será a influência do governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas (Republicanos), na escolha do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários e do presidente da Autoridade Portuária de Santos. Tarcísio, que foi o ministro de Infraestrutura e, assim, comandava o setor na gestão Bolsonaro, ainda defende a desestatização da gestão do complexo marítimo santista, possibilidade altamente criticada por vários grupos petistas.

NOVAS REGRAS 1

A reavaliação de contratos de concessão pública de rodovias e ferrovias para o setor privado terá novas regras. Os novos critérios constam de um decreto publicado pelo Ministério do Transporte na última segunda-feira, no Diário Oficial da União. Eles também poderão ser utilizados em contratos já concedidos, que passariam por uma nova pactuação, que terá de se mostrar vantajosa.

NOVAS REGRAS 2

Uma das novas normas é que empresas que forem ter seus contratos reavaliados devem renunciar a todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais contra o Governo.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

NACIONAL - FALHA EM EQUIPAMENTO CONTRIBUIU PARA O APAGÃO, DIZ DIRETOR DA ONS

Segundo Luiz Carlos Ciocchi, o problema deu origem a uma série de outros pequenos eventos no último dia 15
Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br

O diretor-geral da ONS, Luiz Carlos Ciocchi (à direita), deu explicações na Comissão de Minas e Energia da Câmara ao lado do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira Crédito: Divulgação/MME

Um atraso no tempo de resposta do equipamento em uma usina de energia pode ter causado o apagão do último dia 15, segundo o diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Luiz Carlos Ciocchi. De acordo com ele, a falha deu origem a uma série de outros pequenos eventos.

“A grande pista que foi discutida com técnicos, engenheiros e professores do setor é que aí está a causa de uma série de outros pequenos eventos que levaram à desconexão”, afirmou Ciocchi.

O equipamento que pode ter sido o responsável pelo apagão é um regulador de tensão, responsável por manter a constância do fornecimento de energia. O aparelho devia ter um tempo de resposta de 15 a 20 milissegundos, mas o tempo foi de 50 a 100 milissegundos.

“Não é que foi falha de informação, é que o equipamento testado, quando em funcionamento, não apresentou o desempenho exigido”, disse o diretor-geral da ONS. A explicação foi dada na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados nesta terça-feira, dia 29, ao lado do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

As ocorrências sobre o apagão foram registradas às 08h31 do último dia quinze e atingiu 25 estados mais o Distrito Federal. A pane durou dez minutos. Na ocasião, o ministro Alexandre Silveira, disse que o ocorrido não tinha nada a ver com a segurança energética do Brasil.

Na Comissão de Minas e Energia desta terça-feira, dia 29, o ministro afirmou que o que aconteceu no dia 16 foi um “evento” e não um “apagão”. O ministro também afirmou que, se for preciso, irá acionar a bandeira tarifária vermelha, que aumenta o valor das contas de energia, para evitar que o país sofra com risco de apagões em caso de escassez hídrica.

“Nós não deixaremos que o Brasil chegue ao ponto que chegou há dois anos. Não é porque estamos em um bom momento hidrológico, é porque se precisar acionar a bandeira vermelha, com antecedência, o ministro de Estado vai fazer. O que não vai deixar é faltar luz na casa das pessoas,

e nem contratar térmicas por 40 bilhões de reais para o consumidor pagar, por falta de planejamento", disse Silveira.

No entanto, as investigações sobre as causas do apagão continuam acontecendo através da ONS. No dia 15 o ministro Alexandre Silveira acionou o Gabinete de Segurança Institucional (GSI) e a Agência Brasileira de Inteligência (ABIN) para apurar se houve intervenção humana no fato.

Combustível do futuro
Na Comissão, o ministro afirmou que deve enviar ao Congresso Nacional nos próximos dias um Projeto de Lei (PL) que deve aumentar a mistura de etanol na gasolina de 27,5% para 30%.

"Estaremos enviando nos próximos dias o projeto do Combustível do Futuro. Se não me engano, estamos aguardando apenas as assinaturas dos ministros Fernando Haddad e Geraldo Alckmin. É um projeto de lei para descarbonizar a nossa matriz de transporte", disse Silveira.

O projeto pretende regulamentar a integração das políticas de descarbonização do país, para a redução das emissões de carbono feitas pelos meios de transporte. Além do etanol, o PL deve tratar do biodiesel e estimular a produção de bioquerosene de aviação, o que pode reduzir custos ao setor aéreo.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

NACIONAL - LULA ANUNCIA CRIAÇÃO DO 38º MINISTÉRIO DO GOVERNO

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br

Presidente, no entanto, não detalhou como será a estrutura da pasta de Pequenas e Médias Empresas

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou na terça-feira, dia 29, a criação de um novo ministério. A pasta de Pequenas e Médias Empresas deve ser criada nos próximos dias e será a 38ª do Governo. O presidente não detalhou como será a nova estrutura.

A informação foi dada durante a live semanal "Conversa com o presidente". O anúncio vem em meio a negociação do Executivo com o Legislativo para abrigar as siglas Republicanos e Progressistas no Governo em busca de apoio no Congresso Nacional.

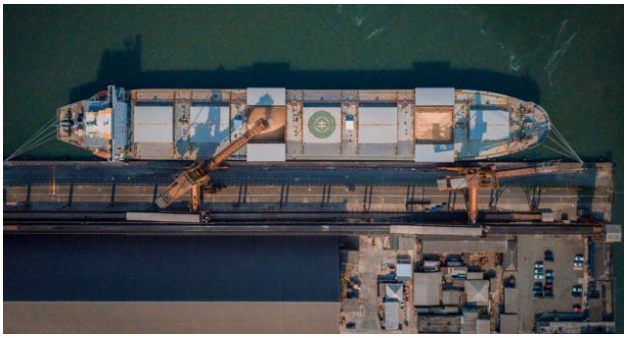
"Estou propondo a criação do ministério da pequena, média empresa, das cooperativas e dos empreendedores individuais. Um ministério específico para cuidar dessa gente que precisa de crédito e de oportunidades. Esse é o papel do Estado, criar condições para as pessoas poderem participar", disse Lula.

A expectativa é de que o presidente faça o anúncio da reforma ministerial até esta quarta-feira, dia 30. Caso contrário, ela pode ficar para a semana que vem.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS ALCANÇA RECORDES NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS

Complexo estabeleceu novas marcas para o mês de julho e para o acumulado do ano
Da Redação redacao@portalbenews.com.br

O Porto de Santos registrou em julho uma notável marca ao movimentar um total de 15,3 milhões de toneladas de cargas, estabelecendo um novo recorde para esse período e superando em 5,2% o desempenho do mesmo mês no ano anterior, que foi de 14,5 milhões de toneladas. Esse excelente desempenho resultou em um aumento acumulado de 0,8% durante o ano, totalizando uma movimentação de 96,3 milhões de toneladas, também um recorde para este período.



O Porto de Santos movimentou 15,3 milhões de toneladas em julho, estabelecendo um novo recorde para esse período e superando em 5,2% o desempenho do mesmo mês em 2022 Crédito: Divulgação/APS

Uma vez mais, o setor do agronegócio lidera o crescimento, sendo a soja a grande protagonista. Em julho, foram movimentadas 2,1 milhões de toneladas desse grão, representando um aumento de 65,7%, enquanto no acumulado do ano foram movimentadas 26,7 milhões de toneladas, um aumento de 16,3%. O açúcar também apresentou crescimento, com 2,2 milhões de toneladas movimentadas no mês (um aumento de 4,9%) e 10,4 milhões de toneladas nos sete primeiros meses do ano (alta de 4,9%).

No que diz respeito ao milho, o volume embarcado ao longo do ano alcançou a marca de 4,3 milhões de toneladas, indicando um crescimento de 3,7%. As perspectivas são favoráveis para um aumento ainda maior desses embarques no segundo semestre, considerando a entrada da segunda safra deste produto. O presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini, prevê que o ano seja encerrado com o embarque de 18,8 milhões de toneladas de milho, 28,4 milhões de toneladas de soja e 21,4 milhões de toneladas de açúcar. Ele destaca ainda que a infraestrutura do complexo está sendo expandida para melhor atender às safras agrícolas, com investimentos de players multinacionais no aumento da capacidade de movimentação de grãos.

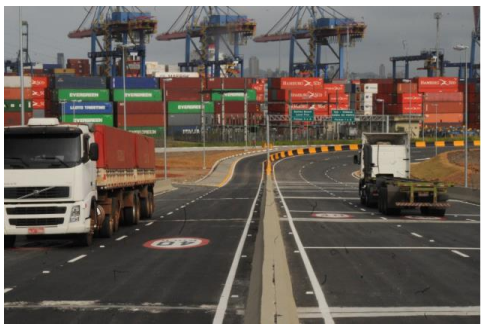
O terminal STS 11 da Cofco é um exemplo recente desse investimento, já em processo de expansão, e está projetado para se tornar o maior terminal de granéis vegetais do país.

De janeiro a julho, o Porto de Santos respondeu por 27,2% das exportações nacionais de milho e 36,1% das exportações de soja.

Em termos gerais, os embarques totalizaram 11,6 milhões de toneladas no mês de julho, um aumento de 8,6%, e 71,7 milhões de toneladas no acumulado do ano, representando um incremento de 2,9% em comparação ao mesmo período de 2022. Por outro lado, as descargas alcançaram um total de 3,7 milhões de toneladas, marcando uma redução de 5,2% em relação a julho do ano anterior. No acumulado do ano, as descargas somaram 24,5 milhões de toneladas, apresentando também uma diminuição de 4,8%.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - CAMINHONEIROS AUTÔNOMOS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS FAZEM PARALISAÇÃO

Categoria preparou um documento listando motivos e reivindicações às autoridades
Por CÁSSIO LYRA ***cassio@portalbenews.com.br***



Segundo o Sindicam, um dos motivos da paralisação é a perda do volume de trabalho em virtude dos congestionamentos que vêm ocorrendo na entrada e saída do complexo Crédito: Divulgação/APS

O Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira, o Sindicam Santos, informou que os caminhoneiros vão paralisar suas atividades a partir da manhã desta quarta-feira (30). O sindicato enviou um documento oficial comunicando a paralisação a todas as transportadoras e aos terminais.

No mesmo documento, o Sindicam enumerou os motivos que levaram para a paralisação, sendo eles:

– Perda do volume de trabalho por parte dos caminhoneiros autônomos no Porto de Santos, em decorrência dos congestionamentos que vêm ocorrendo na entrada e saída do complexo, sendo que os mesmos permanecem horas para percorrer o trajeto da Avenida Augusto Barata.

– Os motoristas identificaram que a causa desses congestionamentos, além das obras que acontecem na referida avenida, é o trânsito no bairro Alemoa, de responsabilidade da Prefeitura de Santos, que entra em colapso diariamente.

– Além do trânsito portuário interno que necessita acesso ao bairro Alemoa, a situação se agrava com a grande incidência de caminhões graneleiros que descarregam nos terminais da região, que não estão sujeitos a agendamentos e chegam ao local de forma inopinada desorganizada, permanecendo estacionados ao longo das vias por longos períodos até serem chamados para efetuar a descarga.

O ofício foi assinado pelo presidente do Sindicam Santos, Luciano Santos de Carvalho. Ao BE News, Luciano confirmou a paralisação das atividades e disse que os caminhoneiros já vivem parados diariamente com os problemas enfrentados na entrada do Porto de Santos.

Entre as reivindicações da categoria estão a permanência dos terminais da BTP e do Ecoporto, com as renovações de concessão por parte do Governo Federal e da Autoridade Portuária de Santos; licitação do STS 10 para movimentação de contêineres; finalização das obras da Avenida Augusto Barata, que dá acesso à entrada e saída de caminhões no Porto de Santos.

Além disso, os caminhoneiros pedem uma intervenção imediata da Prefeitura de Santos na construção do segundo acesso à Via Anchieta; regulação do trânsito de graneleiros no bairro Alemoa e um aviso para que a Autoridade Portuária de Santos (APS) faça cumprimento ao agendamento para carga e descarga do transporte de grãos no porto.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - DE OLHO NO MERCADO EXTERIOR, OPERADORES PEDEM MELHORIAS NOS ACESSOS AOS PORTOS

Executivo da BTP afirmou que empresa já aguarda navios de 366 m no Porto de Santos para o ano que vem
Por CÁSSIO LYRA ***cassio@portalbenews.com.br***

A questão das melhorias dos acessos aquaviários aos portos foi levantada durante o painel do Sudeste Export que tratou das práticas em gestão de ativos de infraestrutura Crédito: Divulgação/Brasil Export

As melhorias e demandas em infraestrutura de acessos aos portos não se restringem aos portos da região Sudeste, liderado pelo Porto de Santos (SP), o maior da América Latina. Entretanto, a urgência para ampliação e melhoria de acessos terrestres e principalmente os aquaviários são vistos como fundamental para os operadores portuários, visando o mercado internacional. Segundo o COO (diretor operacional) da Brasil Terminal Portuário (BTP) Ricardo Trotti, a demanda da empresa para navios de maior porte já é esperada para o ano que vem e isso pode representar a perda de oportunidades com o exterior.

O tema foi levantado durante o painel 2 do Sudeste Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em Belo Horizonte (MG), que abordou a pauta que envolve práticas em gestão de ativos de infraestrutura.

Ricardo Trotti, afirmou que a empresa já acompanha a velocidade em que armadores estão trabalhando no momento para a construção de novos navios, de 366 metros, e que a demanda futura pede melhorias urgentes nos acessos no canal do Porto de Santos.

“Sendo o Porto de Santos o último para exportação, estamos falando somente de calado de 16 metros. Se não, não é vantajoso trazer um navio. É um grande problema porque vamos estar nos atrasando no mercado internacional, perdendo muitas oportunidades. É importante que tenhamos visualização do que acontece no mercado marítimo, com a expectativa dos armadores. Sem calado, não vamos receber esses navios e vamos ficar para trás”, afirmou.

Ainda segundo Trotti, a BTP já tem navios de 366 metros encomendados para meados do ano que vem. “Já fizemos os investimentos em 75% do berço, com as defensas novas, para (receber navios de) 366 m. Os outros 25% vão ser feitos agora até o final do ano”, afirmou.

Segundo o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, espera-se que ainda para este ano seja publicado o edital para contratação visando o aprofundamento do canal do Porto de Santos.

“Inicialmente, aprofundamento para 16 metros e na sequência, 17. Isso está no nosso plano de metas. O contrato para manutenção de 15 m está com contrato para vencer no próximo ano, estudamos a renovação ou um novo contrato. Quanto ao aprofundamento do canal nós estudamos a viabilidade jurídica para um contrato de dez anos; é o que queremos”, explicou.

Ernesto Sampaio, diretor-presidente do Porto de São Sebastião (SP), disse que com futuro investimentos que estão em estudos pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), está previsto um novo berço de atracação que aumentaria a profundidade do canal.

“Temos um calado modesto em comparação com outros portos, de 9,1 metros. Mas trata-se de uma região que, com os investimentos adequados e a construção de um novo berço, podemos chegar a 20 metros. Um canal alto e dragado, que vai permitir que o porto alcance um grau de sofisticação bastante alto”, revelou.

Presidente do Sudeste Export e advogado especializado em direito portuário, Marcelo Sammarco afirmou que um dos desafios das Autoridades Portuárias públicas é concentrar seus esforços para a melhoria de acessos.

“Em Santos, por exemplo, há a necessidade de aprofundamento e um contrato mais seguro quanto à manutenção da dragagem. O desafio de uma Autoridade Portuária é equacionar, calibrar tarifação e ao mesmo tempo cumprir esse mister de prover a infraestrutura adequada para tornar o porto competitivo e eficiente”, analisou.

Plano de ação

Ao final do painel, o presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) e CEO do Brasil Export, Fabrício Julião, fez um comentário sobre a necessidade de juntar os atores em prol dos ativos e demandas em infraestrutura encontrados nos portos brasileiros.

“Precisamos criar um plano de ação porque vejo todos os atores envolvidos com muita disposição para investimentos e disposição para resolver esses gargalos. Precisamos criar um planejamento mais forte de ação, aproveitar os gestores presentes, já que todos estão com boa intenção”, comentou.

O painel também contou com a participação do almirante Wilson Lima Filho, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de redação do BE News.

O Sudeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - DEMANDA DE MERCADO OFFSHORE PODE MOVIMENTAR PORTOS DO SUDESTE

Para diretor da OSX, portos da região precisam se preparar para atender novo público
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

A demanda que virá com a regulação das eólicas offshore foi discutida durante o painel "Ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região Sudeste" Crédito: Divulgação/Brasil Export

O IBAMA INFORMOU NO ÚLTIMO DIA 7 QUE O BRASIL TEM 189 GW DE PROJETOS EÓLICOS OFFSHORE EM PROCESSO DE LICENCIAMENTO. ENTRE AS PROPOSTAS DESENVOLVIDAS PARA O SUDESTE ESTÃO 10 PARQUES PARA O RIO DE JANEIRO E QUATRO PARA O ESPÍRITO SANTO

Os portos da região Sudeste precisam se preparar para atender a demanda que virá com a regulação das eólicas offshore, aguardada ainda para este ano. A opinião é de Thiago Lemgruber, diretor-presidente da OSX, empresa que atua no Porto do Açu (RJ).

Ele falou sobre o assunto durante sua participação no painel "Ações para o desenvolvimento econômico e de novos negócios na região Sudeste", debatido na terça-feira (29), no Sudeste Export, em Belo Horizonte (MG). O Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

O painel contou também com a participação de Thiago Toscano, diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento de Minas Gerais (Codemge); e Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop). A moderação foi feita pelo jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Para Thiago Lemgruber, os portos da região Sudeste têm capacidade para atender às demandas a longo prazo que surgirão com a instalação das eólicas offshore na costa da região. Atualmente, projetos dessa natureza se concentram na região Nordeste, mas estudos indicam áreas propícias para esta atividade também no Sudeste, especialmente Rio de Janeiro e Espírito Santo.

Na última atualização do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama), no dia 7 de agosto deste ano, o órgão informou que o Brasil tem 189 GW de projetos eólicos offshore em processo de licenciamento. São 78 propostas sendo desenvolvidas em oito estados, nas regiões Sul, Nordeste e Sudeste – com 10 parques para o Rio de Janeiro e quatro para o Espírito Santo.

Segundo ele, a costa marítima do Rio de Janeiro tem condições que possibilitam a atividade: ventos constantes e baixa profundidade.

“O setor precisa de regulamentação e vai demandar logística dos portos do sudeste. Precisamos trabalhar para ter o marco regulatório porque assim que isso acontecer, vai destravar os investimentos”, ressaltou.

A geração de energia dos ventos em alto mar é um mercado ainda considerado inexplorado no país, mas existe a expectativa que ele se desenvolva assim que a regulamentação for aprovada, o que ainda não tem data para acontecer.

Para o Porto do Açu, em operação privada desde 2014, é a cadeia da movimentação de óleo e gás que deve crescer nos próximos anos, afirma Thiago Lemgruber. Ele citou a instalação, pela Petrobras, de cerca de 18 plataformas de petróleo próximas a área de atuação do porto, o que inclusive “já tem causado impacto enorme na cadeia de suprimentos, com falta de barcos e falta de áreas portuárias”, afirmou o executivo.

Ele garantiu que o Porto do Açu está bem posicionado para suprir a demanda petrolífera e citou que a atividade vai trazer forte impacto à economia do Estado do Rio de Janeiro e do Brasil, já que a operação passará de 3 milhões de barris por dia, para 5 milhões de barris por dia.

Além de aumentar as atracações no porto para suprimentos de fluidos, o segmento movimenta toda a cadeia de produção, serviços de manutenção e logística e traz oportunidades também para empresas que oferecem serviços ambientais, como tratamento de água oleosa, reciclagem das plataformas e reaproveitamento de equipamentos.

ZPE Açu
Thiago também destacou a iniciativa do Estado, há dois anos, de instalar uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) no Porto do Açu. A ação não foi para frente após o Tribunal de Contas do Rio de Janeiro (TCU-RJ) suspender a licitação.

“A licitação não foi pra frente, mas temos informações de que o Governo está refazendo essa licitação e consideramos esse um dos principais eixos de desenvolvimento do Rio. Ter uma ZPE no Açu significa uma alavanca de desenvolvimento que vai transformar o conceito do porto num porto-indústria de fato”, concluiu.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - DOCUMENTO ELETRÔNICO ÚNICO PARA TRANSPORTE ESTÁ PERTO DE SAIR

Medida é esperada há anos pelos transportadores e pode reduzir burocracia e custos
Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br

Os painelistas foram questionados durante o painel do Sudeste Export sobre quais obras deveriam ser priorizadas pelo Governo Federal para alavancar a multimodalidade no país Crédito: Divulgação/Brasil Export

O Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz) aprovou, no início deste mês, a integração das bases de dados das fazendas estaduais e do Distrito Federal ao Documento Eletrônico de Transporte (DT-e), do Governo Federal. A medida visa diminuir a burocracia e os custos do transporte de cargas no país, principalmente o rodoviário, já que hoje um motorista chega a levar até 20 documentos físicos diferentes para comprovar dados da carga que carrega durante as fiscalizações.

A notícia foi dada por Felipe Queiroz, diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), durante sua participação no painel “Corredores logísticos e multimodalidade”, debatido na terça-feira (29), no Sudeste Export, em Belo Horizonte (MG). O Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

O painel contou também com a participação de Valter Luís de Souza, diretor de Relações Institucionais da Confederação Nacional do Transporte (CNT); Ellen Martins, superintendente da Associação Nacional dos Transportes Ferroviários (ANTF); e Rafael Furtado, gerente-geral de Regulatório da VLI. A moderação foi feita por Leopoldo Figueiredo, diretor de Redação do BE News.

Felipe Queiroz falou sobre a aprovação do Confaz em relação à integração de dados ao Documento Eletrônico de Transportes após Valter Luís, da CNT, citar que a equipe do Ministério da Infraestrutura do governo anterior estava trabalhando para implementar a medida, mas “desanimou” após a desaprovação do conselho.

“Não podemos deixar essa questão (documento único de transporte) morrer. Às vezes, é preciso preencher 80 documentos para realizar o transporte de carga. É muita burocracia”, disse Valter.

Em seguida, Queiroz ressaltou que a “perspectiva é otimista” para o DT-e, já que o secretário executivo do Ministério do Transportes, George Santoro, conseguiu destravar a questão junto ao Confaz, com a proposta sendo aprovada por unanimidade pelo órgão durante reunião com o ministro da pasta, Renan Filho, no último dia 4 de agosto.

Agora, as decisões devem ser publicadas no Sistema Nacional de Informações Econômicas Fiscais (Sinief). Segundo a pasta, estudos estão sendo feitos para integrar todas as informações necessárias ao DT-e, mas é preciso que os stakeholders aguardem novidades sobre o cronograma de entrega e implantação.

Multimodalidade
Os painelistas também foram questionados sobre quais obras deveriam ser priorizadas pelo Governo Federal para alavancar a multimodalidade no país.

Para Ellen, é importante que o Governo melhore os procedimentos de licenciamento ambiental, “que é uma etapa necessária e importante”, mas precisa ser melhor estruturada, visando a redução da burocracia.

Já Rafael Furtado, Gerente-Geral de Regulatório da VLI, acredita que a renovação antecipada da FCA (Ferrovia Centro Atlântica) precisa ser priorizada e resolvida “nos próximos meses”.

A concessão da VLI vence em 2026 e a proposta é renovar antecipadamente o contrato, por mais 30 anos, em troca de investimentos na ordem de R$ 14 bilhões, além do pagamento de uma outorga de mais de R$ 3 bilhões.

O processo tem dificuldades para avançar porque os estados cortados pela ferrovia disputam a necessidade de investimentos, principalmente a Bahia. Ao todo, além da Bahia, a FCA passa por Sergipe, Goiás, Espírito Santo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e São Paulo.

2024 em São Paulo

Logo após o painel que encerrou o Sudeste Export deste ano, foi anunciado que a próxima edição do fórum regional será realizada na cidade de São Paulo
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - EXECUTIVO DA VLI DESTACA IMPORTÂNCIA DE TERMINAIS RODOFERROVIÁRIOS

Anderson Abreu, gerente geral de relações institucionais da empresa, fez uma apresentação no Sudeste Export

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

Anderson Abreu relatou que somente em 2022 a VLI movimentou 60 milhões de toneladas de carga nas ferrovias operadas pela empresa, sendo 38 milhões só em Minas Gerais Crédito: Divulgação/Brasil Export

O gerente geral de relações institucionais da VLI, Anderson Abreu, fez uma apresentação de dados e projetos da empresa, especialmente voltados para a região Sudeste e o estado de Minas Gerais, que recebeu a edição de 2023 do Sudeste Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado na capital mineira.

Segundo o executivo, os terminais rodoferroviários possuem papel importante na logística da região e de todo o Estado.

“Quando falamos de ferrovias, elas precisam ligar o ponto A até o ponto B, ou seja, a origem até o seu destino. Somente em Minas Gerais recebemos quase 1,5 mil caminhoneiros por dia nesses terminais, e isso é muito importante. Conseguimos ajudar a transformar a riqueza do Estado para os portos, tanto para o Espírito Santo quanto para São Paulo”, comentou.

Com slides, Anderson mostrou alguns dos números em movimentações obtidos pela companhia no ano passado.

“Somente em 2022 movimentamos 60 milhões de toneladas de carga em nossas ferrovias. Somente em Minas Gerais, movimentamos 38 milhões de toneladas de cargas distribuídas para nossos clientes. Na delegação portuária, a movimentação foi de 41 milhões. Números relevantes para o Sudeste”.

O executivo ainda apresentou a plataforma digital TRATO, que objetiva aumentar a produtividade dos caminhoneiros empregados pela VLI.

O Sudeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

REGIÃO SUDESTE - VPORTS QUER RETOMAR ACESSOS FERROVIÁRIOS EM VITÓRIA ATÉ O ANO QUE VEM

Porto analisa oportunidades de escoamento a partir de Minas e do Centro-Oeste

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

Segundo Ilson Hulle, a VPorts vai investir R$ 50 milhões no projeto de instalação de uma pera ferroviária, cujo início das obras está marcado para a próxima semana Crédito: Divulgação/Brasil Export

A programação do Sudeste Export, Fórum Regional de Logística, Infraestrutura e Transportes, realizado em Belo Horizonte (MG), contou com uma apresentação do diretor-presidente da VPorts,

antiga Companhia Docas do Espírito Santo, concessionária que administra o Porto de Vitória, Ilson Hulle. Entre os projetos futuros, a Autoridade Portuária espera retomar o acesso ferroviário ao complexo portuário a partir do ano que vem.

A movimentação no Porto de Vitória conta com pouquíssima participação da malha ferroviária. O modal é responsável por somente 3% da movimentação, enquanto que os 97% restantes são para entrada e saída de cargas através de rodovias.

Previsto no caderno de encargos da concessão da Autoridade Portuária, a VPorts pretende aumentar a movimentação de 8 milhões para 15 milhões. E para isso acontecer, a retomada da malha ferroviária chegar em Vitória será fundamental, de acordo com Hulle.

“Começamos a nos aproximar da VLI. Assinamos em janeiro um memorando de entendimento, e estamos avançando em um projeto de reconexão do Complexo de Capoaba com a malha Vitória a Minas. Vamos aproveitar a demanda super forte do noroeste de Minas Gerais, e a VPorts pode ser a porta de saída de farelos e importação de fertilizantes, que vai conectar com Minas e o Centro-Oeste”, comentou.

Segundo o diretor-presidente da VPorts, a concessionária vai investir um valor de R$ 50 milhões em um projeto de instalação de uma pera ferroviária, que tem o início das obras marcado para semana que vem. A retomada da malha está prevista para 2024.

“Esse projeto da pera casa com o investimento da VLI no trecho de acesso e vamos retomar as operações ferroviárias do Porto de Vitória a partir de setembro do ano que vem. Vamos retomar as operações de grãos e fertilizantes via ferrovias, em um fluxo constante”, afirmou Hulle, acrescentando que a retomada visa, entre outros fatores, transformar o complexo portuário de uma forma mais dinâmica e competitiva com toda a revitalização prevista.

Ainda durante a sua apresentação, Hulle destacou alguns dos feitos da VPorts durante quase um ano de gestão privada da Autoridade Portuária.

“São quatro contratos de arrendamento feitos em quase um ano. Temos no momento dez projetos em andamento. Fazendo uma projeção para os próximos anos, até o final do ano que vem teremos um porto bastante ocupado e bastante reativado do ponto de vista de instalações e investimentos acontecendo”, disse.

O Sudeste Export é uma iniciativa do Grupo Brasil Export, com realização da Una Media Group, produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial do BE News.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 30/08/2023

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONSELHO DIRETOR DO FMM APROVA R$ 898 MILHÕES PARA PROJETOS PORTUÁRIOS

Informações: Ministério dos Portos e Aeroportos (30 de agosto de 2023)

Recursos serão aplicados como apoio financeiro para expansão e inovação de estruturas do setor

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM) aprovou dois projetos que disponibilizarão cerca de R$ 898 milhões para a ampliação e modernização de terminais portuários arrendados. A validação ocorreu durante a 9ª Reunião Extraordinária, que ocorreu nesta segunda-feira (28).

A Resolução do CDFMM com os projetos que obtiveram prioridade será publicada no Diário Oficial da União (dou) e as empresas estarão habilitadas a contratar o financiamento por meio dos agentes financeiros conveniados (BNDES, BB, CEF, BNB e BASA).

A Portaria MINFRA nº 1.460/2022, que aprova os procedimentos e regras para a concessão de prioridade pelo CDFMM, estabelece o prazo de 450 dias para a contratação do financiamento, no caso de novos projetos.

Os valores aprovados para os dois projetos foram 431.802.370,23 e R$ 466.178.973,84. O Fundo pode financiar até 90% do valor dos projetos pleiteados. O custo do financiamento com recursos do FMM dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, sendo essas condições definidas na Resolução CMN nº 5.031/2022.

FMM
O Fundo da Marinha Mercante é administrado pelo Ministério de Portos e Aeroportos, por intermédio do CDFMM, e visa prover recursos para o desenvolvimento tanto da marinha mercante como das indústrias de construção e reparação navais no país.

Para mais informações sobre a apresentação de pleitos ao CDFMM: cdfmm@mpor.gov.br
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2023

MAERSK NOMEIA ANTONIO DOMÍNGUEZ COMO NOVO PRESIDENTE PARA AMÉRICA LATINA E CARIBE

Informações: Mundo Marítimo (30 de agosto de 2023)

Ele será o primeiro latino-americano a ocupar este cargo

A Maersk nomeou Antonio Domínguez como o novo presidente da Maersk para a América Latina e o Caribe. De nacionalidade panamenha, ele é o primeiro latino-americano a ocupar o cargo e será o responsável por liderar a próxima etapa de transformação da empresa em integradora logística na região.

A esse respeito, Karsten Kildahl, vice-presidente executivo e CCO da Maersk, comentou que "Antonio Domínguez tem uma longa história na Maersk e tenho certeza de que ele ajudará a impulsionar o desenvolvimento contínuo de nossas soluções e serviços na América Latina para fortalecer o relacionamento com nossos clientes e avançar em nossa jornada de transformação."

"Estou muito honrado em assumir esta função. A América Latina é uma terra de oportunidades e desde que iniciamos nossa transformação para um integrador logístico, a Maersk tem visto um crescimento significativo na região. Temos grande ambição em nosso objetivo de trabalhar mais estreitamente com aos nossos clientes compreender e ouvir as suas prioridades e poder oferecer-lhes soluções ágeis e de maior valor acrescentado. É uma honra para mim estar ao serviço de todos os nossos clientes na oferta de uma logística verdadeiramente integrada", assegurou Domínguez

Trajetória
Dominguez tem mais de 28 anos de experiência no setor marítimo e de logística, nos quais ocupou cargos na América do Norte, Ásia, Europa e, mais extensivamente, na América Latina e no Caribe. Antes de sua nomeação, liderou a equipe da região da América Central, Andina e Caribe. Anteriormente, ocupou o cargo de diretor executivo da área Costa Leste da América do Sul de 2016 a 2019 baseado no Brasil e diretor executivo da área Caribe e Andina de 2020 a 2022, no Panamá.

O executivo é formado em Administração de Empresas e Economia pela Universidade do Kansas como bolsista Fulbright e mestre em Administração de Empresas com ênfase em marketing pela Universidade Latino-Americana de Ciência e Tecnologia (ULACIT) no Panamá, além de executivo

cursos em logística e liderança na Harvard Business School e na escola de negócios do International Institute for Management Development (Lausanne, Suíça).

Dominguez desempenhará suas funções na sede regional latino-americana da Maersk no Panamá.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2023

VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA ATENDER AGRONEGÓCIO NA NORTE-SUL

Informações: FORBES (30 de agosto de 2023)

O negócio, que movimentou um total aproximado de R$ 200 milhões, reforça o modal ferroviário em direção ao norte do país

A operadora logística VLI concluiu a compra de 168 vagões Hopper HTT e três locomotivas para operação na Ferrovia Norte-Sul, que serão utilizados para o transporte de produtos do agronegócio brasileiro, disse a empresa em comunicado nesta quarta-feira (30).

O negócio movimentou um total aproximado de R$ 200 milhões, investimento que reforça o modal ferroviário em direção ao norte do país. Produtos como soja e milho transportados neste sentido da ferrovia são exportados pelo sistema portuário de São Luís.

Os vagões fabricados pela GreenBrier Maxion, em Hortolândia (SP), devem ser entregues ainda neste ano. Já as locomotivas, modelo ES43BBi, da Wabtec, fabricante instalada em Contagem (MG), serão entregues até dezembro de 2024.

“A aquisição deste novo lote de materiais rodantes atende à demanda do agronegócio brasileiro e à geração de capacidade para o transporte de outros insumos que movimentamos no tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, como celulose, combustíveis e fertilizantes”, disse o diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI, Fábio Marchiori, em nota.

No último ano, a movimentação de cargas no trecho operado pela VLI na Norte-sul teve aumento de 15% em comparação com 2021, para 15 milhões de toneladas.

Reuters
No último ano, a movimentação de cargas no trecho operado pela VLI na Norte-sul teve aumento de 15% em comparação com 2021.

A operadora logística VLI concluiu a compra de 168 vagões Hopper HTT e três locomotivas para operação na Ferrovia Norte-Sul, que serão utilizados para o transporte de produtos do agronegócio brasileiro, disse a empresa em comunicado nesta quarta-feira (30).

O negócio movimentou um total aproximado de R$ 200 milhões, investimento que reforça o modal ferroviário em direção ao norte do país. Produtos como soja e milho transportados neste sentido da ferrovia são exportados pelo sistema portuário de São Luís.

Os vagões fabricados pela GreenBrier Maxion, em Hortolândia (SP), devem ser entregues ainda neste ano. Já as locomotivas, modelo ES43BBi, da Wabtec, fabricante instalada em Contagem (MG), serão entregues até dezembro de 2024.

“A aquisição deste novo lote de materiais rodantes atende à demanda do agronegócio brasileiro e à geração de capacidade para o transporte de outros insumos que movimentamos no tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, como celulose, combustíveis e fertilizantes”, disse o diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI, Fábio Marchiori, em nota.

No último ano, a movimentação de cargas no trecho operado pela VLI na Norte-sul teve aumento de 15% em comparação com 2021, para 15 milhões de toneladas.

Em abril deste ano, a companhia já havia anunciado a aquisição de 78 vagões para operação no mesmo trecho, em virtude da inauguração oficial de um fluxo de retorno de fertilizantes em parceria com a COPI (Companhia Operadora Portuária do Itaqui).

Esta operação foi resultado de investimentos de cerca de R$ 400 milhões, ligando o terminal da COPI no Maranhão ao Terminal Integrador de Palmeirante, da VLI, no Tocantins.

Na Ferrovia Centro-Atlântica, controlada pela VLI, também foram feitos investimentos recentes em material rodante, a exemplo da aquisição de 215 vagões e nove locomotivas para transporte de celulose solúvel em direção ao sistema portuário do Espírito Santo.

Segundo a companhia, no caso de uma eventual renovação antecipada da concessão da FCA, abre-se uma nova possibilidade para investimentos do gênero, em virtude do esperado aumento de volume de cargas.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2023

ÁREA DO PORTO DE SÃO SEBASTIÃO É POUSO SEGURO PARA AVES AMEAÇADAS DE EXTINÇÃO

Informações: Governo do Estado de São Paulo (30 de agosto de 2023)

Programa de monitoramento identificou a presença de 1.025 indivíduos de 35 espécies diferentes, três delas relacionadas em lista de risco – Imagem de ASphotofamily no Freepik

O encerramento da 22ª campanha de monitoramento de aves, conduzida por especialistas a serviço da Companhia Docas de São Sebastião, vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), trouxe boas notícias para o meio ambiente local.

A principal delas é a de que, pelo menos, três espécies ameaçadas estão entre as 35 observadas na região do porto, sendo elas o trinta-réis-de-bando (Thalasseus acuflavidus), o trinta-réis-de-bico-vermelho (Sterna hirundinaceae) e o papagaio-moleiro (Amazona farinosa). Todas integram a listas da Fauna Ameaçada de Extinção, do Ministério do Meio Ambiente e do Estado de São Paulo.

O monitoramento é feito por pesquisadores, com a utilização de barcos e binóculos, a cada dois meses, em oito pontos pré-determinados no entorno do porto. São dois horários de observação, no começo da manhã e no fim da tarde, que são os horários de maior atividade das aves. “Tanto as espécies de trinta-réis quanto o papagaio-moleiro exigem condições ambientais boas para o seu desenvolvimento, seja por conta da oferta de alimentos, seja pela proteção contra caçadores e de seus sítios de reprodução. A presença deles é um indicador de qualidade”, afirma Isadora Bonello, Gerente da Companhia Docas de São Sebastião.

Espécies marinhas, o trinta-réis-de-bico-vermelho se alimenta exclusivamente de peixes, enquanto o trinta-réis-de-bando tem uma dieta mais variada que inclui pequenos animais vertebrados e invertebrados que dependem de águas não poluídas para sobreviver. Já o papagaio-moleiro é a maior espécie do grupo, podendo chegar a 40 cm e está ameaçado por ser um dos alvos preferidos do comércio ilegal.

O estudo em desenvolvimento mostrou, ainda, que o rigor ambiental nas atividades permite que a região abrigue espécies migratórias como o próprio trinta-réis-de-bico-vermelho, a garça-azul (Egretta caerulea) e o socó-dorminhoco (Nycticorax nycticorax). Endêmico na Mata Atlântica, o Chorozinho-de-asa-vermelha (Herpsilochmus rufimarginatus) também foi avistado na região.

No Plano de Monitoramento de Avifauna são feitas avaliações quantitativas (número de indivíduos observados para cada espécie) e qualitativas (quais as espécies avistadas). “A observação contínua permite que se possa verificar ao longo do tempo se o número de indivíduos e as espécies de aves estão variando, e quais os impactos dessas variações. Esse acompanhamento é importante para avaliar os efeitos da operação portuária”, acrescenta a Isadora, que acompanha o monitoramento.

As observações feitas nas campanhas estão abastecendo o Inventário da Avifauna na Área de Influência do Porto Público de São Sebastião. A pesquisa contempla informações e fotos das espécies observadas, bem como hábitos alimentares e migratórios, grau de ameaça etc.

Sobre o Porto
O Porto de São Sebastião é administrado pela Companhia Docas de São Sebastião, empresa vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil). É uma delegação federal ao Governo do Estado de São Paulo, sendo, portanto, um porto público. Tem uma configuração natural que o coloca como a terceira melhor região portuária do mundo.

Os principais produtos de importação são: barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais. Exportação: veículos, peças, máquinas e equipamentos, vitualhas, produtos siderúrgicos e cargas gerais.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2023

ANTT QUER SIMPLIFICAR A REGULAÇÃO DO TRANSPORTE RODOVIÁRIO INTERNACIONAL DE CARGAS (TRIC)
Informações: ANTT (30 de agosto de 2023)

As contribuições para revisão e atualização do TRIC seguem até 12/9

Nesta terça-feira (29/8), a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) realizou a sessão da Audiência Pública nº 7/2023. O objetivo é colher sugestões sobre a proposta de revisão e atualização da Regulação do Transporte Rodoviário Internacional de Cargas (TRIC), por meio da unificação de duas Resoluções ANTT vigentes (5.840/2019 e 5.583/2017), a ser aplicada nos acordos bilaterais e multilaterais vigentes. A ANTT é o organismo nacional competente pela aplicação dos acordos internacionais de transporte rodoviário terrestre.

Na sessão foi apresentada a proposta e os resultados que a Agência pretende alcançar com a revisão, como por exemplo, promover adequações e melhorias identificadas tanto internamente quanto pelo setor, harmonização documental, desburocratização, promoção da transparência de procedimentos, entre outros.

Além disso, foram apresentadas as principais alterações propostas pela nova norma. Entre elas estão a publicação e o ato complementar dos aspectos operacionais de acordos bilaterais e multilaterais vigentes, a dispensa de requisito de inexistência de multas impeditivas e do pagamento de emolumentos, a inclusão da definição de veículo de apoio operacional (VAO) e os requisitos específicos para habilitação de VAO em licença originária e autorização de viagem ocasional.

O ouvidor-substituto da ANTT, Carlos Santos, presidiu a sessão. Segundo ele, a equipe técnica da Agência realizou um estudo aprofundado sobre o cenário de Transportes de Cargas Internacional. Santos expôs a análise e os problemas regulatórios identificados, além das alternativas legais e necessárias para a atualização da regulação do TRIC. “Estamos buscando ampliar o diálogo com os países vizinhos, em especial o Peru. Pretendemos melhorar e consolidar a regulação do setor de transporte de cargas internacional, implementando novas estratégias de monitoramento”.

A sessão da Audiência Pública nº 7/2023 ocorreu de forma presencial, na sede da ANTT em Brasília, e virtual, pelo Canal da ANTT no Youtube. A transmissão pode ser assistida clicando aqui: AP 7/2023

Os interessados podem contribuir até o dia 12 de setembro, às 18h. A documentação completa está disponível no Sistema ParticipANTT. Informações e esclarecimentos adicionais poderão ser obtidos pelo e-mail: ap007_2023@antt.gov.br.

Para saber como enviar sua contribuição, acesse o tutorial do Sistema ParticipANTT.
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 30/08/2023

AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO AGUARDA BNDES PARA INCLUIR ANGRA 3 NO PAC

Banco está atualizando custos e viabilidade do investimento estimado em pelo menos R$ 20 bilhões para concluir a usina nuclear
Por Gabriela Ruddy 30 de agosto de 2023 Em Hidrogênio, Política energética, Setor elétrico

Construção da usina nuclear Angra 3, na região sul fluminense, que tem potência prevista de de 1,4 GW e poderá atender 4,5 milhões de pessoas (Foto: Agência Brasil)

Tema que divide opiniões no setor elétrico brasileiro, a conclusão da usina nuclear de Angra 3, em Angra dos Reis (RJ), ainda vai passar por uma análise do governo federal para possível inclusão em uma atualização no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) — o anúncio, em agosto, deixou de fora a finalização do empreendimento.

A decisão vai ser tomada depois da revisão nos estudos do BNDES sobre os investimentos necessários e a modelagem de contratação da empresa responsável pela conclusão da obra.

A previsão do banco é entregar as atualizações para análise no Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) até o final de 2023.

Os estudos foram encomendados em 2019, durante o governo de Jair Bolsonaro, quando o projeto foi incluído no Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Uma primeira versão foi concluída pelo BNDES e entregue em novembro de 2022 à Eletronuclear e ao Tribunal de Contas da União (TCU), antes da mudança de governo.

Incerteza sobre investimento privado
No momento, consta no PAC apenas o estudo de viabilidade técnica, econômica e socioambiental do projeto, sem previsão de conclusão das obras. O Ministério de Minas e Energia (MME) afirma que conduz avaliações adicionais “para certificar de que o empreendimento trará o maior benefício possível para as brasileiras e os brasileiros”.

“O estudo conduzido pelo BNDES envolve uma série de condições, premissas e parâmetros que impactam diretamente no cronograma da obra, no investimento necessário e, consequentemente, na tarifa a ser paga pela população”, disse o MME em nota.

Fontes afirmam que a incerteza sobre o investimento privado no projeto foi um dos motivos que impediram a inclusão no PAC em agosto. Ainda não se sabe qual a parcela estatal e qual a privada dos recursos necessários para concluir a usina.

Para a diretora do Instituto Ilumina, Olga Simbalista, pode ter pesado ainda na decisão a sinalização do BNDES de que as obras seriam concluídas apenas em 2029, depois do fim do atual governo. A Eletronuclear não se posicionou sobre o tema.

Articulação nos ministérios
A Associação Brasileira para o Desenvolvimento de Atividades Nucleares (Abdan) teve encontros nas últimas semanas sobre o tema com a Casa Civil e o Gabinete de Segurança Institucional da Presidência da República, além dos ministérios de Minas e Energia, Ciência e Tecnologia, Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. O posicionamento do governo é que é necessário aguardar a atualização dos estudos do BNDES para novas sinalizações sobre o projeto.

“O PAC é o programa que aponta as principais obras para o governo. Deixar a maior obra do país de fora não foi uma boa sinalização”, diz o presidente da Abdan, Celso Cunha.

Mais R$ 20 bilhões
Em andamento há quatro décadas, Angra 3 será a maior usina nuclear do país, com capacidade de 1,4 gigawatts (GW). O projeto de construção teve início na década de 1980, mas foi interrompido diversas vezes. A pausa mais recente foi em 2015, na esteira dos desdobramentos da Operação Lava Jato. O ex-presidente Michel Temer e o ex-ministro de Minas e Energia Moreira Franco foram acusados de desvios em contratos da usina.

Com 65% de avanço no projeto, no momento, a Eletronuclear conduz as obras do plano de aceleração do caminho crítico, que visam preparar a área para a chegada da companhia que fará o projeto, engenharia e construção (EPC) para concluir a usina. O modelo de contratação do EPCista é um dos temas que está em estudo no BNDES.

O Ministério de Minas e Energia (MME) estima que a finalização da usina nuclear vai demandar R$ 20 bilhões, além dos R$ 7,8 bilhões já investidos até o momento. Por outro lado, o custo para abandonar a obra é estimado em R$ 13,6 bilhões.

Concluir ou abandonar
A necessidade de conclusão da terceira usina nuclear brasileira não é unanimidade. Os altos custos do projeto e os impactos nas tarifas de energia dos investimentos ainda a serem feitos são as principais críticas ao empreendimento.

Um estudo realizado pelo Instituto Escolhas em parceria com a consultoria PSR em 2020 apontou que o custo da energia gerada em Angra 3 seria menos competitivo do que o de 11 outras fontes. Desde então, no entanto, houve alterações nas premissas usadas no estudo, que considerava que os custos para abandono da obra seriam de R$ 11,92 bilhões e para a conclusão da usina, de R$ 15,5 bilhões. Além disso, também houve grande variação no câmbio. Cerca de 35% dos custos do projeto são em moeda estrangeira.

Para o chefe de pesquisa e desenvolvimento e inteligência de mercado da consultoria Thymos Energia, Victor Ribeiro, é importante atualizar as premissas econômicas do projeto, levando em consideração sobretudo os investimentos maiores e mais recentes, sem necessariamente considerar todo o custo histórico.

Aqueles que defendem a conclusão da usina argumentam que a fonte nuclear funciona como energia de base, que será necessária para dar segurança ao sistema elétrico contexto da ampliação da geração de energia variável, com a expansão das fontes intermitentes como solar e eólica.

Ribeiro, da Thymos, destaca que as mudanças climáticas ampliam a importância das fontes de base no sistema. “A fonte nuclear pode funcionar como um seguro contra o imponderável. Tivemos duas

crises hídricas em menos de sete anos e cenários de hidrologia bastante preocupantes. Nesse contexto, a energia nuclear é segura e importante, inclusive, para dar espaço para as demais fontes continuarem crescendo", diz.

Hidrogênio rosa
Outro argumento em favor da continuidade é a importância estratégica para o país, sobretudo em termos de desenvolvimento tecnológico.

"Se o projeto não for concluído, o Brasil perde conhecimento. Somos um dos poucos países do mundo que domina o ciclo do combustível nuclear, temos urânio, capacidade de produção. Sem essa usina, vamos perder escala, perder fornecedores, os profissionais do ramo vão se aposentar, os investimentos feitos no setor ao longo dos anos se perdem", diz o presidente da Abdan, Celso Cunha.

Especialistas dizem ainda que a interrupção na cadeia tecnológica com a não conclusão da usina reduz o espaço para que o país produza o hidrogênio rosa, gerado a partir de processos industriais dentro das plantas nucleares. Além disso, também pode impedir o Brasil de participar do desenvolvimento mundial de novas tecnologias, como a nascente indústria dos pequenos reatores modulares (SMRs, na sigla em inglês).

"Os SMRs trazem uma série de atributos adicionais, como flexibilidade da geração, e podem ajudar a fazer o controle e a injeção de potência nas redes, complementando as fontes solar e eólica, que são variáveis e sujeitas às questões climáticas", afirma Simbalista, do Instituto Ilumina.

Ela ressalta ainda que caso o governo decida pelo abandono do projeto haverá um impacto na economia do estado do Rio, assim como na saúde financeira da estatal Eletronuclear, controlada pela ENBPar e pela Eletrobras.

"Com a paralisação de Angra 3, a Eletronuclear não teria receita proveniente da venda das energias de Angra 1 e Angra 2 suficiente para pagar os financiamentos já efetuados, comprometendo as receitas", acrescenta.

Modernização de Angra 1 no PAC
O anúncio do novo PAC, no entanto, não deixou completamente de fora a fonte nuclear. Foi incluída no programa a modernização de Angra 1. A primeira usina nuclear brasileira entrou em operação comercial em 1985, com licença para operar por 40 anos, que se encerra em 2025. As obras de modernização indicam a extensão da vida útil do projeto, o que é considerado positivo pela Abdan.

Além de Angra 1, o Brasil tem em operação nesse setor Angra 2, projeto que entrou em operação em 2001. Juntos, os projetos somam 1,9 GW de capacidade instalada nacional da fonte nuclear, que pode chegar a 3,3 GW caso Angra 3 seja concluída.
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/08/2023

SENADO APROVA MARCO DA CAPTURA DE CARBONO

O principal objetivo é criar no Brasil a atividade de armazenamento permanente de emissões
Por repbr 30 de agosto de 2023 Em Biocombustíveis, Congresso, Petróleo e gás, Transição energética

Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB), na Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado (Foto: Pedro França/Agência Senado)

A Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado Federal aprovou nesta quarta (30/8) o projeto de lei que

cria o marco legal da captura e armazenamento de carbono (CCS).

O PL 1425/2022 pode seguir direto para a Câmara dos Deputados. Tramita de forma terminativa em comissões e faltava apenas o aval da CMA.

O principal objetivo é criar no Brasil a atividade de armazenamento permanente de gás carbônico capturado de atividades industriais em reservatórios geológicos.

Estabelece, entre outras medidas, que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) ficará responsável pela regulação da atividade.

A ANP já é responsável por toda a cadeia de exploração de reservatórios geológicos, inclusive pelo detalhamento da contratação das áreas de concessão – conhecimento que poderá ser aproveitado na nova atividade de CCS.

Esse ano, a agência já autorizou o início dos primeiros estudos geológicos, pela produtora de etanol FS, que pretende injetar o carbono emitido durante a produção do biocombustível na Bacia do Parecis, no Mato Grosso.

Sem uma regra específica, o trabalho foi autorizado como um poço de fomento, uma possibilidade até então restrita à produção de óleo e gás.

“Há aplicação para essa captura e armazenamento nos setores cimenteiro, petroquímico, siderúrgico, de produção de fertilizantes nitrogenados, no refino do petróleo ou mesmo na produção de hidrogênio descarbonizado”, destacou o relator Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB).

O projeto original é do atual presidente da Petrobras, Jean Paul Prates (PT), ex-senador do Rio Grande do Norte.

A companhia pretende criar hubs de CCS pelo país, começando por Macaé, no Rio de Janeiro e, além de descarbonizar suas próprias operações, prestar esse serviço para outras empresas.

O que diz projeto do marco da captura carbono?
O PL diz que a injeção e armazenamento permanente devem ocorrer em formação geológica localizada nas bacias sedimentares do território nacional, na zona econômica exclusiva ou na plataforma continental sob jurisdição do Brasil.

Já o armazenamento não-permanente de CO2, para fins de comercialização e reúso, será realizado em reservatórios acima da superfície que atendam especificações mínimas contra vazamentos.

Durante a tramitação na Comissão de Infraestrutura (CI), o relator Jayme Campos (União/MT) apresentou algumas emendas atendendo a demandas dos setores de óleo e gás e etanol.

Uma das emendas exclui do escopo da lei a atividade de injeção de CO2 para recuperação avançada de petróleo e gás, prática comum e já realizada pelo setor. Possui regulação na ANP.

Campos também retirou do texto os artigos que tratavam da emissão de créditos de carbono, deixando o assunto para um outro PL, o 412/2022, que regula o mercado de carbono.

Outro ponto é a transferência da responsabilidade de longo prazo do operador privado para o governo federal.

A proposta é ter uma etapa intermediária, pelo prazo de 35 anos após o fim da injeção, em que os ativos serão monitorados por agentes privados regulados pelo poder público.

Por que o CCS é necessário?

O mundo precisa limitar o aquecimento do planeta a 1,5ºC até 2100, em relação à era pré-industrial. Só que já estamos em 1,2ºC, o que significa uma corrida contra o tempo para cortar emissões de gases de efeito estufa, entre eles o dióxido de carbono.

E mesmo que governos e empresas consigam acelerar uma transição energética profunda, reduzindo o consumo de fósseis enquanto aumentam significativamente a participação de renováveis na matriz, as tecnologias de captura de carbono (CCS, CCUS, BECCS e DACCS) ainda serão fundamentais para alcançar o objetivo de 1,5ºC.

Isso porque alguns setores não vão conseguir substituir toda a sua energia fóssil, e o CCS será importante para o desenvolvimento de novos produtos como hidrogênio de baixo carbono e combustíveis sintéticos.

A Agência Internacional de Energia (IEA, na sigla em inglês) calcula que, até 2050, a captura de CO2 deve saltar dos atuais 45 milhões de toneladas/ano para 7,6 bilhões de toneladas (Gt CO2) por ano.

Os setores de energia (termelétricas a carvão, gás e bioenergia) e indústria representam quase 40% do CO2 capturado em 2050 no cenário net zero da IEA. Com o carbono sendo importante insumo na produção de cimento.

Outros 2,4 Gt CO2 virão da bioenergia (BECCS) e captura direta de ar (DACCS), dos quais 1,9 Gt CO2 é armazenado permanentemente e 0,5 Gt CO2 usado para fornecer combustíveis sintéticos, principalmente para a aviação.
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/08/2023

PRODUÇÃO DE ÓLEO E GÁS BATE RECORDE NO BRASIL EM JULHO; VEJA RANKING DAS MAIORES PLATAFORMAS

Sustentada pela pré-sal, produção nacional atingiu os 4,482 milhões de barris de óleo equivalente por dia em julho
Por epbr 30 de agosto de 2023 Em Petróleo e gás

RIO – A produção nacional de petróleo e de gás natural voltou a bater recorde mensal em julho, informou nesta quarta (30/8) a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Ao todo, foram produzidos, em média, 4,482 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boe/dia) – superando o recorde anterior, de junho, de 4,324 milhões de boe/dia.

De acordo com a ANP, a produção de petróleo, em si, totalizou 3,513 milhões de barris/dia – um aumento de 4,3% na comparação com o patamar até então recorde de junho; e uma alta de 18,6% em relação a julho de 2022.

FPSO Guanabara, no campo de Mero (Foto: Cortesia Modec)

Já a produção de gás somou 154,076 milhões de m3/dia – um acréscimo de 1,2% em relação a junho de 2023 e de 13,6% na comparação com julho de 2022. O volume superou a marca histórica do mês anterior, de 152,258 milhões de m3/dia.

Pré-sal sustenta recorde
O crescimento da produção nacional tem sido puxado pelo pré-sal, que responde por cerca de 75% da produção nacional.

Ao todo, foram produzidos, em julho, 3,359 milhões de boe/dia no pré-sal – a maior marca já registrada, superando a de fevereiro de 2023, quando foram extraídos 3,268 milhões de boe/dia.

Houve aumento de 3,5% em relação ao mês anterior e de 16,6% na comparação com julho de 2022.

A produção de petróleo no pré-sal totalizou 2,638 milhões de barris/dia, enquanto a de gás somou 114,8 milhões de m3/dia.

O campo de Tupi (ex-Lula) segue como o maior produtor do país, tendo registrado, em julho, 865 mil barris/dia de óleo e 41,6 milhões de m³/dia de gás natural.

As principais plataformas
A instalação com maior produção de petróleo e gás natural foi a FPSO Guanabara, na jazida compartilhada de Mero, com uma produção de 176,186 mil barris/dia de petróleo e 11,25 milhões de m³/dia de gás.

Veja, a seguir, o ranking das plataformas que mais produziram óleo e gás em julho:

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/08/2023

MINISTÉRIO VAI PROPOR REDUÇÃO DE SUBSÍDIOS PAGOS COM TARIFA DE ENERGIA

Alexandre Silveira reforça, na Câmara, que ministério vai propor reforma dos subsídios do setor elétrico
Por epbr 30 de agosto de 2023 Em Comece seu Dia, Política energética, Setor elétrico

Ministro Alexandre Silveira apresenta propostas e programas prioritários do MME na CME na Câmara (Foto: Will Shutter/Câmara dos Deputados)

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou nesta terça (29/08) que o governo pretende reduzir os subsídios custeados pela Conta de Desenvolvimento Energético (CDE).

Uma das ideias é transferir para o Orçamento da União os custos do fundo setorial que não estão diretamente relacionados ao setor energético. A medida pode entrar no novo projeto de reforma do setor, a ser apresentado pelo MME ao Congresso.

– Em paralelo, o MME quer negociar com a Eletrobras para que a empresa antecipe os compromissos de aporte na CDE, assumidos pela companhia como parte de sua privatização. Na ocasião, ficou acertado que a Eletrobras pagaria R$ 32 bilhões até 2047.

Ela já pagou duas parcelas desse compromisso e ainda deve pouco mais de R$ 25 bilhões. A intenção de Silveira é antecipar esse cronograma para 2026 e permitir um desconto nas contas de luz nos próximos três anos, durante o governo Lula.

Diretor do ONS nega que geração eólica e solar tenha levado ao apagão. Luiz Carlos Ciocchi afirmou nesta quarta (29/8) que não é possível atribuir a culpa do apagão nacional a nenhuma fonte ou agente, por ora.

— De acordo com ele, a interrupção nas usinas foi, assim, uma ação preventiva para garantir a segurança do sistema elétrico – devido a operação de hidrelétricas e termelétricas – e não um problema nas fontes renováveis em si.

Aneel propõe régua mais alta para leilão de transmissão. A diretoria da agência abriu consulta pública para discutir o aprimoramento do edital da 1ª licitação de 2024. Entre as inovações propostas, a Aneel passaria a exigir das empresas experiência em obras de porte similar, em empreendimentos que tenham atingido uma execução de ao menos 30%.

– Objetivo é evitar um novo caso como o do Consórcio Gênesis, que venceu dois lotes no último leilão, mas não conseguiu ser habilitado.

Foz do Amazonas: discussão é como fazer. O ministro defendeu na Câmara dos Deputados que o Ibama deve definir as condicionantes ambientais necessárias para exploração da bacia na Margem Equatorial.

– Na rodada mais recente, a AGU deu um parecer sobre a questão levantada pelo órgão ambiental e pelo Ministério de Meio Ambiente, sobre a ausência de estudos ambientais que são de responsabilidade do governo: AGU vai contra Ibama e propõe mediação com Petrobras.

Leilão de óleo e gás na Noruega atrai 25 empresas. Esse foi o número de petroleiras inscritas na rodada deste ano, que vai ofertar 92 blocos exploratórios, com ênfase no Mar de Barents. Os contratos das licenças devem ser assinados em 2024.

Petróleo volta a se aproximar dos US$ 85. O Brent, para novembro, fechou a terça (29/8) com alta de 1,24%, a US$ 84,91 o barril. A commodity ganhou força em meio à desvalorização do dólar, após indicadores macroeconômicos dos EUA sugerirem desaceleração da atividade no país. Além disso, o recém-classificado furacão Idalia caminha para a costa da Flórida, ameaçando paralisar as atividades petrolíferas na região.

Shell mantém operações no Golfo do México. Petroleira sinaliza que não vai fechar nenhuma de suas instalações offshore devido ao furacão Idalia.

Copergás amplia volumes contratados da Petrobras. Distribuidora pernambucana volta a ter estatal como principal fornecedora de gás, ao renegociar os termos do acordo recém-fechado com a Petrobras, para ampliação dos volumes contratados. O novo aditivo prevê um aumento de 850 mil m3/dia nos compromissos de retirada entre 2024 e 2034, para 1,55 milhão de m3/dia.

Naturgy recorre a contratos de longo prazo em São Paulo. Distribuidora paulista é a 4ª concessionária a fechar contrato com a estatal, dentro das novas condições de precificação da petroleira. O acordo prevê 900 mil m3/dia entre 2024 e 2028, com redução gradual nos volumes até chegar a 450 mil m3/dia em 2034. No estado, opera por meio da Gás Natural São Paulo Sul.

Leilão de eólicas offshore nos EUA tem uma única oferta. A RWE se sagrou vencedora do 1º leilão do governo Biden para eólicas offshore no Golfo do México. A licitação terminou com uma única oferta, de US$ 5,6 milhões, da empresa alemã, por área na Louisiana.

Statkraft compra parques eólicos da EDP no RN. Os empreendimentos, chamados Jerusalém e Boqueirão, têm capacidade instalada de 260 MW.

Trina Solar vai instalar fábrica de rastreadores solares na Bahia. O Brasil é o segundo país a receber uma fábrica da Trina fora da China. A companhia também conta com uma unidade fabril na Espanha. A nova fábrica na Bahia deve entrar em operação no último trimestre deste ano. Inicialmente, ela terá capacidade para produzir 2,5 GW em rastreadores, mas fábrica poderá ser ampliada a partir do aumento da demanda.

Eletrificação fracassa e mineradoras apostam no etanol e diesel verde. A maior mineradora do Brasil, a Vale, e a terceira maior em operação no país, a Anglo American, voltam suas apostas para a bioenergia: o etanol e o HVO (diesel verde) podem se mostrar opções mais rápidas para descarbonização de grandes caminhões.
Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 30/08/2023

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

PROJETO PREVÊ LEVAR LINHA FÉRREA PARA DENTRO DO PORTO DO RIO

Concessionária quer que trens com minério de ferro cheguem até os navios. Investimento é em troca de prorrogação de contrato
Por Luiz Ernesto Magalhães — Rio de Janeiro

A caminho do Porto: trem de carga da MRS passa sobre a Avenida Brasil — Foto: Divulgação

Durante o seminário Diálogos RJ, Gustavo Bambini, diretor de Relações Institucionais da MRS Logística — concessionária que opera trens de carga —, destacou uma série de investimentos que a empresa fará no Rio em troca da prorrogação da concessão por mais 30 anos a partir do término do atual contrato em 2026. O plano foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) no ano passado. Um dos principais aportes

será na modernização das operações de carga e descarga de minério de ferro para a exportação no Porto do Rio. A concessão da MRS é com o governo federal.

Atualmente, os trens da MRS não circulam por dentro do porto até as proximidades dos navios mercantes porque esse caminho asfaltado só pode ser feito por caminhões. O plano prevê uma aplicação de R$150 milhões em investimentos estruturais para que esse roteiro ganhe trilhos. A expectativa é que as intervenções sejam concluídas até o fim de 2027, dando mais agilidade e racionalidade ao processo. Um trem tem capacidade para transportar a mesma carga de 140 caminhões.

— Hoje, o trem para na área externa, num dos portões de Docas, no Caju, nas proximidades do Instituto Nacional de Traumatologia e Ortopedia (Into). E a carga é transferida para o interior do terminal. A partir dali caminhões têm que levar o minério até uma área de descarga por dentro da área alfandegada. A ideia é que todo esse procedimento seja por trilhos. Estamos na fase de detalhamento dos projetos. O que já podemos assegurar é que os galpões tombados serão mantidos — explicou Rosa Cassar, gerente-geral de Relações Institucionais da MRS.

O programa de investimentos da empresa prevê ainda para os próximos anos a reformulação de passagens de nível em Pinheiral, Itaguaí, Nova Iguaçu, Belford Roxo, São João de Meriti e Mesquita, a fim de reduzir riscos de acidentes com pedestres e carros.

No seminário promovido pelo jornal O Globo, realizado nesta segunda-feira, autoridades públicas, empresários e especialistas tiveram oportunidade de debater os desafios dos modelos de concessões. Na avaliação dos convidados, a insegurança jurídica nos contratos de concessão é o principal obstáculo enfrentado hoje por governos e operadores, problema que impacta a prestação de serviços adequados à população, bem como a obtenção de novos investimentos em infraestrutura.

Diálogos RJ: Além do mediador Ascânio Seleme, na foto, estão Letícia Queiroz de Andrade, sócia fundadora do escritório QM e professora da PUC SP; Gustavo Bambini, diretor de Relações Institucionais da MRS; João Daniel, diretor presidente da CCR Barcas e ViaRio; além de Gustavo Guerrante, presidente da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar) — Foto: Roberto Moreyra

Na primeira mesa, sob o tema "Os desafios na operação de concessões vigentes no Rio", estiveram o secretário estadual da Casa Civil, Nicola Miccione, assim como Alexandre Ferreira Nogueira, diretor de Regulação e Relacionamento Institucional da Light; a economista, advogada e sócia da Sergio Bermudes Advogados, Elena Landau; e Guilherme Ramalho, CEO e presidente do MetrôRio.

Com mediação do jornalista Ascânio Seleme, também estiveram presentes nesta edição do Diálogos RJ o diretor-presidente da CCR Barcas e ViaRio, João Daniel; Letícia Queiroz de Andrade, sócia fundadora do escritório QM e professora da PUC-SP; Gustavo Guerrante, presidente da Companhia Carioca de Parcerias e Investimentos (CCPar); e Gustavo Bambini, diretor de Relações Institucionais da MRS. Eles debateram o tema "População, Estado, empresas: Como chegar no modelo ideal de concessões"

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2023

CONTAS PÚBLICAS TÊM DÉFICIT DE R$ 35 BI EM JULHO, NO 2º PIOR RESULTADO PARA O MÊS NA HISTÓRIA

No acumulado do ano, rombo chega a R$ 78,2 bilhões

Por Manoel Ventura — Brasília

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Evaristo Sá/AFP

As contas do governo federal fecharam o mês de julho com um déficit R$ 35,9 bilhões, informou nesta quarta-feira o Tesouro Nacional. O resultado é segundo pior para o mês de toda a série histórica do governo, iniciada em 1997.

O dado do mês passado só é melhor que o resultado de julho de 2020, quando o rombo somou R$ 109,6 bilhões por conta de gastos relacionados à pandemia da Covid 19. Em julho de 2022, as contas do governo tiveram superávit de R$ 19,7 bilhões.

O déficit ocorre quando a arrecadação com tributos fica abaixo dos gastos do governo (sem considerar o pagamento de juros da dívida pública).

Brasil cria 142 mil vagas formais no mês de julho: a queda é de 36% em relação ao ano passado
O buraco nas contas públicas no mês passado é resultado de uma queda real de 5,3% (R$ 8,9 bilhões) da receita do governo federal e um aumento real de 31,3% (R$ 46,8 bilhões) das despesas totais.

Houve queda na receita com dividendos e exploração de recursos naturais principalmente. Já os gastos subiram com benefícios previdenciários — explicado pela antecipação do 13º do INSS.

Parcial do ano
No acumulado dos sete primeiros meses deste ano, as contas do governo registraram déficit primário de R$ 78,24 bilhões. No mesmo período do ano passado, foi um superávit de R$ 78,79 bilhões.

De janeiro a julho, também houve uma queda real de 5,3% na arrecadação de impostos, com destaque para concessões (-R$ 37,7 bilhões), dividendos e participações (-R$ 20,8 bilhões) e royalties (-R$ 19,1 bilhões).

Do lado da despesa, houve uma alta R$ 94,3 bilhões, explicada pelo crescimento dos gastos obrigatórios como o Bolsa Família.

A deterioração das contas públicas neste ano está relacionada, principalmente, com a alta das despesas autorizada por meio da chamada "PEC da Transição", aprovada no fim do ano passado a pedido então governo eleito. Com a mudança, o governo obteve autorização para gastar R$ 168,9 bilhões a mais neste ano.

Parte do valor foi usado para tornar permanente o benefício de R$ 600 do Bolsa Família. Também foram recompostos gastos em saúde, educação e bolsas de estudo, entre outras políticas públicas.

Para o ano de 2023, o governo está autorizado a registrar déficit primário de até R$ 231,5 bilhões, conforme a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), mas o governo espera fechar o ano com o valor próximo a R$ 100 bilhões.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2023

LIRA AFIRMA QUE REFORMA ADMINISTRATIVA SÓ SERÁ PAUTADA COM APOIO DO GOVERNO

PEC está pronta para ser votada, mas presidente da Câmara quer aval de governo
Por Victoria Abel

O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão — Foto: Marina Ramos/Câmara dos Deputados/31-05-2023

O presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), disse que a PEC da reforma administrativa só será pautada no plenário da Casa quando houver acordo com o governo. O projeto já está pronto para ser votado, de acordo com ele, mas a votação só ocorreria após acordo.

O presidente do Câmara ainda mencionou a possibilidade do governo enviar um texto próprio sobre o assunto, que seria apensado a PEC em tramitação.

— A distância dela estar pronta e ir para plenário é apoio. Não há interesse do Congresso em acabar com o funcionalismo. A PEC precisa de discussão e de apoio do governo. Não há como se falar em pauta, sem construir isso. É importante que o tema seja tratado, como foi a trabalhista, como foi a previdenciária. Chegou uma notícia que o governo estava querendo enviar outra PEC, que poderia ser apensada a essa - disse.

A PEC da reforma administrativa foi encaminhada ao Congresso pelo governo Jair Bolsonaro, por isso, encontra resistências no governo Lula.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2023

PETROBRAS SAI DA LISTA DAS MAIORES PAGADORAS DE DIVIDENDOS DO MUNDO

Relatório aponta que estatal aplicou o maior corte no pagamento de lucro aos acionistas entre as grandes empresas do mundo. Veja ranking global

A Petrobras saiu do ranking das empresas que mais distribuem lucros aos seus acionistas. A estatal, que no segundo trimestre de 2022 liderou este ranking, elaborado pela consultoria Janus Henderson, agora não aparece nem entre as 20 maiores companhias globais neste quesito.

O relatório mostra também que a empresa brasileira foi a que mais reduziu o pagamento de dividendos entre as gigantes globais no último trimestre. Com isso, na média, o pagamento de dividendos por empresas brasileiras caiu 53% no período.

A consultoria destaca que a estatal brasileira reduziu a distribuição de dividendos em meio a uma queda no preço do petróleo.

Veja, abaixo, o ranking das maiores pagadoras de dividendos do mundo no 2º trimestre de 2022.

1. Nestlé
2. HSBC
3. Mercedes-Benz
4. China Mobile
5. Bayerische Motoren Werke
6. BNP Paribas
7. Microsoft
8. Allianz
9. Sanofi
10. Axa
11. Toyota Motor Corporation
12. Rio Tinto

13. Zurich Insurance
14. Woodside Energy Group
15. LVMH Moet Hennesy Vuitton
16. Deutsche Telekom
17. Apple
18. Engie
19. Exxon Mobiil
20. Nordea Bank

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2023

ORÇAMENTO DE 2024 TERÁ R$ 168 BI EM NOVAS RECEITAS PARA ZERAR O DÉFICIT; VEJA AS MEDIDAS

Proposta será encaminhada ao Congresso Nacional nesta quinta-feira
Por Manoel Ventura — Brasília

R$ 168 bilhões em receitas extras, a partir de medidas que ainda precisarão ser aprovadas pelo Congresso Nacional ou implementadas pelo Executivo. Todas as ações serão detalhadas na quinta-feira.

Essas medidas são divididas em três “eixos” e inclui propostas já conhecidas e novas medidas.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda

O governo Luiz Inácio Lula da Silva vai enviar a proposta de Orçamento de 2024 com uma previsão de **‘Recomposição da base fiscal e correção de distorções’**

Carf

Um projeto de lei aprovado pela Câmara depois de muita negociação devolve ao governo o voto de Minerva no Conselho Administrativo de Recursos Fiscais (Carf), o tribunal administrativo da Receita Federal. O texto está em discussão no Senado.

- Previsão de arrecadação: R$ 54,7 bilhões

Subvenção do ICMS

Uma decisão do Superior Tribunal de Justiça (STJ) permitiu ao governo federal cobrar IRPJ e CSLL sobre incentivos dados pelos estados via ICMS quando esses subsídios forem para o custeio das empresas — e não para investimentos. Uma medida provisória irá tratar dessa questão, abrindo espaço para as empresas se regularizarem.

- Previsão de arrecadação: R$ 37,3 bilhões

‘Isonomia tributária’

Fundos exclusivos

Já foi proposta uma medida provisória (MP) para mudar a dinâmica de taxação dos fundos exclusivos, que passarão a ser tributados no come-cotas, duas vezes ao ano, não apenas no

resgate. Também foi aberta a possibilidade de os contribuintes pagarem os rendimentos acumulados com alíquota de 10%, pago parcelado.

- Previsão de arrecadação: R$ 13,2 bilhões

Offshore

Após acordo com a Câmara, foi enviado ao Congresso um projeto de lei para taxar fundos offshores (investimentos no exterior, geralmente em paraísos fiscais).

- Previsão de arrecadação: R$ 7,05 bilhões

JCP

O governo pretende mudar a sistemática do Juro sobre Capital Próprio (JCP), em projeto de lei. O JCP é uma forma de distribuir lucro ao acionista e dá tratamento tributário privilegiado para a empresa que distribuiu. A ideia é mudar as possibilidades dessa dedução para todos os setores, mas o governo está disposto a discutir cada setor, como os bancos.

- Previsão de arrecadação: R$ 10 bilhões

'Nova relação com o Fisco'

O governo vai propor novas modalidades de negociação tributária entre contribuintes e o Fisco, que dá condições mais atrativas com possibilidade de descontos.

PGFN

Haverá uma rodada de negociações para grandes teses da PGFN.

- Previsão de arrecadação: R$ 12 bilhões

Receita Federal

Será proposto um novo instrumento de transação dentro da Receita Federal.

- Previsão de arrecadação: R$ 30 bilhões

Fonte: O Globo - RJ
Data: 30/08/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PRUMO PREVÊ INVESTIR R$ 15 BI EM TRANSIÇÃO ENERGÉTICA NO PORTO DO AÇU

Um terço do montante será investido na planta de briquete verde, insumo cada vez demandado para descarbonizar as atividades do setor siderúrgico
Por Gabriel Vasconcelos e Denise Luna

RIO - O presidente da Prumo Logística, Rogério Zampronha, detalhou os investimentos planejados que já somam R$ 15 bilhões, em até dez anos, no Porto do Açu, no norte do Rio de Janeiro. Um terço do montante, R$ 5 bilhões, será de investimentos a médio prazo na planta de briquete verde, o HBI (Hot Briquetted Iron), insumo cada vez demandado para descarbonizar as atividades do setor siderúrgico.

Engordam a lista de projetos uma série de facilidades como a construção de um gasoduto, estruturas para armazenamento de combustíveis e petróleo cru.

“Temos projetos para o curto, médio e longo prazos. A gente comunica prazo de dez anos, mas minha estimativa é de oito anos, prazo que os projetos mais longos, de geração eólica em alto mar, vão demorar para começar a se materializar. Então espero que, para 2031 ou 2032, esses R$ 15 bilhões estejam alocados”, disse Zampronha. O executivo falou na saída do “Prumo Day”, que aconteceu nesta quarta-feira, 30, no Rio de Janeiro.

A instalação de um gasoduto para alimentar o parque local a partir de 2027 tem investimento estimado de R$ 4 bilhões. Já dois projetos de tancagem de combustíveis líquidos e óleo cru somam R$ 2,3 bilhões.

O porto do Açu fica localizado na região de Campos, no norte do estado do Rio de Janeiro Foto: PEDRO KIRILOS / ESTADÃO

Há, ainda, a primeira fase de um projeto de biogás em estudo com a Geo Bio Gass&Carbon ao valor de R$ 300 milhões. Todos esses projetos têm como fito endossar o Porto do Açu como hub industrial com diversos combustíveis na porta e a preço competitivo.

Completam a projeção de investimento projetos de bases de apoio a usinas de geração eólica offshore alinhados com uma série de empresas de energia, como TotalEnergies, Shell, Equinor e Neoenergia. Esses projetos, porém, devem ser executados mais a longo prazo, começando a ganhar forma no fim do prazo estimado por Zampronha.

Tancagem e biogás
Os projetos mais próximos da execução, segundo Zampronha, são o do Terminal de Líquidos do Açú (TLA) e a planta de biogás, cujos planos foram formalizados hoje. De fato, a Prumo assinou um memorando de entendimento com a Geo Bio Gas&Carbon para a realização de estudos de viabilidade sobre a instalação de plantas de biogás em áreas próximas ao porto.

Segundo Zampronha, o acordo trata de uma primeira fase do projeto, que envolve R$ 300 milhões em investimento para a produção de 150 mil m³/ dia de biometano.

“A gente gostaria que isso chegasse a 1 milhão de metros cúbicos por dia, mas ainda não podemos garantir”, disse Zampronha sobre as ambições da Prumo. Os estudos conjuntos ainda devem durar dois anos até a decisão final de investimento.

A Geo possui hoje três usinas em operação e cinco em implantação no país, que devem operar já em 2024. A provável ida da empresa para o Porto do Açu, agora, se deve entre outros fatores aos seus esforços de conexão com as malhas de gasodutos de transporte de TAG e NTS, por onde o insumo ali produzido poderá ser escoado para quase todo o território.

Já o TLA, que deve custar outros R$ 300 milhões, e o projeto “Spot”, orçado em R$ 2 bilhões, visam criar condições para alimentar indústrias e refinarias do sudeste, respectivamente, e no último caso com óleo bruto do pré-sal.

“Existe um desejo da atual gestão federal e da Petrobras de aumentar a capacidade de refino. E a maneira mais fácil de aumentar a capacidade de refino é aumentar o suprimento de óleo cru para as refinarias na região. Por isso esse projeto é tão fundamental”, explicou Zampronha.

Gasoduto

Item importante no pipeline da Prumo para o Porto do Açu, o investimento de R$ 4 bilhões na construção de um gasoduto para transportar gás do terminal de Cabiúnas (Macaé/RJ) para o Porto do Açu.

“Ainda não temos definida a rota final (do gasoduto), se vem de baixo para cima ou o contrário. Esperamos que esse gasoduto traga o gás (para o porto) até 2027, que é quando a planta de HBI entra em operação. A chegada desse gasoduto casa com a chegada do gás via BMC-33. A ideia é que parte desse gás alimente a indústria de HBI e também a indústria de fertilizantes, que temos estruturada, mas ainda não firmada”, diz Zampronha.

Ele acrescenta que já existe licença prévia emitida para a obra do gasoduto de 110 quilômetros. “Licenciamento não é problema”, disse.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

CONTRIBUIÇÃO SINDICAL SERÁ DECIDIDA POR TRABALHADORES E EMPREGADORES EM ASSEMBLEIA, DIZ MINISTRO

Luiz Marinho descartou retorno do imposto sindical e defendeu que as centrais e os empregadores construam um entendimento sobre a questão para ser encaminhado ao Congresso
Por Eduardo Rodrigues

BRASÍLIA - O ministro do Trabalho e Emprego, Luiz Marinho, descartou o retorno do imposto sindical, mas voltou a defender a criação de uma “contribuição negocial”, decidida em assembleias com a participação de trabalhadores e empregadores.

“Não está em discussão a volta do imposto sindical. Falamos em contribuição negocial, apenas quando há negociação. Quem vai decidir sobre contribuição será assembleia com trabalhadores e empregadores”, afirmou.

“Para representar bem os trabalhadores, os sindicatos precisam ter capacidade. Quem pode propiciar essa condição aos sindicatos é a categoria, e a decisão deve ser por assembleia”, completou.

O ministro defendeu ainda que os trabalhadores que não sejam sócios dos sindicatos também paguem a contribuição negocial, já que também serão beneficiados pelas negociações coletivas. “O que a assembleia deliberar, todos têm de cumprir. É assim que as entidades democráticas decidem as coisas”, argumentou.

Luiz Marinho, ministro do Trabalho, já foi dirigente sindical Foto: WILTON JUNIOR / ESTADÃO

Segundo Marinho, o governo não está elaborando um projeto de lei sobre o tema, mas provocando que as centrais sindicais e os empregadores construam um entendimento sobre a questão.

“O governo irá chancelar e encaminhar para o Parlamento, que terá a voz final”, acrescentou. “O Supremo Tribunal Federal já legisla demais, então é preciso que o Parlamento fale sobre o assunto”, alfinetou.

Ele ainda minimizou eventuais resistências do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), sobre a questão. “Já vimos diversas entrevistas antes de uma matéria estar em análise. Às vezes, ele se posiciona no calor do momento, e você já viu várias vezes o Lira falar ‘isso não vai’ e depois ‘agora vai’. Faz parte do processo democrático e vejo isso com naturalidade”, concluiu.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

BRASIL BATE EM JULHO NOVO RECORDE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO, GÁS NATURAL E NO PRÉ-SAL, DIZ ANP

Aumento na produção de petróleo foi de 4,3% na comparação com junho deste ano e de 18,6% em relação ao mesmo mês do ano passado
Por Redação

O Brasil registrou em julho um recorde na produção total de petróleo, gás natural e na produção do pré-sal, segundo informações da Agência Nacional de Petróleo (ANP) divulgadas nesta quarta-feira, 30.

Foram produzidos 4,482 milhões de barris de óleo equivalente por dia (MMboe/d), superando o recorde de junho de 2023, com 4,324 MMboe/d, mostra o Boletim Mensal da Produção de Petróleo e Gás Natural, que traz os dados consolidados da produção nacional.

Com relação apenas ao petróleo, foram 3,513 milhões de barris por dia (MMbbl/d), um aumento de 4,3% na comparação com o mês anterior e de 18,6% em relação a julho de 2022. A maior produção registrada anteriormente era a de junho de 2023: 3,367 MMbbl/d.

A produção de gás natural no período foi de 154,076 milhões de metros cúbicos por dia (MMm³/d), um acréscimo de 1,2% em relação a junho de 2023 e de 13,6% na comparação com julho de 2022. Também foi o maior volume até hoje, superando o de junho de 2023: 152,258 MMm³/d.

Campos marítimos produziram em julho 97,6% do petróleo e 85,8% do gás natural do País Foto: Bram Titan/Divulgação

A produção total (petróleo e gás natural somados) no pré-sal no mês foi de 3,359 MMboe/d e correspondeu a 74,9% da produção brasileira. Foi a maior registrada, superando a de fevereiro de 2023, quando foram extraídos 3,268 MMboe/d. Houve aumento de 3,5% em relação ao mês anterior e de 16,6% na comparação com o mesmo mês de 2022. Foram produzidos 2,638 milhões de barris diários de petróleo e 114,8 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d) de gás natural por meio de 142 poços.

Origem da produção
Os campos marítimos produziram em julho 97,6% do petróleo e 85,8% do gás natural do País. Os campos operados pela Petrobras, sozinha ou em consórcio com outras empresas, foram responsáveis por 88,47% do total produzido. A produção teve origem em 6.424 poços, sendo 515 marítimos e 5.909 terrestres.

O campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, foi o maior produtor de petróleo e gás, registrando 865,71 mil bbl/d de petróleo e 41,63 milhões de m³/d de gás natural. A instalação com maior produção de petróleo e gás natural foi a FPSO Guanabara na jazida compartilhada de Mero, com 176,186 mil bbl/d de petróleo e 11,25 milhões de m³/d de gás.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

'AGORA NÃO DÁ PARA DIZER QUE BRASIL NÃO TEM ESTRATÉGIA PARA O HIDROGÊNIO', DIZ SECRETÁRIO DO MME

Lançamento do Plano Trienal do Programa de Hidrogênio traz ações e metas para que o País desenvolva mercado em grande escala, mas, para o setor privado, País precisa acelerar as medidas

Por Marlla Sabino

Brasília - A publicação de um plano para o desenvolvimento do hidrogênio de baixo carbono nos próximos anos deixa para trás a ideia de que o Brasil não tem uma estratégia para o setor e que o governo não está empenhado em entregar resultados concretos. Essa é a avaliação do secretário de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Barral. Em entrevista ao Estadão/Broadcast, ele defendeu que é necessário ter instrumentos para implementar as metas e para fomentar o mercado em grande escala.

As ações e metas para os próximos anos estão previstas no Plano Trienal de Trabalho 2023-2025 do Programa Nacional do Hidrogênio, divulgadas na semana passada pelo ministério. Barral afirma que a pasta, em parceria com outros Ministérios, trabalhou para traçar uma estratégia clara para os próximos anos. Segundo ele, é importante que haja discussões da política e acompanhamento próximo do Executivo para o engajamento e sucesso das medidas.

“Sempre podemos aprimorar, mas não dá mais para dizer que o Brasil não tem uma estratégia para o hidrogênio de baixa emissão e não dá para dizer que o governo não está empenhado e articulado para entregar resultados concretos. Não adianta ter metas sem os instrumentos para implementá-las. Entendemos que essas ações vão construir bases para permitir que a gente trabalhe metas mais específicas para frente”, explicou. A minuta do documento foi alvo de críticas do setor privado. Os agentes defendiam que era necessário ter uma estratégia clara. A avaliação também é que o Brasil precisa acelerar a implementação de um plano estratégico, sob o risco de ficar pra trás nessa disputa global.

Mas a expectativa, de acordo com o secretário, é que, com a publicação do documento, haja agora um maior engajamento da iniciativa privada. “Precisamos, por exemplo, do setor privado para mapear onde é que temos de priorizar a entrada do hidrogênio na economia brasileira, quais segmentos. Precisamos desse engajamento para trazer de maneira mais efetiva as estratégias empresariais”, afirmou.

Segundo ele, a expectativa é de que instituições e empresas “façam fila”, buscando o governo para dar mais velocidade e ajudar a entregar as ações com maior efetividade.

Barral também afirma esperar que haja uma coordenação no âmbito do Executivo federal e dos entes subnacionais, e uma articulação com transparência. Para ele, a efetiva implementação das medidas exige desenvolvimento tecnológico e formação profissional, por exemplo. “Tem de ter várias peças que precisam estar colocadas e todas elas dependem de políticas setoriais. Esperamos também que esse documento seja um marco de compromisso do governo e, com a implementação dessas ações que vão criar condições para que possamos ter os projetos.”

Secretário de Transição Energética e Planejamento do Ministério de Minas e Energia (MME), Thiago Barral. Foto: Tauan Alencar

O plano traça algumas metas para os próximos anos. Até 2025, o governo espera disseminar plantas pilotos no País. Essa etapa, segundo Barral, não pode ser deixada de lado, uma vez que é vista como fundamental para o sucesso e para construir uma base para consolidar o Brasil como um dos países mais competitivos na produção de hidrogênio de baixo carbono até 2030. Em um horizonte mais a longo prazo, a intenção é consolidar, até 2035, hubs de produção.

“A visão de longo prazo é que esse hidrogênio seja um insumo fundamental para o desenvolvimento do mercado doméstico da economia de baixo carbono, mas isso não exclui a possibilidade de exportação”, disse o secretário. “A exportação é uma das oportunidades que surgem a partir do momento que o Brasil tem essa competitividade.”

Hidrogênio verde dependerá da produção de energia renovável, como a eólica Foto: Werther Santana/Estadão

O Plano Trienal estabelece 65 ações, das quais 32 já estão em execução. Para alcançar os objetivos, o secretário destaca três delas como prioritárias para garantir os resultados esperados: a aprovação de um marco legal, cuja minuta está sendo discutida internamente antes de ir ao Congresso, a ampliação do uso de recursos de programas de Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para essa área e a viabilização de financiamentos competitivos e de baixo custo, o que significa avançar na captação de recursos junto aos bancos e instituições financeiras internacionais.

PL do hidrogênio

O governo ainda discute uma proposta legislativa para fomentar o desenvolvimento da produção nacional de hidrogênio de baixo carbono, de fontes renováveis, no Brasil. Thiago Barral explicou que o envio do projeto de lei ao Congresso deve levar cerca de dois meses.

O marco legal para o setor é uma das iniciativas do MME prevista no Plano Trienal. O documento, que reúne metas e propostas de ações para o crescimento de um mercado competitivo no Brasil, foi lançado na semana passada, após consulta pública e análise de mais de 650 contribuições recebidas. A ideia é atualizar o documento anualmente, mas por se tratar da primeira versão, deverá passar por uma revisão já no final deste ano.

“Já estamos com uma minuta [do Projeto de Lei] e agora iniciando uma etapa dentro do governo. Também já estamos dialogando com o Congresso Nacional, com o senador Cid Gomes [presidente da Comissão Especial para Debate de Políticas Públicas sobre Hidrogênio Verde] e com outras lideranças”, afirmou. “Estamos buscando primeiro fazer um debate dentro do governo para alinharmos o texto antes de apresentar isso ao Congresso. Esse processo deve levar cerca de dois meses”, complementou.

Apesar de caber ao MME a coordenação do comitê gestor do Plano Nacional do Hidrogênio, a proposta e as ações vêm sendo desenhadas com outras pastas, como Fazenda; Meio Ambiente; e Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). O PL está dentro de um “pacote” da pauta verde, que também inclui outras matérias. Neste primeiro momento, as prioridades são projetos que tratam do Combustível do Futuro e do mercado de carbono. Já as propostas sobre hidrogênio e eólicas offshore devem vir em seguida.

Segundo o secretário, a aprovação de um marco legal é importante para trazer clareza sobre pontos que são vistos como fundamentais para o desenvolvimento do mercado, como a definição do órgão que será responsável pela regulamentação e até mesmo para amarrar a definição do que é o hidrogênio de baixo carbono diante das divergências conceituais em diferentes países. “Entendemos como fundamental para dar perspectiva de longo e médio prazo, para que em 2030 tenhamos os projetos que estamos mirando.”

Um segundo ponto colocado como prioridade é intensificar os investimentos para a produção do hidrogênio, que ainda é muito cara em comparação com fontes tradicionais. A meta é aumentar em quase sete vezes os aportes em Pesquisa e Desenvolvimento (P&D) para ampliar a capacidade financeira de investimentos para projetos, passando de R$ 29 milhões registrados em 2020 para R$ 200 milhões por ano em 2025.

“Só vamos conseguir popularizar e viabilizar negócios em escala industrial se contribuirmos para reduzir o custo dessas tecnologias. Estamos mirando investimentos via recursos destinados para P&D, que serão cruciais”, explicou Barral. O governo também conta com a retomada do Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico, que estava contingenciado, para apoiar o desenvolvimento dos projetos.

Usina de energia solar que abastece a Claro, em Penápolis, interior do Estado de São Paulo Foto: DAYSE MARIA / ESTADÃO

Já um terceiro ponto é ampliar o acesso a financiamento competitivo, de baixo custo. O governo busca captar recursos e fomentar linhas de créditos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e instituições internacionais para viabilizar projetos em larga escala, que exigem investimentos bilionários. Segundo dados de monitoramento da Pasta, existem cerca US$ 30 bilhões em projetos mapeados para serem implantados no País.

Iniciativa privada

Para o setor privado, porém, o Brasil precisa correr bem mais rápido se quiser realmente ser um ator relevante no hidrogênio verde. A avaliação é que o combustível vai se tornar uma commodity nos próximos 10 anos e que o Brasil está no centro das atenções globais por conta de sua matriz elétrica 85% limpa, condição fundamental para a produção do novo combustível.

Mas um levantamento divulgado em junho pela consultoria A&M Infra mostra que, dos 359 projetos já anunciados no mundo, apenas um é no Brasil, em Suape, Pernambuco. “O Brasil está deixando uma oportunidade enorme na mesa e não vai surfar como deveria”, disse Filipe Bonaldo, diretor da consultoria, na época da divulgação do levantamento - antes, portanto, de o governo publicar a versão final do plano com as metas.

Para Bonaldo, as iniciativas para projetos no Brasil hoje estão sendo tomadas individualmente pelos Estados, em parceria com empresas privadas. E isso poderia deixar o Brasil de fora da corrida para abastecer países que não conseguem se descarbonizar, principalmente na Europa, em contraponto a outros países que saíram na frente, com planos bem estruturados pelos governos para desenvolver não apenas a produção, mas também a comercialização e transporte, além de linhas de financiamento e subsídios. / Colaborou Denise Luna

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

FUNDOS OFFSHORE: FAZENDA SE ANTECIPA E AJUSTA REGRAS SOBRE VARIAÇÃO CAMBIAL APÓS ALERTA DE LIRA

Projeto passou a permitir, por exemplo, compensação de ganhos e perdas decorrentes da oscilação do câmbio, o que beneficia o investidor; movimento faz parte de acordo com o presidente da Câmara

Por Bianca Lima e Adriana Fernandes

BRASÍLIA - Para facilitar a aprovação na Câmara dos Deputados, o Ministério da Fazenda se antecipou e fez três ajustes no projeto de lei que aperta a tributação sobre os fundos offshores (aplicações financeiras no exterior). As mudanças beneficiam os investidores que aportam dinheiro nesses produtos - voltados aos “super-ricos”. Duas das três alterações dizem respeito às regras sobre variação cambial, tema que foi levantado pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), na semana passada.

O PL foi enviado nesta segunda-feira, 28, ao Congresso Nacional, e propõe a tributação anual dos rendimentos de capitais aplicados fora do País, com alíquotas progressivas de 0% a 22,5%.

Atualmente, os valores investidos no exterior, muitos deles em paraísos fiscais, são tributados apenas quando resgatados e remetidos ao Brasil.

Alerta sobre variação cambial de fundos offshore foi dado por Lira. Foto: Marina Ramos/Agência Câmara

O texto também prevê a possibilidade de atualização de bens e direitos no exterior, ao valor de mercado em 31 de dezembro de 2023, com alíquota de 10% - no lugar dos 15% previstos na legislação vigente. A cúpula da Câmara dos Deputados, porém, já negocia uma redução para 6%.

Questionado na semana passada se haveria ambiente favorável para o avanço da proposta, que é peça-chave do pacote arrecadatório do governo, Lira afirmou: “Se for o texto acordado com o secretário (Executivo da Fazenda) Dario (Durigan), sim. Sem taxação da variação cambial, porque isso não existe”. A proposta, segundo a Fazenda, tem potencial de arrecadar R$ 20,8 bilhões até 2026.

Compensação da variação cambial

Foi nesse contexto que um dos artigos do PL passou a permitir a compensação de perdas e ganhos decorrentes da variação cambial, ou seja, valorização ou depreciação da moeda na qual estão os investimentos em relação ao real - como dólar, por exemplo.

Isso signifdica que, se o investidor tiver ganho cambial em um ativo e perda em outro, isso poderá ser compensado no momento da tributação, fazendo com que o imposto devido seja menor.

“Isso nunca foi permitido e vai melhorar as regras para as pessoas físicas que aplicam no exterior”, afirma ao Estadão o diretor de Programa da Secretaria Extraordinária da Reforma Tributária, Daniel Loria.

Ele frisa, no entanto, que isso está sendo feito dentro de uma mudança maior, de aumento da taxação desses investimentos e busca por isonomia tributária: “A gente não quer que os lucros das offshores fiquem represados, praticamente escondidos, por décadas e mais décadas, sem pagar imposto no Brasil”. Dados da Fazenda apontam que os investidores pessoas físicas têm mais de R$ 1 trilhão em ativos alocados fora do País.

Joanna Rezende, sócia do escritório Velloza Advogados, avalia que o aumento de tributação para as aplicações fora do País será relevante. “A alíquota máxima, de 22,5%, que hoje incide sobre ganhos de capital superiores a R$ 30 milhões anuais, passará a ser aplicada sobre rendimentos acima de R$ 50 mil”, afirma.

A tributarista vê com bons olhos a possibilidade de compensação cambial, inserida pelo governo nessa última versão do PL: “É uma melhoria da regra, um avanço”. E explica: “Caso o texto seja aprovado, o investidor passará a reportar, na declaração anual do Imposto de Renda, o ganho líquido dos investimentos, já descontadas as perdas”.

Ganho cambial entre tributação e distribuição

A segunda alteração isenta de impostos eventuais ganhos cambiais que possam ocorrer entre o momento da tributação do lucro da offshore e a sua efetiva distribuição aos cotistas, como dividendos.

“Vamos imaginar que eu tribute o lucro da minha offshore em 2023, com dólar a R$ 5, e distribua esse lucro em 2024, com o dólar a R$ 6. Nós estamos prevendo a isenção para essa variação cambial”, explica Loria.

Houve, ainda, um terceiro ajuste para atender ao setor privado: permitir que os detentores de offshore tenham a opção de declarar os ativos do fundo diretamente na pessoa física, no momento do ajuste anual do Imposto de Renda.

“Havia a seguinte preocupação: de o investidor valorizar os ativos na contabilidade, a valor justo, e o governo tributar o lucro de valor justo e não o lucro efetivo. Então isso está sendo contornado com essa solução, que é a pessoa física inserir (os ativos) na sua declaração, atraindo o regime de caixa, que só tributa na venda”, explica Loria.

A tributarista Elisabeth Libertuci avalia a mudança como positiva. “Isso elimina a distorção de se tributar ativos não realizados (não vendidos) por conta da marcação a mercado”, afirma.

A advogada dá um exemplo prático: “Vamos admitir que o fundo tenha comprado ações negociadas em Bolsa. Como se trata de uma offshore, todo ano é necessário informar no balanço o valor de mercado dos ativos. Em 31 de dezembro de 2023, hipoteticamente, essa ação valerá US$ 10. Já em 31 de dezembro de 2024, o valor aumentará para US$ 15. Em tese, isso é apenas uma quantificação de valores, porque a empresa ainda não vendeu essas ações, então ainda não obteve esse ganho de 50%. Por isso a opção de tributar na pessoa física, para não incorrer nesse problema.”

Questionado se esses ajustes atendem aos pleitos da Câmara e facilitam a tramitação na Casa, Loria avalia que as mudanças endereçam os principais pontos, mas afirma que a equipe econômica seguirá dialogando com os parlamentares.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

INDÚSTRIA É FUNDAMENTAL PARA O DESENVOLVIMENTO

Sem incrementá-la e lhe agregar ganhos de competitividade, nossa economia terá expansão aquém do potencial
Por Ricardo Steinbruch e Fernando Valente Pimentel - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Foi oportuna a reinstituição do Conselho Nacional de Desenvolvimento Industrial (CNDI) e a participação de entidades de classe, que lhe outorga mais legitimidade e conexão com a realidade dos desafios e possibilidades existentes. A manufatura desempenha papel crucial no desenvolvimento. Assim, é importante a criação de políticas de Estado para impulsioná-la e promover seu crescimento sustentável.

Uma estratégia industrial eficaz proporciona vários benefícios. Em primeiro lugar, incentiva o investimento em pesquisa e desenvolvimento (P&D). Isso permite que nosso parque fabril seja mais competitivo globalmente, ao criar produtos e processos mais avançados. Também promove a criação de empregos qualificados, contribuindo para a redução do desemprego e o crescimento da renda da população. Ao fortalecer o setor, o País fica menos dependente de importações, estimulando a produção interna e aumentando a capacidade de exportação.

Uma política industrial bem definida também incentiva a formação de cadeias produtivas e a integração de setores, gerando novos negócios e impulsionando segmentos complementares. Ademais, favorece a sustentabilidade, com práticas limpas e tecnologias verdes, e contribui para a redução das desigualdades regionais, levando o progresso a locais menos desenvolvidos. Há, ainda, o estímulo às parcerias entre empresas e instituições de ensino e pesquisa.

Política industrial bem definida traz diversos benefícios
Foto: TIAGO QUEIROZ / ESTADÃO

Todos os setores são importantes, mas a indústria é crucial para que retomemos níveis robustos de crescimento. Sem incrementá-la e lhe agregar ganhos de competitividade, nossa economia terá expansão aquém do potencial. É necessária uma política para seu fomento ancorada em P&D e que contemple linhas especiais de crédito, incentivos à produção e regime tributário incentivador de investimentos em inovação. Também defendemos as reformas tributária e administrativa, para melhorar a estrutura do Estado e racionalizar impostos. Os avanços precisam, ainda, ser aderentes à tecnologia de ponta e à governança ambiental, social e corporativa (ESG).

Como integrante do CNDI, a Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit) entende que a efetividade de uma política de Estado depende da coordenação entre os Poderes e os organismos envolvidos e métricas bem estabelecidas para o monitoramento. Também são decisivos investimentos em infraestrutura e na capacitação de recursos humanos. O desafio é imenso, mas cabe todo esforço para que o fomento do parque fabril seja um novo marco do desenvolvimento brasileiro.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 30/08/2023

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

PREÇO DA ENERGIA RENOVÁVEL CAI MAIS QUE O DE FÓSSEIS EM 2022

Relatório diz que o mundo deve adicionar anualmente mais do que o triplo do que foi somado em energias renováveis em 2022, em média, até 2030, para manter possível o limite do aquecimento de 1,5°C na temperatura
Por Daniela Chiaretti — De São Paulo

A energia renovável adicionada globalmente em 2022 reduziu a conta de combustível para gerar eletricidade no mundo todo. Quase 90% da capacidade das energias renováveis contratada no ano passado registrou custos mais baixos do que a eletricidade produzida através de combustíveis fósseis.

O aumento da capacidade instalada de energias renováveis desde o ano 2000 reduziu a conta global de combustível para o setor elétrico em pelo menos US$ 520 bilhões em 2022. Os países que não pertencem ao grupo da OCDE, a Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico, irão economizar US$ 580 bilhões durante o ciclo de vida das fontes de energias renováveis adicionadas em 2022.

Os dados fazem parte do relatório anual sobre o custo da produção de energia renovável publicado pela Agência Internacional para Energias Renováveis (Irena), com sede em Abu Dhabi, nos Emirados Árabes Unidos.

Segundo o “Renewable Power Generation Costs in 2022”, o custo das energias renováveis continuou caindo em 2022, apesar da inflação e do aumento dos preços dos materiais e equipamentos. Somente os custos da energia eólica offshore e da energia hidrelétrica aumentaram 2% e 18% respectivamente. Isso aconteceu, em parte, pela menor participação chinesa na implementação de eólicas offshore e “aos excessos de custos em um conjunto de grandes projetos hidrelétricos”, diz a nota à imprensa.

Em termos globais, o custo médio ponderado da eletricidade caiu entre 2% e 3% no caso da energia solar fotovoltaica, 5% para eólicas, 13% para bioenergia e 22% para energia geotérmica. A expansão das células solares fotovoltaicas e da energia eólica onshore na China foram os principais motivos para a queda nos custos.

“O ano de 2022 foi um ponto de virada na implantação de energias renováveis”, diz Francesco La Camera, diretor-geral da Irena, na nota à imprensa. “Sua competitividade nunca foi tão grande, apesar da persistente inflação dos custos das matérias-primas e equipamentos no mundo todo.” Cerca de 86% (187 gigawatts) de toda a capacidade renovável encomendada em 2022 teve custos mais baixos do que a eletricidade produzida a partir de combustíveis fósseis.

La Camera alerta, contudo, que o mundo deve adicionar anualmente 1.000 GW de energias renováveis, em média, até 2030, para manter o limite do aquecimento de 1,5°C ao alcance -mais do que o triplo do que foi somado em renováveis globalmente em 2022. “Não há tempo para que um novo sistema energético evolua gradualmente, como foi o caso dos combustíveis fósseis”, diz.

Entre 2010 e 2022, as energias solar e eólica se tornaram competitivas em comparação aos combustíveis fósseis, mesmo sem apoio financeiro. O custo médio global da energia solar fotovoltaica, por exemplo, caiu 89% no período, quase um terço menos do que o combustível fóssil mais barato do mundo. “A crise dos combustíveis fósseis em 2022 é um forte indicador dos benefícios que podem vir das energias renováveis, em termos de segurança energética”, diz o relatório. “De fato, 2022 foi o ano em que esses benefícios das renováveis foram ‘redescobertos’ globalmente”, diz o texto.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

SP FOI ATENDIDA NO NOVO PAC E FAREMOS OBRAS EM PARCERIA COM GOVERNO LULA, AFIRMA TARCÍSIO

Governador diz que deve participar de evento com presidente, que na véspera provocou Tarcísio e Zema por vínculo com Bolsonaro
Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo

Tarcísio de Freitas durante evento do governo de SP em Guarulhos — Foto: Fernando Nascimento/Governo do Estado de São Paulo

Aliado político do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL), o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), disse nesta quarta-feira (30) que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) atendeu aos pedidos do Estado no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e afirmou que fará obras em parceria com o governo federal.

Tarcísio disse que deve participar de eventos ao lado de Lula em São Paulo para o lançamento de obras do PAC, uma das principais bandeiras do governo petista. “Devo estar presente, sim. Eventos do PAC são importantes”, afirmou o governador.

> ***“Nós temos o ingresso de três obras no PAC. Nós solicitamos o ingresso dessas obras e as três solicitações que o governo do Estado de São Paulo fez foram atendidas", reiterou Tarcísio.***

O governador afirmou que pediu o ingresso no PAC do trem intercidades, da linha 2 do Metrô e das obras da travessia seca Santos-Guarujá. No caso do trem intercidades e da linha metroviária, o governo deve pedir financiamento do BNDES. Já em relação à travessia seca, Tarcísio disse que a obra deve contar com um aporte de recursos do governo federal, por meio do orçamento da União.

“Então os três pedidos que fizemos nós fomos atendidos pelo governo federal, e havendo um evento do Programa de Aceleração do Crescimento aqui em São Paulo, vamos fazer todo o esforço para estarmos presentes, sim”, afirmou o governador à imprensa depois de participar de um evento do

governo em Guarulhos, na região metropolitana da capital. “É importante, são obras que a gente vai fazer em conjunto, porque o destinatário final da política pública é o cidadão”.

Provocação de Lula
Nessa terça-feira (29), Lula provocou Tarcísio e o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), ao dizer que fará eventos para promover o PAC em São Paulo e em Minas mesmo sem a presença dos governadores. Tanto Tarcísio quanto Zema, também apoiador de Bolsonaro, são cotados como possíveis herdeiros do espólio eleitoral do ex-presidente em 2026.

“Eu quero ver se na outra semana eu consigo ir a Minas Gerais e a São Paulo, para discutir os investimentos do estado de São Paulo. Vamos tentar fazer um ato, vamos tentar a participação do governo do Estado. Se [Tarcísio] quiser participar, se não quiser participar, a gente fará o ato do mesmo jeito”, afirmou Lula, em sua transmissão semanal na internet. “Mas, como nós somos civilizados, nós vamos fazer e convocar o governador, porque é importante ele estar, porque os compromissos que vamos assumir são com ele também", disse o presidente, no programa “Conversa com o Presidente”.

Lula citou, como exemplo, o empréstimo de recursos, por meio do BNDES, para fazer a ferrovia Campinas-São Paulo. “Nós queremos que o governador esteja presente, afinal de contas é o Estado de São Paulo que vai fazer”, disse.

O governo federal prevê o investimento de R$ 179,6 bilhões por meio do novo PAC no Estado de São Paulo. É o segundo Estado com mais recursos previstos do programa, atrás apenas do Rio de Janeiro, que deve ter R$ 342,6 bilhões de investimentos, segundo previsão do governo.

Privatização do metrô
Ao falar com a imprensa sobre os planos para o metrô em São Paulo, Tarcísio disse que o leilão das linhas do metrô 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha deverá ser feito em 2025.

O governador disse que ainda não está decidido se as linhas serão concedidas ou privatizadas e afirmou que os estudos e a modelagem começaram agora e deverão ser feitos ao longo de 2024.

“Com relação à modelagem do metrô, ela está começando agora, vamos analisar a empresa, vamos ver qual é o melhor modelo para que a gente possa aumentar investimento, reduzir custos, melhorar a situação financeira, se é concessão, se a privatização, qual vai ser o formato do metrô dali pra frente. Então nós vamos estudar isso com muito cuidado, com muita responsabilidade. A ideia é que esse estudo aconteça ao longo do ano que vem e qualquer coisa em termos de leilão deve ocorrer em 2025”, disse.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

PETROLEIROS VAZIOS MOSTRAM QUE OPEP+ APERTOU MERCADO COM CORTES

Volume de barris de petróleo transportado ou armazenado atingiu o menor nível desde agosto de 2022
Por Alex Longley, Bloomberg

O volume de petróleo transportado ou armazenado em navios caiu para o nível mais baixo em um ano. É mais um sinal de como os cortes dos grandes produtores apertaram o mercado e prejudicaram os lucros dos armadores.

Atualmente, há cerca de 1,04 bilhão de barris em petroleiros a caminho de portos ou à espera de compradores. É o nível mais baixo desde o início de agosto do ano passado, segundo a empresa de análise de dados Kpler. Dados semelhante da Vortexa estimam que o volume de petróleo no mar está no nível mais baixo em 11 meses.

Um petroleiro se aproxima do Porto de Valparaíso, no Chile — Foto: vale_t/iStock by Getty Images

Em períodos de muita oferta, é comum que petroleiros fiquem cheios mesmo quando não realizam entregas, funcionando como tanques de estocagem flutuantes.

Os principais membros da Opep+, Arábia Saudita e Rússia, restringiram a produção nos últimos meses numa tentativa de enxugar o mercado, que sofreu com demanda fraca no primeiro semestre. Isso ajudou a impulsionar os futuros em Nova York acima de US$ 80 o barril.

Mas os cortes na oferta prejudicaram os lucros dos armadores de petroleiros porque há menos cargas para transportar, e o preço de referência do frete caiu para o nível mais baixo desde maio.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

COTADO PARA ASSUMIR MINISTÉRIO DOS PORTOS AVISA ALIADOS QUE É CONTRA PRIVATIZAR TERMINAL DE SANTOS

Deputado Silvio Costa Filho é do Republicanos, mesmo partido de Tarcísio de Freitas, favorável à privatização
Por Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília

Deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) — Foto: Zeca Ribeiro/Câmara dos Deputados

Indicado pelo Republicanos para assumir o Ministério dos Portos e Aeroportos, o deputado Silvio Costa Filho (Republicanos-PE) tem dito a aliados e governistas que é contra a privatização do Porto de Santos, no litoral de São Paulo, ainda que esta seja uma promessa de campanha do governador do Estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos), seu correligionário.

Segundo fontes próximas, o deputado defende "aprimorar a governança do Porto" em vez de entregar o terminal mais importante do país à iniciativa privada. A ideia, explicou um interlocutor, é manter as obras em andamento e ampliar novas ações que serão construídas dialogando com todos que fazem parte do porto, tanto em investimentos e infraestrutura quanto em programas sociais.

A posição de Silvio Costa Silvio sobre o tema é um assunto que tem gerado preocupação no governo Luiz Inácio Lula da Silva. Integrantes do Palácio do Planalto admitem receio, nos bastidores, com a possibilidade de que a escolha do deputado do Republicanos para a pasta facilite o caminho para a privatização do Porto de Santos.

A ideia de privatizar o Porto de Santos é uma das principais promessas de campanha de Tarcísio, mas vem esbarrando, principalmente, na postura do atual ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França (PSB), que é contra a medida e rival político do governador de São Paulo.

Na visão de alguns petistas, com a possível substituição de França por Costa Filho, entretanto, o caminho para a privatização poderia ficar livre, o que permitiria ao governador de São Paulo a chance de articular a entrega do Porto à iniciativa privada, já que o possível novo ministro e Tarcísio são do mesmo partido.

Ocupar o Ministério de Portos e Aeroportos é estratégico para o Republicanos. Além da grande capacidade de receber emendas parlamentares, a nomeação de Silvio Costa Filho vai retirar Márcio

França do caminho. O atual ministro tem sua base política em Santos, justamente onde fica o maior porto brasileiro. Na prática, a perda do ministério pode representar uma grande derrota para ele e o PSB, partido do vice-presidente Geraldo Alckmin.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

PRUMO VAI INVESTIR R$ 15 BILHÕES EM PROJETOS SUSTENTÁVEIS

Os investimentos estão previstos para um prazo de dez anos, mas podem se materializar em prazo menor
Por Kariny Leal, Valor — Rio

Rogerio Zampronha — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Prumo está estruturando projetos sustentáveis que vão totalizar investimentos de R$ 15 bilhões em dez anos, segundo Rogério Zampronha, presidente da Prumo. No Prumo Day, Zampronha anunciou os projetos que vão ser incluídos nesse planejamento.

Segundo Zampronha, serão R$ 5 bilhões para o projeto de HBI, conhecido como briquete verde, usado para descarbonizar os processos de altos fornos; uma planta de biogás, em que a primeira fase é estimada em R$ 300 milhões, e que deve ter continuidade; R$ 4 bilhões em gasodutos, que vai levar o gás de Cabiúnas até o Porto do Açu, que ainda não tem a rota final definida, mas que já tem licenciamento; projeto de tancagem de líquidos, de R$ 300 milhões, o Tancagem de Líquidos do Açu (TLA); projeto Spot, que levará óleo cru para refinarias selecionadas por oleodutos, estimado em R$ 2 bilhões; os demais R$ 2 bilhões virão de bases logísticas para eólicas offshore, que a Prumo já tem parcerias com outras companhias, como a Total.

Segundo o presidente, em um cenário mais otimista, os investimentos podem se materializar em prazo menor que os dez anos, em cerca de oito anos. “Espero que até 2031 os R$ 15 bilhões sejam alocados”, disse.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

ALCKMIN E FRANÇA INSISTEM NA PRÉ-CANDIDATURA DE TABATA À PREFEITURA DE SÃO PAULO EM 2024

Vice-presidente e ministro descartam aliança com Boulos, apoiado pelo PT, em meio à negociação de pastas do PSB na reforma ministerial
Por Cristiane Agostine, Valor — São Paulo

Com a aposta do PSB no lançamento da deputada federal Tabata Amaral à Prefeitura de São Paulo em 2024, o vice-presidente da República Geraldo Alckmin e o ministro Márcio França (Portos e Aeroportos) têm atuado diretamente para fortalecer a pré-candidatura da parlamentar na capital paulista.

Além de ajudarem na definição da estratégia eleitoral e no contato com lideranças políticas, Alckmin e França escalaram seus familiares para a pré-campanha de Tabata.

Segundo integrantes do PSB, Alckmin tem apresentado à deputada lideranças políticas e comunitárias, orientado sobre a estratégia da pré-campanha e buscado o apoio de pessoas que estavam filiadas ao PSDB, mas deixaram o partido. O vice-presidente da República foi fundador do PSDB e mantém um bom diálogo com tucanos em São Paulo.

A pré-campanha de Tabata tenta atrair o PSDB para a vice e negocia com a ala tucana que resiste a um acordo com o prefeito da capital, Ricardo Nunes (MDB), sobretudo depois que ele se aproximou do ex-presidente Jair Bolsonaro (PL). O diretório municipal tucano, no entanto, já declarou apoio a Nunes.

Além de Alckmin ajudar na aproximação da deputada com lideranças sociais, Lu Alckmin, esposa do vice-presidente, também participa da articulação da pré-candidatura em São Paulo.

Presidente estadual do PSB, o ministro Márcio França tem atuado nas costuras políticas, em conversas com lideranças nacionais do PDT, PT e Psol. Deputado estadual e filho do ministro, Caio França está no dia a dia da pré-campanha e participa de reuniões políticas com a parlamentar. "Tabata tem muitas chances na eleição", diz. Lucia França, esposa de Márcio, também atua na pré-campanha e deve ser candidata a vereadora, para ajudar a puxar votos para a bancada na Câmara Municipal da capital paulista.

Deputada Tabata Amaral e o ministro Márcio França — Foto: Reprodução/Instagram - Tabata Amaral

A deputada recebeu o aval de dirigentes nacionais do PSB para concorrer em 2024, como o presidente do partido, Carlos Siqueira; o governador do Espírito, Renato Casagrande, e o prefeito do Recife, João Campos, além de Alckmin e França. O partido garantiu recursos para a pré-campanha, tem discutido apoio com o PSDB e o Avante e negociado com marqueteiros.

PSB descarta acordo

Lideranças nacionais do PT, do Psol e do PSB conversaram sobre um acordo para ter um candidato único na cidade. A ideia era reproduzir em São Paulo a mesma frente ampla que elegeu o presidente Lula no ano passado, com os partidos de centro-esquerda juntos, mas a proposta não avançou.

O PSB afirmou ao comando nacional do PT que não desistirá da pré-candidatura para compor com o líder do Psol na Câmara, Guilherme Boulos. O partido alega que já abriu mão da candidatura de Márcio França ao governo do Estado em 2022 para apoiar o PT e agora precisa reforçar a legenda em São Paulo.

O PSB afirma também que apoiará o PT em cidades da região metropolitana da capital, como Mauá, Diadema e São Bernardo do Campo. E Boulos, que deve ter o PT na vice, foi lançado em 2022 por Lula e descartou a possibilidade de apoiar outro nome.

Dirigentes do PSB avaliam que o mal-estar do partido com Lula, em meio a indefinições sobre a reforma ministerial, dificulta ainda mais a possibilidade de um acordo para 2024 na cidade. Os ministérios de França (Portos e Aeroportos) e de Alckmin (Desenvolvimento, Indústria e Comércio e Serviços) são alvos do Centrão e o partido pode perder espaço no governo.

Com o cenário de duas pré-candidatura da centro-esquerda, Lula e Alckmin deverão ficar em palanques distintos na cidade.

A divisão no campo progressista em São Paulo é diferente do que acontece na centro-direita. O prefeito e candidato à reeleição Ricardo Nunes tem construído uma ampla aliança e busca o apoio do ex-presidente Jair Bolsonaro para ser o candidato único da direita.

Tabata evita falar sobre a pré-candidatura. Procurada pelo Valor, disse que o foco neste ano é o seu mandato na Câmara dos Deputados.

A parlamentar é presidente do diretório municipal do PSB na capital. A pré-candidatura é vista no partido como uma forma de ajudar o PSB a se fortalecer em São Paulo. Na Câmara Municipal, a

sigla só tem um dos 55 vereadores, Eliseu Gabriel. A projeção é aumentar a bancada para quatro ou cinco parlamentares.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

APESAR DA PRESSÃO DE LIRA, GOVERNO VAI MANTER FÁVARO NA AGRICULTURA

Lula diz a aliados que permanência do titular da pasta será discutida numa eventual 'segunda reforma ministerial'
Por Renan Truffi e Fabio Murakawa, Valor — Brasília

Ministro da Agricultura, Carlos Fávaro em sessão de comissão da Câmara — Foto: Lula Marques/Agência Brasil

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) decidiu deixar para uma possível "segunda reforma ministerial" a situação do ministro da Agricultura, Carlos Fávaro (PSD-MT), que tem sido alvo de ataques do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL).

Segundo fontes do Palácio do Planalto, o presidente avisou, nos últimos dias, que não irá avaliar neste momento os pedidos do Centrão para Fávaro ser substituído do cargo. A ideia é deixar essa questão para dezembro ou janeiro, quando o governo pode reformular, mais uma vez, a equipe ministerial.

A fritura de Fávaro começou há cerca de um mês, quando Lira — que tem trânsito fluente na frente parlamentar da agropecuária (FPA) — começou a fazer críticas públicas ao ministro da Agricultura. No dia 31 de julho, ao participar do programa “Roda Viva”, o presidente da Câmara criticou, sem citar Fávaro nominalmente, o direcionamento de recursos de emendas a municípios de Mato Grosso, base eleitoral do ministro.

> ***“Não acho justo que um ministro que não teve um voto, não fez concurso público para ser ministro, mande R$ 150 milhões para sete municípios da cidade [Estado] dele usando o mesmo orçamento que vocês [jornalistas] chamavam de secreto ontem”, afirmou Lira na ocasião.***

Nas últimas semanas semana, Lira reiterou as críticas em eventos públicos, e, desta vez, citou o nome de Fávaro, sugerindo que o ministro deveria deixar o cargo. Em rodas menores, o alagoano tem afirmado que o ministro desrespeitou o Congresso ao concentrar os recursos das emendas em seu Estado, segundo relatou ao Valor de uma fonte da bancada da agropecuária.

Reforma ministerial
Governo e partidos do chamado Centrão negociam há semanas mudanças na Esplanada dos Ministérios. O Palácio do Planalto tenta atrair quadros de partidos como Republicanos e PP na busca por mais apoio no Congresso e, dessa forma, aprovar com mais facilidade projetos de interesse do governo Lula.

O presidente estuda alterações, por exemplo, no Ministério de Portos e Aeroportos, e o desmebramento do Desenvolvimento Social – pasta cobiçada por ser responsável pela execução de programas relevantes, como o Bolsa Família e o Benefício de Prestação Continuada.

Na terça-feira (29), Lula confirmou a criação do Ministério de Micro e Pequenas Empresas, mas ainda não há nome definido para comandá-lo.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

PF FAZ OPERAÇÃO CONTRA TRAFICANTES QUE ENVIARAM 17 TONELADAS DE COCAÍNA À EUROPA VIA PORTO DE SANTOS

Terminal tem sido explorado clandestinamente por narcotraficantes que inserem toneladas de cocaína em contêineres; droga vem dos três países produtores – Colômbia, Peru e Bolívia
Por Marcos de Moura e Souza, Valor — São Paulo

A Polícia Federal realiza nesta quarta-feira (30) operação na região da Baixada Santista para desarticular um grupo criminoso que já teria, segundo as investigações, enviado 17 toneladas de cocaína para a Europa, por meio de navios cargueiros que partem do Porto de Santos.

A chamada Operação Pactolo prevê o cumprimento de mandados de busca e apreensão em Santos e Praia Grande, além de medidas de sequestro de apartamentos de luxo e de bloqueio de contas bancárias, num total estimado de R$ 2,8 bilhões.

O porto tem sido explorado clandestinamente por narcotraficantes que inserem toneladas e toneladas de cocaína em contêineres e em meio a cargas a granel. A droga vem dos três países produtores – Colômbia, Peru e Bolívia – e, por meio, do porto é enviada sobretudo para o mercado europeu.

A operação da PF ocorre num momento em que a Polícia Militar mantém a operação Escudo, que, segundo o governo do Estado, tem o objetivo de minar a força do crime organizado em Santos, Guarujá e região.

A operação do governo do Estado tem atraído críticas por sua alta letalidade e gerado questionamentos sobre até que ponto essa estratégia de confronto mina, de fato, as operações do crime associado ao narcotráfico.

Ao falar da operação, PF afirmou por meio de nota:
“As investigações revelaram que a Organização Criminosa constituiu uma complexa estrutura logística para operacionalizar as ações de narcotráfico internacional, que abrange desde a produção da droga no exterior, seu posterior ingresso e transporte dentro do território nacional, distribuição interna, preparação e envio dos carregamentos de cocaína para o exterior utilizando principalmente o modal marítimo.”

Ainda segundo a PF, grande parte dos carregamentos de cocaína movimentada pelo grupo tinha como destino os portos da Europa. O grupo atuava predominantemente na região do Porto de Santos, disse a PF.

“Foram identificadas cerca de 21 apreensões no Brasil e no Exterior, totalizando aproximadamente 17 toneladas de cocaína, que através de investigação foram vinculadas à atuação desta Organização Criminosa”, afirmou a instituição, por meio de nota.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

PRUMO FAZ PARCERIA COM GEO BIOGAS PARA ESTUDAR INSTALAÇÃO DE PLANTA DE BIOGÁS NO PORTO DO AÇU

"Decidimos priorizar a indústria de baixo carbono na atuação no Porto do Açu", disse o presidente da Prumo, Rogério Zampronha
Por Kariny Leal e Fábio Couto, Valor — Rio

A Prumo anunciou nesta quarta-feira (30) uma parceria com a Geo Biogás para estudar a viabilidade da instalação de uma planta de biogás nas instalações do Porto do Açu, no Rio de Janeiro. O acordo será assinado entre as companhias ao fim do Prumo Day, que ocorre hoje no Rio, conforme anunciou o presidente da Prumo, Rogério Zampronha.

“Decidimos priorizar a indústria de baixo carbono na atuação no Porto do Açu”, diz Zampronha na abertura do evento. “Produtos da transição energética são mais competitivos. São virtudes inegáveis que não podemos desperdiçar.”

“O Açu é a plataforma ideal para a planta de baixo carbono”, afirma Zampronha.

Porto do Açu — Foto: Maria Magdalena Arrellaga/Bloomberg

“Esta planta vai permitir ofertar no porto metano renovável com toda a sinergia para setores onde a descarbonizar é um grande desafio, como os do aço, de fertilizantes e de transporte marítimo. Pode significar um passo importante para a industrialização de baixo carbono”, afirmou Alessandro Gardemann, presidente da Geo Bio Gas&Carbon.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

PORTO DE SANTOS É NÓ EM ACORDO COM REPUBLICANOS

Por Valor

Possibilidade de privatização pode ser facilitada caso o partido assuma o controle do Ministério de Portos e Aeroportos, o que preocupa integrantes do Palácio do Planalto 30/08/2023 05h00 Atualizado há 13 horas A criação do Ministério da Micro e Pequena Empresa, confirmada ontem pelo presidente Lula, encaixa-se em nova tentativa de convencer o Republicanos a assumir outra pasta que não a de Portos e Aeroportos, hoje com Márcio França (PSB).

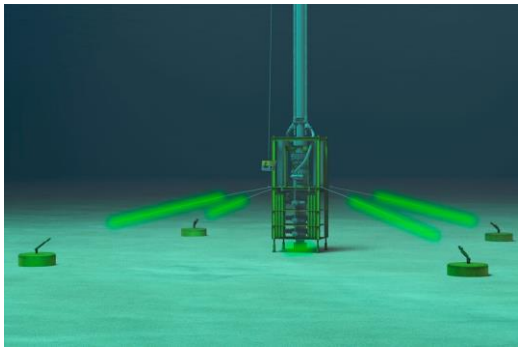
O partido, no entanto, tem recusado a oferta. O caso envolve o Porto de Santos (SP), que o governador Tarcísio de Freitas, também do Republicanos, gostaria de ver privatizado. Os ministério dos Esportes e da Ciência e Tecnologia também estão na mesa de negociação. O governo ainda discute com o PP a entrada do deputado André Fufuca, a partir de uma cisão do Ministério do Desenvolvimento Social, para que o PT continue à frente do Bolsa Família.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 30/08/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS RECEBE PRÊMIO OTC BRASIL POR TECNOLOGIA INOVADORA DE POÇOS

Da Redação OFFSHORE 30/08/2023 - 18:03



Inovação traz maior eficiência, segurança operacional e menor impacto ambiental

A Offshore Technology Conference (OTC) anunciou, nesta quarta-feira (30), que a Petrobras receberá o prêmio OTC Distinguished Achievement Award Brasil 2023 em reconhecimento ao desenvolvimento de uma solução tecnológica inédita na indústria offshore mundial, dedicada à construção e intervenção em poços. Considerado de grande relevância para o segmento de águas profundas, o prêmio será entregue à companhia em outubro, durante a

edição brasileira da conferência da OTC, no Rio de Janeiro.

Para desenvolver a nova solução, a Petrobras utilizou uma combinação inédita: a tecnologia de ancoragem de BOP (Blowout Preventer – equipamento de segurança que controla a pressão do poço) com a análise de riser (coluna de interligação da sonda ao poço) em tempo real, trazendo como principal ganho a possibilidade de uso de sondas mais modernas de posicionamento dinâmico em substituição às sondas ancoradas.

O novo método reduz em sete dias a duração das intervenções em poços de águas rasas, proporcionando diminuição de custos e redução média de 10% em emissões de gases de efeito estufa. Além disso, reduz em 99% o impacto da ancoragem no fundo do mar – quando comparado com a utilização de uma sonda convencional —, diminuindo na mesma proporção a área impactada no leito marinho. Com isso, a nova solução torna viável operações em áreas congestionadas ou ambientalmente sensíveis.

Confira a nova tecnologia premiada: Vídeo - Tecnologia Petrobras Premiada
“No ano em que a Petrobras completa 70 anos, receber mais um prêmio da OTC, que é a principal entidade da indústria offshore mundial, nos deixa muito orgulhosos. É o reconhecimento à capacidade técnica e à competência dos nossos trabalhadores e trabalhadoras, incansáveis na busca pelas melhores soluções e melhores resultados, sempre pautados pelos mais rigorosos padrões de segurança. Ao longo da nossa história, soubemos transformar desafios em tecnologias inovadoras, que moldaram nossa evolução e deixaram um legado sem precedentes para o setor. É preciso reconhecer que se não fosse a dedicação e excelência dos nossos profissionais, de braços dados com nossos parceiros e fornecedores, não teríamos chegado tão longe”, disse o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

Primeira ancoragem de BOP em águas rasas do mundo
A nova solução possibilitou que sondas que atuam em lâminas d´água profundas também operem em locações de águas rasas – sendo adaptadas com o BOP ancorado para essa finalidade. Graças a esse método, a Petrobras realizou a primeira ancoragem de BOP em águas rasas do mundo, dispensando embarcações de ancoragem, reduzindo custos e permitindo a operação de poços com dificuldade de acesso – um verdadeiro legado para a indústria mundial. Outra vantagem da tecnologia é o aumento considerável na segurança das operações.

A Petrobras prevê utilizar essa nova solução em projetos futuros de revitalização de campos maduros, atendendo às demandas ambientais pela operação de poços com menor impacto possível.

Histórico de prêmios OTC
A OTC é considerada a entidade mais relevante da indústria offshore – e a Petrobras vai receber a versão brasileira do prêmio pela segunda vez. O primeiro prêmio foi entregue em 2019, em reconhecimento ao conjunto de tecnologias desenvolvidas pela companhia para desenvolver a produção do bloco de Libra, no pré-sal da Bacia de Santos.

Além disso, a Petrobras já recebeu outros quatro prêmios OTC em sua versão internacional: em 1992 (pelas inovações desenvolvidas para o campo de Marlim, na Bacia de Campos); em 2001 (pelas tecnologias empregadas em Roncador, também naquela bacia); em 2015 (pelo conjunto de soluções de última geração empregadas para viabilizar o campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos) e finalmente em 2020 (pelos métodos inéditos concebidos para impulsionar a produção do campo de Búzios, no pré-sal, o maior do mundo em águas ultraprofundas).

Graças à evolução tecnológica experimentada pela Petrobras, reconhecida pelos sucessivos prêmios da OTC, a companhia consolidou, ao longo das últimas décadas, sua liderança mundial na produção em águas profundas e ultraprofundas.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

VLI ADQUIRE 168 VAGÕES E TRÊS LOCOMOTIVAS PARA TRANSPORTE DO AGRONEGÓCIO NA FERROVIA NORTE-SUL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/08/2023 - 18:03

Os vagões serão fabricados pela Greenbrier Maxion, localizada em Hortolândia (SP), e devem ser entregues ainda neste ano

A VLI concluiu os pedidos de compra de 168 vagões Hopper HTT e três locomotivas para operação na Ferrovia Norte-Sul, que serão utilizados para o transporte do agronegócio brasileiro, exportado pelo sistema portuário de São Luís a vários destinos do mundo. O negócio movimenta um total aproximado de R$ 200 milhões.

Os vagões serão fabricados pela Greenbrier Maxion, localizada em Hortolândia (SP), e devem ser entregues ainda neste ano. Já as locomotivas, modelo ES43BBi, foram adquiridas junto à Wabtec, fabricante instalada em Contagem, na região metropolitana de Belo Horizonte (MG). A previsão de entrega, neste caso, é até dezembro de 2024.

“A VLI é uma companhia que se orgulha de ser desenvolvimentista, o que nos permite contribuir com o crescimento das exportações do país e, ao mesmo tempo, fortalecer uma vasta cadeia de suprimentos, como a indústria ferroviária e metalmecânica, de uma forma geral. A aquisição deste novo lote de materiais rodantes atende à demanda do agronegócio brasileiro e à geração de capacidade para o transporte de outros insumos que movimentamos no tramo Norte da Ferrovia Norte-Sul, como celulose, combustíveis e fertilizantes”, afirma Fábio Marchiori, diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI.

Os vagões Hopper HTT, desenvolvidos e produzidos pela Greenbrier Maxion, possuem três principais diferenciais: redução do comprimento sem perda de volume, diminuição da tara (peso) e aumento da vida útil. Com todas essas otimizações, há um incremento na capacidade de carga por trem. Outro destaque é o sistema descarga rápida e o revestimento interno com pintura especial, que não retém a carga no interior do vagão. Além disso, as unidades novas possuem o sistema do truque Motion Control, de alto desempenho e com redução do desgaste de componentes, gerando menor consumo de combustível e mais segurança.

Em abril deste ano, a companhia anunciou a aquisição de 78 vagões para operação no mesmo trecho, em virtude da inauguração oficial de um fluxo de retorno de fertilizantes em parceria com a Companhia Operadora Portuária do Itaqui (COPI). Esta operação é resultado de investimentos de cerca de R$ 400 milhões e liga o terminal da COPI no Maranhão ao Terminal Integrador de Palmeirante, da VLI, no Tocantins.

A VLI detém a concessão do tramo norte da Ferrovia Norte-Sul, que compõe o chamado corredor Norte da companhia. No último ano, a movimentação de cargas neste trecho teve aumento de 15%, em comparação com 2021, passando de 12,7 para 15 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

OPERAÇÃO PORTUÁRIA DA MULTILOG CRESCE NA BAHIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/08/2023 - 18:03

O crescimento da movimentação logística de setores como o de mineração e celulose e papel na Bahia está impulsionando os negócios da Multilog, empresa de logística, tanto no estado quanto na região Nordeste. Com operação nos portos de Salvador e Ilhéus, a empresa vem prestando serviços para mineradoras e indústrias.

"A Bahia tem se destacado no mapa nacional da mineração, com crescimento da produção, e também nos setores de celulose e químico. Em razão disso, estamos sendo procurados para participar de mais projetos para embarque e desembarque de produtos", conta Murillo Mello, diretor regional Nordeste da Multilog. Ele destaca que a operação local deve impulsionar inclusive o crescimento da companhia na região Nordeste.

Hoje a Multilog realiza operações nos dois portos. Entre elas, destaca-se o armazenamento e o embarque de celulose solúvel especial em navios que seguem para a Ásia. São embarcadas, em média, 14 mil toneladas/mês em Salvador, divididas em duas remessas de 7 mil toneladas/dia, realizadas no prazo de dois dias. O volume corresponde a cerca de 500 contêineres mensais, o que requer o uso de equipamentos especiais, como empilhadeiras com garras específicas para fardos de celulose.

Já em Ilhéus, para o setor de mineração, a Multilog realiza uma operação que engloba o armazenamento e embarque de concentrado de níquel a granel, minério muito utilizado na fabricação de baterias recarregáveis. A empresa recebe as carretas transportadoras do produto diariamente, durante cerca de 25 dias, em caminhões caçambas, e realiza o embarque nos navios em um dia e meio com caixas articuladas.

Nessa mesma linha de atuação, a Multilog faz outra operação de exportação de concentrado de lítio, minério também utilizado em baterias dos carros elétricos, na qual embarca trimestralmente em navios perto de 8 mil toneladas.

A Multilog movimenta uma receita operacional bruta superior a R$ 100 milhões no estado – o equivalente a 8% do total do grupo, e atua para elevar o faturamento para R$ 250 milhões nos próximos anos.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

TERMINAL DE CONTÊINERES DE PARANAGUÁ APRESENTA PRIMEIRO ÔNIBUS ELÉTRICO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 30/08/2023 - 18:03

TCP também investiu na eletrificação de dois guindastes para reduzir emissão de gases de efeito estufa e diminuir o custo de manutenção dos equipamentos

Nesta terça-feira (29), a empresa que administra o Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP) recebeu seu primeiro veículo 100% elétrico. Totalmente silencioso e com zero emissões de CO2, o modelo D9W 20.410, da marca chinesa BYD, oferece uma autonomia de 250 km por carga, além de contar com um sistema de freios regenerativos, que auxilia no carregamento da bateria sempre que houver frenagens.

O gerente de manutenção da TCP, Fernando Reis, aponta que "outra vantagem observada para a escolha deste modelo está na suspensão pneumática, a qual permite rebaixar o veículo na altura da carroceria, facilitando a entrada de passageiros, ou elevar o ônibus para superar quaisquer obstáculos na via".

Devido às medidas de segurança e ao grande espaço do terminal, que atualmente conta com 480 mil m², os ônibus são o principal meio de locomoção usados dentro da TCP para deslocar os colaboradores aos postos de trabalho. Com o novo modelo elétrico, a frota atual passa a ser de três veículos.

Outra medida sustentável recente da empresa foi a eletrificação de dois RTGs (pórticos para contêineres sobre pneus). Concluído em 29 de agosto, o processo de eletrificação dos dois RTGs, usados para movimentar os contêineres que chegam ao terminal pela ferrovia, levou três meses.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

TERMINAL DE COMBUSTÍVEIS EM BELÉM É ENQUADRADO NO REIDI

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 30/08/2023 - 16:23

(Arquivo/Divulgação SNPTA)

Projeto proposto por subsidiária da Transpetro contempla fase 1 de arrendamento no porto organizado. Habilitação no regime especial prevê cerca de 4,5 milhões em suspensões fiscais

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aprovou o enquadramento da fase 1 da implantação de um terminal de granéis líquidos no porto organizado de Belém (PA) no Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). O projeto habilitado, denominado terminal de Miramar, foi proposto pela Transpetro Bel 09 S.A. (Transbel), subsidiária integral da Transpetro de propósito específico.

A área pública BEL-09 foi arrendada para movimentação, armazenagem e distribuição de granéis líquidos, especialmente combustíveis e gás liquefeito de petróleo (GLP). O certame foi realizado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) em abril de 2019.

Na ocasião, a Transpetro ofereceu o maior valor de outorga pela área BEL-09: R$ 30,3 milhões, com investimentos estimados em R$ 128 milhões durante todo o período de concessão. A fase 1 tem estimativa de R$ 48,3 milhões em investimentos, com cerca de R$ 4,5 milhões em suspensões fiscais a partir do Reidi.

O arrendamento permite à empresa realizar carga e descarga, armazéns, gestão de terminais aquaviários, navegação de apoio portuário e demais atividades relacionadas à movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinadas ou provenientes do transporte aquaviário.

O ministério enquadrou o projeto de investimento em infraestrutura no setor de transportes (portos organizados e instalações portuárias autorizadas) do regime especial. De acordo com a portaria publicada no Diário Oficial da União, na última terça-feira (29), a Transpetro deverá informar ao MPor a conclusão do projeto ou o pedido de cancelamento da habilitação, no prazo de 30 dias, a contar da conclusão ou do pedido de cancelamento.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

PPSA REGISTRA EM JULHO MAIOR ARRECADAÇÃO DO ANO

A Pré-Sal Petróleo S.A (PPSA), empresa vinculada ao Ministério de Minas e Energia (MME), teve a maior arrecadação do ano neste mês de julho: R$ 818,41 milhões. O valor é referente à comercialização, no período, da parcela de petróleo e gás natural que a União tem direito nos contratos de partilha de produção. Até então, o melhor resultado havia sido o de março, quando foram arrecadados R$ 783,9 milhões.

De janeiro a julho deste ano, a arrecadação total somou R$ 3,65 bilhões, 162% a mais do que o registrado no mesmo

período de 2022 (R$ 1,39 bilhão). A expectativa da empresa é de que a arrecadação do ano ultrapasse R$ 5 bilhões.

Do total arrecadado até julho, mais de 95% são relativos às parcelas de óleo comercializadas pela PPSA referentes aos contratos de Sapinhoá, Mero, Búzios, Tupi e Atapu.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2023

MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

Este conteúdo também está disponível na *www.mercoshipping.com* e no *www.linkedin.com/company/merco-shipping-maritima-ltda*
Fonte : InforMS
Data: 30/08/2023