

INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING

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

Edição 205/2023
Data: 19/12/2023



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS REGISTRA AUMENTO DE 5% NAS EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR EM 2023.....	4
CHINA É O DESTINO NÚMERO 1 DO AÇÚCAR EXPORTADO PELO PORTO DE SANTOS.....	5
PORTO NO RIO DE JANEIRO TERÁ TERMINAL PARA MOVIMENTAÇÃO DE MILHO E SOJA	6
RENOVE E REINVENTE: FAÇA UM 2024 DIFERENTE	6
PORTO PODERIA TORNAR ZPE NA BAIXADA SANTISTA COMPETITIVA, DIZEM ESPECIALISTAS.....	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	9
REFINARIA ABREU E LIMA VAI INVESTIR R\$ 646,7 MILHÕES.....	9
TERESA LEITÃO CRITICA POSSÍVEL VENDA DA COPERGÁS.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	11
REUNIÃO COLEGIADA - ANTAQ DETERMINA ABATIMENTOS TARIFÁRIOS EM CASO DE PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA NOS CANAIS DE ACESSO PORTUÁRIO.....	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
A PARTIR DE 28 DE JANEIRO, MOTORISTAS C, D E E DIRIGINDO SEM EXAME TOXICOLÓGICO PODERÃO SER MULTADOS	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – UM PASSO IMPORTANTE.....	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Aeroportos 1</i>	14
<i>Aeroportos 2</i>	14
<i>Aeroportos 3</i>	14
<i>Aeroportos 4</i>	14
<i>Aeroportos 5</i>	14
NACIONAL - COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM MEDIDAS PARA BARATEAR PASSAGENS.....	15
NACIONAL - PORTOS COM PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA NOS CANAIS DE ACESSO TERÃO QUE REDUZIR TARIFAS	16
FERROVIAS - VLI E GERDAU RENOVAM PARCERIA PARA TRANSPORTE DE CARVÃO E AÇO	17
GILMARA TEMÓTEO É A NOVA DIRETORA EXECUTIVA DA ABEPH.....	17
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP LANÇA EDITAL DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO LOTE LITORAL PAULISTA.....	18
REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PRORROGA VÍNCULO COM ECOPORTO	19
REGIÃO SUDESTE - CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO RECEBE A MAIS ALTA HONRARIA DE SANTOS.....	20
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	21
MSC E CMA CGM SUSPENDEM TRÂNSITOS NO MAR VERMELHO, JUNTANDO-SE À HAPAGE E À MAERSK.....	21
OPERAÇÃO VERÃO É INICIADA NAS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO	22
BRASIL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,07 BI E CORRENTE DE COMÉRCIO DE US\$ 11,176 BI.....	23
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	24
IMPOSTO NO PETRÓLEO E DESONERAÇÃO DO HIDROGÊNIO MARCAM ESCOLHAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA	24
CNPE DETERMINA SUSPENSÃO DE ABERTURA PARA IMPORTAÇÃO DE BIODIESEL	26
ATLAS PROMETE FERTILIZANTE DE HIDROGÊNIO VERDE A PREÇO DE CONVENCIONAL	27
EQUINOR FECHA ACORDO COM AZEVEDO & TRAVASSOS PARA INSTALAÇÕES ONSHORE DO PROJETO RAIA.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ	30
ORÇAMENTO: CONGRESSO APROVA LDO PARA 2024 COM R\$ 48 BILHÕES EM EMENDAS PARLAMENTARES E META FISCAL ZERO	30
GOVERNO FAZ ACORDO PARA ADIAR PARA 2024 VOTAÇÃO DE PROJETO DE NOVO ENSINO MÉDIO COM ALTERAÇÕES DE RELATOR.....	32
LIRA QUER SE ANTECIPAR AO TSE E REGULAMENTAR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL ANTES DE ELEIÇÕES MUNICIPAIS	33
ORÇAMENTO: CONGRESSO VOTA HOJE LDO DE 2024 COM EMENDAS DE R\$ 48 BI E META DE DÉFICIT ZERO.....	34
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	35
BRASKEM: AFUNDAMENTO DE SOLO EM MACEIÓ E CPI PODEM DIFICULTAR VENDA DA EMPRESA.....	35
TRIBUTÁRIA: LIRA QUER TRAMITAÇÃO SIMULTÂNEA EM 2024 DA REFORMA DA RENDA E REGULAMENTAÇÃO DO CONSUMO	39
LIRA QUER RETOMAR TAXAÇÃO DOS CASSINOS ONLINE NO PROJETO QUE TRIBUTA APOSTAS ESPORTIVAS.....	40
EM VITÓRIA DO AGRO, GOVERNO ELEVA TEOR DO BIODIESEL NO DIESEL DE 12% PARA 14% A PARTIR DE MARÇO.....	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	43
BTP FIRMA RENOVAÇÃO DE TERMINAL EM SANTOS E PLANEJA R\$ 1,9 BI DE INVESTIMENTO EM 4 ANOS.....	43



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 205/2023
Página 3 de 53
Data: 19/12/2023
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

EUA LIDERAM FORÇA-TAREFA INTERNACIONAL PARA PATRULHAR ÁGUAS DO MAR VERMELHO APÓS ESCALADA DE ATAQUES A NAVIOS.....	44
PRUMO AVANÇA EM PROJETO DE POLO DE HIDROGÊNIO VERDE.....	45
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	46
COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM PLANO COM PASSAGENS A R\$ 799 EM 2024.....	46
BC: EQUILÍBRIO DE CONTAS PÚBLICAS É IMPORTANTE PARA QUEDA DA INFLAÇÃO.....	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
PORTO SUDESTE ASSUME META DE REDUZIR EMISSÕES EM MAIS DE 50% ATÉ 2033.....	50
PORTOS RIO BUSCA INTERESSADOS EM PROJETO BÁSICO PARA DRAGAGENS EM ÍTAGUAÍ.....	52
CRESCE A LISTA DE ARMADORES QUE EVITAM O MAR VERMELHO COM O AUMENTO DE ATAQUES.....	53
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53

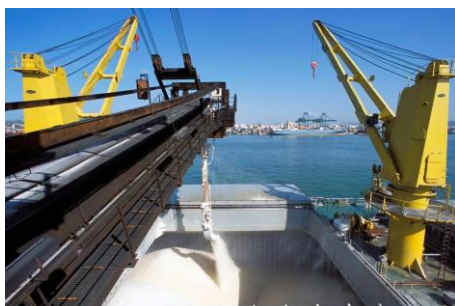


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS REGISTRA AUMENTO DE 5% NAS EXPORTAÇÕES DE AÇÚCAR EM 2023

Foram embarcadas 19,8 milhões de toneladas de janeiro a novembro, um milhão a mais do que em igual período de 2022

Por: **Bárbara Farias**



Embarque de açúcar no Porto de Santos: exportações da commodity chegaram a quase 20 milhões este ano Foto: Adobe Stock

As exportações de açúcar ultrapassaram 19,8 milhões de toneladas de janeiro a novembro deste ano no Porto de Santos, um aumento em 5% sobre a movimentação de 2022 em igual período, que foi de 18,8 milhões. Os dados constam no sistema Estatísticas On-line da Autoridade Portuária de Santos.

O Porto de Santos movimentou, de janeiro a novembro deste ano, 157,9 milhões de toneladas, sendo 118,6 milhões de toneladas em exportações. O açúcar representa 16,7% do total exportado no período e a terceira principal carga movimentada no ano, atrás da soja em grãos (29,9 milhões de toneladas) e de outras mercadorias (26,9 milhões de toneladas). O açúcar superou o milho (18,5 milhões de toneladas) e o farelo de soja (8,7 milhões de toneladas).

Quanto à natureza da carga, das 19,8 milhões de toneladas embarcadas, 17,5 milhões de toneladas do produto correspondem a granel sólido, 2,1 milhões de toneladas foram cargas containerizadas e 210,7 mil de carga geral.

O presidente da APS, Anderson Pomini, disse, em nota, que “o resultado superior ao ano passado comprova que o Porto de Santos investiu em evolução, como na tecnologia das previsões hiperlocais, que preveem precipitações localizadas com grande precisão. Isso permite aproveitar as janelas sem chuva mesmo numa estação chuvosa. E também comprova nosso potencial de expansão dos serviços portuários com eficiência”, afirmou.

A APS complementou à Reportagem que “além disso, nos períodos em que o tempo firma tem sido providenciado um esforço conjunto para acelerar os embarques e a liberação dos navios carregados nos terminais e a organização dos comboios de entrada e saída de navios”.

Detalhamento

Mais de dez terminais movimentam açúcar no complexo santista. A Epsa, da CLI, liderou os embarques neste ano, com 7,1 milhões de toneladas, seguida da Copersucar (4,6 milhões de toneladas), Tiplam (3,9 milhões de toneladas), Teag (1,9 milhão de toneladas), BTP (1,6 milhão de toneladas), Santos Brasil (308,1 mil toneladas), NST (200,1 mil toneladas), DP World Santos (186,7 mil toneladas), Ecoporto Santos (76,8 mil toneladas), Localfrio (9,7 mil toneladas) e outros (9,2 toneladas).

Conforme o levantamento estatístico da APS, em novembro, o açúcar também figura em terceiro lugar entre as principais cargas movimentadas, com 2,49 milhões de toneladas, acima dos 2,2 milhões de toneladas de 2022, atrás apenas do milho (3,6 milhões de toneladas) e outras mercadorias (2,54 milhões de toneladas).

Fonte: **A Tribuna Digital - SP**

Data: **19/12/2023**

CHINA É O DESTINO NÚMERO 1 DO AÇÚCAR EXPORTADO PELO PORTO DE SANTOS

Movimentação da carga tem como principais destinos os países asiáticos e africanos

Por: Bárbara Farias



Armazém de açúcar: movimentação da carga a partir dos terminais de Santos tem como principais destinos os países asiáticos e africanos Foto: Divulgação

Entre os principais destinos do açúcar exportado pelo Porto de Santos nos 11 primeiros meses deste ano, destaque para a China (3,1 milhões de toneladas), a Índia (1,7 milhão de toneladas), a Nigéria (1,5 milhão de toneladas), o Marrocos (1,4 milhão de toneladas) e a Arábia Saudita (1,4 milhão de toneladas) - confira os 15 principais destinos na tabela.

Com o açúcar ganhando cada vez mais espaço nas operações, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informou que “acaba de licitar a dragagem de aprofundamento dos berços dos cais dos açucareiros, após mais de 10 anos da ampliação da profundidade do canal para 15 metros, para garantir nos próximos anos que o complexo santista se mantenha como principal saída do açúcar brasileiro para o mundo”.

De acordo com a estatal responsável pela gestão do Porto de Santos, “o resultado da licitação encontra-se em fase de homologação e deverá ser divulgado nos próximos dias”.

OS NÚMEROS DE 2023

Destino	FOB (US\$)	Toneladas
China	1.552.901.438	3.139.271
Índia	831.743.579	1.653.745
Nigéria	664.118.888	1.460.681
Marrocos	687.809.771	1.440.396
Arábia Saudita	670.342.158	1.412.238
Indonésia	654.069.432	1.301.608
Bangladesh	492.366.843	1.033.323
Emirados Árabes Unidos	461.962.444	977.758
Iraque	429.594.206	908.967
Argélia	396.871.374	848.716
Egito	404.322.529	839.937
Malásia	285.877.630	604.490
Iêmen	219.504.529	454.384
Canadá	156.821.117	334.219
Estados Unidos	196.012.872	329.444
Outros	1.776.581.417	3.435.005

FONTE: AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS (APS)

Os números de 2023 Foto: Divulgação Autoridade Portuária de Santos

Números nacionais

A Região Sudeste, principal produtora de cana-de-açúcar do País, deverá aumentar o volume colhido em 12,2%, em comparação à safra anterior, totalizando 434,98 milhões de toneladas, segundo dados do 3º Levantamento da Safra 2023/2024, da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab).

A área apresenta uma leve redução, mas a produtividade média deverá aumentar de 75.629 quilos por hectare para 85.046 kg por hectare. Em São Paulo, o maior estado produtor, o início da safra foi

marcado por chuvas intensas e consecutivas que favoreceram as lavouras de cana. A partir do segundo semestre, a estiagem acelerou a colheita.

Além da boa produção, importantes produtores como Índia e Paquistão terão menores embarques, o que beneficia os produtores brasileiros. De abril a outubro deste ano, já foram exportadas 18,8 milhões de toneladas do adoçante, o que corresponde a um aumento de 9,7% na comparação com o mesmo período do ciclo anterior, segundo dados divulgados pelo Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/12/2023

PORTO NO RIO DE JANEIRO TERÁ TERMINAL PARA MOVIMENTAÇÃO DE MILHO E SOJA

Operação está prevista para ser iniciada em 2026

Por: A Tribuna Digital - SP



Operação, focada em soja e milho, terá decisão final de investimento no fim do 1º semestre de 2024, com previsão de início para 2026 Foto: Divulgação PortosRio

O presidente da Prumo Logística, Rogério Zampronha, disse ontem que a companhia responsável pela gestão do Porto do Açu (RJ) vai entrar no negócio de movimentação de grãos, com a instalação de um terminal. A operação, focada em soja e milho, terá decisão final de investimento no fim do 1º semestre de 2024, com previsão de início da operação para 2026.

A Prumo mira a capacidade de escoamento de até 3 milhões de toneladas por ano na primeira fase do projeto, a um investimento de até R\$ 300 milhões. A unidade poderá ser ampliada a depender da demanda. “O Rio de Janeiro estava fora do mapa do agronegócio, mas esse ano realizamos com sucesso as primeiras operações de soja e milho, que devem redundar na construção do terminal. Estamos finalizando o projeto final (da nova operação)”, disse Zampronha.

Segundo o diretor comercial e de industrialização, energia e terminais do Porto do Açu, João Braz, o complexo localizado no norte fluminense movimentou 98 mil toneladas de soja e 58 mil toneladas de milho em 2023, além de 20 mil toneladas de fertilizantes. Braz detalha que Açu tem potencial para escoar grãos na casa das 8 milhões de toneladas por ano, produzidos na mancha geográfica que envolve o Sul e o Norte de Minas, Oeste do Espírito Santo, e Goiás.

Hoje, diz ele, a produção originada nessas regiões é transportada por caminhão, sendo mais de 80% escoado pelo Porto de Paranaguá, no Paraná, mas, também, pelos portos de Imbituba e São Francisco do Sul, ambos em Santa Catarina. A distância a ser percorrida até o Rio de Janeiro é bem menor, ainda que as rotas de caminhão para o Sul do País sejam melhor estabelecidas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/12/2023

RENOVE E REINVENTE: FAÇA UM 2024 DIFERENTE

Integração de tecnologias emergentes pode transformar radicalmente as operações portuárias

Por: Ricardo Pupo Larguesa

À medida que nos aproximamos do final de 2023, é o momento ideal para os líderes do setor portuário se debruçarem sobre a elaboração de seus planos estratégicos para 2024. Com o novo ano batendo à porta, surge a oportunidade de refletir sobre as conquistas e os desafios passados, além do mais importante: planejar os passos futuros com um olhar inovador.



Integração de tecnologias emergentes, como a Internet das Coisas, pode transformar radicalmente as operações portuárias Foto: Reprodução/Shutterstock

A construção de um plano estratégico eficiente é mais do que um copy/paste dos objetivos e metas do ano anterior; é uma revisão detalhada do plano anterior e um exercício profundo de reflexão organizacional em direção a um futuro mais promissor. Neste contexto, a inovação tecnológica surge como uma peça-chave. Com o avanço contínuo da tecnologia, o setor portuário tem diante de si um leque de oportunidades para aprimorar suas operações, aumentar a eficiência e fortalecer sua posição no mercado global.

Para começar, a integração de tecnologias emergentes como a inteligência artificial (IA), internet das coisas (IoT) e big data pode transformar radicalmente as operações portuárias. Essas tecnologias não apenas aumentam a eficiência operacional, mas também elevam os padrões de segurança e sustentabilidade. A IA, por exemplo, pode ser utilizada para otimizar a logística, prever padrões de demanda e até mesmo gerenciar riscos. Já a IoT oferece um outro nível de automação, além de uma visão abrangente do funcionamento dos equipamentos e infraestruturas, permitindo um gerenciamento mais preciso e proativo.

Outro aspecto fundamental é a capacidade de adaptação e resposta aos desafios apresentados pela transformação digital. O setor portuário, assim como muitos outros, foi profundamente impactado pela pandemia de covid-19, que acelerou a necessidade de digitalização e adoção de práticas de trabalho remoto. Os portos que souberam se adaptar rapidamente a este novo cenário demonstraram maior resiliência e continuidade nos negócios.

Além disso, a sustentabilidade deve ser um pilar central no plano estratégico. Com as crescentes preocupações ambientais e a pressão por práticas mais sustentáveis, os portos precisam incorporar tecnologias verdes em suas operações. Isso pode incluir desde a utilização de fontes de energia renovável até a implementação de sistemas de gestão de resíduos mais eficientes.

Em resumo, o plano estratégico para 2024 deve ser uma fusão de visão inovadora, adaptabilidade e sustentabilidade, alinhando as operações portuárias às tendências tecnológicas e às expectativas do mercado e da sociedade.

Neste período festivo, enquanto nos preparamos para dizer adeus a 2023 e acolher com entusiasmo o ano de 2024, resta desejar a todos um ótimo Natal e um próspero Ano-Novo, repleto de inovações, conquistas e sucesso contínuo no vibrante setor portuário. Que 2024 traga ondas de oportunidades e um mar de possibilidades para todos nós.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*
Data: 19/12/2023

PORTO PODERIA TORNAR ZPE NA BAIXADA SANTISTA COMPETITIVA, DIZEM ESPECIALISTAS

Zona de Processamento de Exportação precisa estar perto dessas atividades, com melhores condições de tempo e custo

Por: *Lyne Santos, colaboradora*

AT O lugar ideal no País para uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) competitiva em termos logísticos é a Baixada Santista. Consultores e especialistas fazem essa afirmação devido à existência do Porto de Santos. Eles entendem que uma ZPE precisa estar perto do destino das exportações, com melhores condições de tempo e custo para a entrega dos produtos.



Área continental de Santos é lugar cogitado para implantação da ZPE Foto: Carlos Nogueira/ Arquivo

Apesar da predominância de benefícios e vantagens sociais e econômicas, o projeto exige cuidado especial, diante dos gargalos oriundos da elevada movimentação do complexo santista. Entende-se que a ZPE pioraria os problemas, caso não se oferecesse uma infraestrutura de transporte que previsse as novas demandas.

Recentemente, o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, comentou a ideia de que a Área Continental da Cidade tenha uma instalação do tipo. Segundo ele, o novo marco legal de ZPEs permite que sejam instaladas em diferentes áreas, desde que limitadas a 30 quilômetros de distância entre si, favorecendo outros municípios da região.

Orlandi destacou que o Porto e os arredores podem ter protagonismo em um processo estratégico de reindustrialização do Estado. Por isso, busca ajuda de empresas interessadas em preparar documentos para que o pleito seja levado ao Ministério da Economia.

Conforme a Prefeitura, a Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego esteve em agenda com a Infra S.A., para a elaboração de um estudo de viabilidade econômica para a implantação de uma ZPE. A análise foi encomendada pelo Ministério de Portos e Aeroportos após o assunto ser levado a Brasília por Orlandi e deve ser entregue até junho.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços informou, em nota, que ainda não há, no âmbito do Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), processo para criação de uma ZPE em Santos. Caso o receba, verificará sua viabilidade.

Reindustrialização

O tema da reindustrialização é corroborado pelo tecnólogo em Logística e Transportes e consultor da Agência Porto Consultoria, Ivan Jardim. “Haverá geração de emprego, a arrecadação direta de tributos com essas indústrias e indireta por meio do aumento da movimentação do Porto de Santos”, disse, ao antever benefícios a Santos e Guarujá.

O especialista em Operações Portuárias e professor da Universidade Católica de Santos (UniSantos) Marcos Vendramini acredita que a ajuda na reindustrialização ainda seria incipiente, focada muito mais no tratamento tributário e aduaneiro, e de forma parcial, com isenções de IPI, Cofins, PIS/Pasep, Imposto de Importação e Adicional de Marinha Mercante. Eventualmente, em ICMS.

“Tudo isso pelo prazo de 20 anos, que me parece pequeno para o retorno de investimentos no horizonte desafiador de implantação de uma unidade produtiva. Basta ver que os novos arrendamentos portuários já possuem o limite de 35 mais 35 anos”, compara Vendramini, também diretor da V2PA Engenharia e Consultoria.

“Uma ZPE somente conseguirá produzir e exportar se for competitiva, não apenas logisticamente, mas também economicamente. Nossos custos de mão de obra fazem rir os chineses, vietnamitas, cambojanos e, provavelmente, em alguns anos talvez, até mesmo os argentinos.”

Ao avaliar a importância de uma ZPE próxima ao Porto, Vendramini salientou que a possibilidade de uma conexão aeroviária poderia melhorar a região em termos logísticos. “São Vicente ainda possui áreas que permitem a implantação de um aeroporto de maior porte (uma pista de pelo menos 1.800 metros), e Praia Grande possui o projeto do seu aeroporto.”

Municípios se candidatam

As discussões quanto à criação de uma Zona de Processamento de Exportação na região são uma realidade na Baixada. Em Guarujá, no que se refere a planejamento territorial e de legislação com

atrativos a empresas, equilíbrio fiscal, segurança jurídica e rigor ambiental, a Prefeitura afirma já ter realizado tudo o que dependia dela e tem procurado o Governo Federal em busca da instalação de uma ZPE na Cidade.

Uma das ações foi a criação de um programa de incentivo à instalação de empresas na zona retroportuária no Distrito de Vicente de Carvalho e no Complexo Industrial e Naval de Guarujá (Cing), reunindo atributos para atrair empresas de produtos de alto valor agregado, integrantes ou não da cadeia de importação e exportação.

A Prefeitura de Cubatão entende que uma ZPE seria importante ao Município, especialmente por causa das dimensões do Polo Industrial da Cidade, um dos maiores da América Latina. A Prefeitura cogita oferecer condições para criação de condomínios industriais, por exemplo. Porém, o projeto de ZPE ainda está em fase inicial de estudo e não há modelo de gestão nem molde definidos.

Em outubro, a Administração cubatense e representantes do Estado enviaram proposta a um grupo de investimento alemão, que mostrou interesse em construir um polo químico e siderúrgico de energia renovável na Cidade. A intenção é criar fábricas de hidrogênio, amônia e aços verdes, segmentos que ganham espaço mundialmente.

“Cubatão está preparada para receber a indústria de transformação. Temos espaço físico e terminais logísticos de suma importância, ferrovias, as principais rodovias do Estado: uma infraestrutura completa para ser um braço do Porto”, diz o prefeito de Cubatão, Ademário Oliveira (PSDB).

Em Santos, a Prefeitura salientou que a Área Continental dispõe de zoneamento que permite a instalação de atividades portuárias, retroportuárias e industriais, contando com acessibilidade terrestre (rodoferroviária) e aquaviária. Em razão desse potencial, a Administração consultou o Conselho Nacional de Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), pois a Secretaria de Assuntos Portuários considera a Cidade pronta para receber uma ZPE. O CZPE confirmou tal aptidão, de forma reiterada neste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/12/2023



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

REFINARIA ABREU E LIMA VAI INVESTIR R\$ 646,7 MILHÕES

A implantação do trem 2 da Refinaria Abreu e Lima entrou no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3).

Da Redação ME



Os investimentos serão para concluir o trem 2 – uma segunda linha de produção -, que teve as obras paralisadas em 2015. Foto: Divulgação

Localizada no Porto de Suape, a Refinaria Abreu e Lima (Rnest) vai investir R\$ 646,7 milhões, com a garantia de gerar 2.305 empregos diretos e indiretos, segundo informações da Sudene. A autarquia aprovou um incentivo fiscal para o empreendimento que pertence à Petrobras. Segundo o

superintendente Danilo Cabral, a concessão do benefício representa a importância da unidade para a economia regional.

A Rnest contribuiu para o Porto de Suape ser um grande distribuidor de combustíveis. “A planta Petrobras posiciona o Nordeste de maneira estratégica no mercado nacional de derivados de petróleo”, afirmou Danilo. Ele argumentou também que, enquanto não completarmos a transição energética, o petróleo e seus derivados mantêm a importância estratégica para a economia. “O Nordeste, vale ressaltar, é o principal produtor de energia renovável do Brasil, com os principais parques de produção de energias eólica e solar instalados na nossa região”, disse.

A Petrobras já anunciou a retomada das obras do Trem 2 (uma nova linha de produção) da Rnest, obra que foi interrompida em 2015. A retomada das obras foi divulgada pelo Conselho de Administração da petroleira que divulgou a decisão “após uma reavaliação criteriosa do Projeto Rnest, que teve sua atratividade econômica confirmada à luz das premissas do Plano Estratégico 2023-2027”.

A obra faz parte do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 3) e deve receber um investimento de R\$ 6 bilhões. As obras podem gerar até 40 mil empregos. O início das operações do Trem 2 da RNEST está previsto para 2027.

Investimentos totais na Petrobras

No fim de novembro, a Petrobras aprovou seu plano estratégico para o período 2024-2028, com a previsão de US\$ 102 bilhões em investimentos nos próximos cinco anos. O valor é 31% maior que o do plano estratégico anterior. Além de retomar investimentos em ativos, como as obras da Refinaria Abreu e Lima, a empresa destina uma atenção especial a projetos de energia sustentável e de baixo carbono neste plano estratégico.

A Refinaria Abreu e Lima entrou em operação em 2015, com a unidade de coque (importante insumo utilizado pelas indústrias de siderurgia, metalurgia e cimenteira como combustível) e também de outros derivados mais leves de petróleo. A capacidade atual de processamento é de 100 mil barris de petróleo por dia. O petróleo chega cru à Rnest por meio da dutovia a partir do Porto de Suape e é movimentado entre as unidades por meio de extensa rede de tubovias. Entre janeiro e maio deste ano, a região Sudeste foi a principal fonte de petróleo (80%) para a refinaria. O Nordeste é responsável por 20%.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 19/12/2023

TERESA LEITÃO CRITICA POSSÍVEL VENDA DA COPERGÁS

Por Jairo Lima



A senadora disse acreditar que a governadora Raquel Lyra (PSDB) tem a oportunidade de garantir que a companhia permaneça sob controle estatal, diante da função estratégica para a população. Foto: Mariana Leal/ Agência Senado

A possibilidade da multinacional japonesa Mitsui passar a ter o controle efetivo da Copergás provocou reações políticas. A senadora Teresa Leitão (PT) e o Sindicato dos Petroleiros manifestaram opinião contrária à chamada “privatização branca”.

A senadora disse acreditar que a governadora Raquel Lyra (PSDB) tem a oportunidade de garantir que a companhia permaneça sob controle estatal, diante da função estratégica para a população. “Sabemos que é uma decisão da governadora, e temos esperança de que ela busque alternativa para manter o estado com o voto decisivo no conselho. O BNDES, por exemplo, pode ser uma fonte de recursos para o estado nesta questão”, lembrou Teresa Leitão, que se preocupa com os efeitos do negócio para a população, para as empresas sediadas no estado, e para os interesses sociais e financeiros do próprio estado.

Vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, a Copergás é uma empresa de economia mista com capital fechado. Tem como sócios o Estado de Pernambuco, que possui 51% de suas ações ordinárias; a Commit Gás, detentora de 24,5% das ações, e a Mitsui Gás e Energia do Brasil, também com 24,5% das ações.

Caso se concretizasse a operação, a Mitsui passaria a ter 49% das ações com direito a voto, ficando Pernambuco com os atuais 51%.

Thiago Gomes, secretário Jurídico do Sindicato dos Petroleiros, levanta uma reflexão sobre o interesse social dessa movimentação. “Estamos passando por um momento que é divisor de águas. Que Copergás interessa a Pernambuco? Uma que seja mera geradora de dividendos para transnacionais ou aquela que fomenta o desenvolvimento de nosso Estado, com um insumo competitivo? O fato é que, enquanto temos como pano de fundo a pauta da venda da participação da antiga Gaspetro, tivemos um dos maiores reajustes de margem da história da Copergás. Isso nos traz uma importante reflexão: a quais interesses o Estado está servindo? Ao coletivo ou àqueles que querem garantia de retorno em uma eventual compra das participações?”.

Gomes ainda alerta sobre os efeitos “devastadores a médio e longo prazo” do controle da Copergás passar para mãos de empresas multinacionais. “O mercado da Copergás é um mercado cativo. Caso concretizada a venda das participações para qualquer agente do mercado que não seja o Estado, fatalmente será buscado a maximização dos lucros, estando permanentemente indiferente às consequências dos aumentos de margem para toda cadeia produtiva”, esclarece.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 19/12/2023



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

REUNIÃO COLEGIADA - ANTAQ DETERMINA ABATIMENTOS TARIFÁRIOS EM CASO DE PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA NOS CANAIS DE ACESSO PORTUÁRIO

Decisão determina ainda avaliação dos cronogramas de investimentos e níveis de serviço de cada porto organizado



Diretoria entendeu que deve haver descontos tarifários a grandes embarcações que atravessam canais de acesso que possuem manutenção de infraestrutura deficitária

Brasília 18/12/2023 - A ANTAQ (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) determinou às autoridades portuárias que incluam a previsão de abatimentos tarifários a navios de maior capacidade que não conseguirem acessar de forma segura o canal de acesso dos portos devido a problemas de manutenção em suas infraestruturas.

A determinação aconteceu na última Reunião Ordinária de Diretoria do ano, na última quinta-feira (14). A decisão está dentro do processo que tratou da Análise regulatória sobre abatimentos tarifários, antecedência de revisões e participação dos usuários em revisões tarifárias portuárias.

A análise se originou em resposta a petição apresentada por entidades representativas que expressaram preocupações referentes à aplicação de tarifas portuárias, particularmente em relação a embarcações de grande porte que enfrentavam restrições devido à infraestrutura portuária deficiente.

A entidade solicitou a consideração de abatimentos tarifários a navios de grande porte que não conseguirem acessar de forma segura o canal de acesso dos portos por problemas de infraestrutura.

Além disso, definiu a definição de um período mínimo de 60 dias de antecedência para a vigência de novas tarifas e maior participação dos interessados nas revisões tarifárias.

Em seu voto, o relator do processo, diretor Wilson Lima Filho, determinou ainda que seja adotado, nas futuras deliberações da ANTAQ sobre projetos tarifários, prazos de antecedência para a vigência das alterações tarifárias. São eles: Inclusão de novas modalidades (60 dias); Revisão tarifária extraordinária (60 dias); Revisão tarifária ordinária (60 dias); Reajuste anual periódico (30 dias) e Alteração de normas de aplicação (10 dias).

Grupo de trabalho

A diretoria da ANTAQ estabeleceu também a criação de Grupo de Trabalho (GT), composto por membros da Superintendência de Regulação, Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais e Superintendência de Desempenho, Sustentabilidade e Inovação, para apresentar, em até 120 dias, um relatório ponderando a necessidade de avaliar os cronogramas de investimentos e níveis de serviço de cada porto organizado.

Documento deverá propor métodos para coleta e análise de dados que possibilitem a criação ou incorporação em painéis existentes de gráficos e tabelas que auxiliem no monitoramento dos investimentos e níveis de serviço.

A decisão será publicada no Diário Oficial da União (DOU) nos próximos dias.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/12/2023

A PARTIR DE 28 DE JANEIRO, MOTORISTAS C, D E E DIRIGINDO SEM EXAME TOXICOLÓGICO PODERÃO SER MULTADOS

Prazo para regularização dos condutores termina em 28 de dezembro de 2023, de acordo com resolução do Conselho Nacional de Trânsito



Caminhoneiros estão entre condutores que precisam estar com exame toxicológico em dia - Foto: Rovena Rosa/ABr

Motoristas flagrados dirigindo veículo das categorias C, D ou E com o exame toxicológico vencido por mais de 30 dias serão multados a partir de 28 de janeiro de 2024, informa a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran). A penalidade de multa para a infração prevista na Lei 14.599/2023 é de R\$ 1.467,35 e sete pontos na carteira nacional de habilitação (CNH).

Contudo, o prazo para que os condutores realizem o teste nos laboratórios credenciados, com exames vencidos ou a vencer até a data limite, encerra em 28 de dezembro de 2023, conforme determinação do Conselho Nacional de Trânsito (Contran). A legislação prevê 30 dias de tolerância para configuração de infração gravíssima.

Fiscalização



A Senatran esclarece que as demais infrações relativas ao exame toxicológico, previstas no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), necessitam previamente de regulamentação do Contran. Até que a decisão do Conselho seja publicada, as infrações não estão sujeitas à fiscalização, cobrança ou exigência pelos órgãos e entidades do Sistema Nacional de Trânsito (SNT).

Em resumo, motoristas conduzindo veículos que exijam habilitações das categorias ACC (ciclomotor), A (motocicleta, motoneta ou triciclo) ou B (automóvel), só serão submetidos à fiscalização quando da regulamentação. Além disso, o artigo 165-C e 165-D do CTB também precisarão de regulamentação por meio do Contran.

Quando o motorista será multado:

1- Dirigir veículo das categorias C, D ou E sem realizar o exame toxicológico, após 30 dias do seu vencimento.

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

Data: 19/12/2023



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM PASSO IMPORTANTE

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A iniciativa das principais companhias aéreas brasileiras para reduzir os preços de suas passagens é um passo positivo em direção a tornar o transporte aéreo mais acessível e estimular o setor do turismo. Os anúncios feitos nessa segunda-feira, dia 18, por Latam, Gol e Azul, em colaboração com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, refletem um esforço conjunto para tornar as viagens aéreas mais acessíveis aos brasileiros.

A Azul, ao comercializar 10 milhões de bilhetes até R\$ 799, com a inclusão de marcação de assento e bagagem despachada para compras de última hora, está buscando proporcionar opções acessíveis para os viajantes. Da mesma forma, a Gol, ao disponibilizar 15 milhões de assentos com preços até R\$ 699 e tarifas especiais com antecedência, está oferecendo alternativas para diferentes perfis de passageiros.

A Latam, por sua vez, ao ofertar 10 mil assentos adicionais por dia, destinar um destino abaixo de R\$ 199 toda semana e manter o desconto de 80% para tarifas de assistência emergencial, está contribuindo para ampliar a acessibilidade aos voos. Essas ações conjuntas indicam uma resposta do setor aéreo à busca por soluções que possam beneficiar o consumidor final.

O papel do Ministério de Portos e Aeroportos é crucial nesse contexto, e a busca por medidas que impactem diretamente no custo das passagens é louvável. A tentativa de diálogo com o Ministério de Minas e Energia e a Petrobras para reduzir o valor do Combustível de Aviação (QAV) é um passo adicional para lidar com um componente significativo do custo das passagens.

Outras iniciativas, como a utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como garantia em operações de crédito e o estímulo à entrada de empresas de baixo custo no Brasil, também são estratégias que, a longo prazo, podem contribuir para uma maior competição e, conseqüentemente, para preços mais acessíveis.

A projeção do programa “Voa Brasil”, que oferecerá passagens a R\$ 200 para determinados segmentos da sociedade brasileira em 2024, também é uma medida promissora, embora o lançamento tenha sido adiado para a segunda quinzena de janeiro. O diálogo e a cooperação entre o



Governo e as empresas aéreas são fundamentais para garantir que essas iniciativas se traduzam em benefícios concretos para os passageiros.

A Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) destaca, corretamente, que ações de longo prazo são necessárias para efetivamente reduzir custos e criar condições para o crescimento sustentável do setor. Contudo, as medidas anunciadas representam um passo positivo no sentido de tornar o transporte aéreo mais inclusivo e, por conseguinte, fomentar o desenvolvimento econômico por meio do turismo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AEROPORTOS 1

O Brasil ganhará mais 120 aeroportos até 2026, como parte de seu Programa de Universalização do Transporte Aéreo. A medida foi anunciada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, nessa segunda-feira, dia 18, em Brasília, como parte de sua estratégia para reduzir o preço das passagens aéreas no País. Com essa nova infraestrutura, o ministro quer atingir a marca de 150 milhões de passageiros aeroviários nesse ano.

AEROPORTOS 2

Costa Filho afirmou que, “até 2026, temos um volume de investimentos privados na ordem de mais de R\$ 6 bilhões e nós queremos fazer, entre privados e públicos, mais 120 novos aeroportos no País, tanto novos, quanto aeroportos mais modernos e requalificados nesses próximos três, quatro anos”. A Amazônia ganhará mais dez instalações aeroportuárias e a Região Nordeste terá de 30 a 40 unidades ampliadas.

AEROPORTOS 3

“A gente espera que agora em janeiro, no mais tardar, no início de fevereiro, ao lado do TCU (Tribunal de Contas da União), a gente possa lançar esse programa que dialogue com o maior volume de investimentos da história do País, investimentos aeroportuários, que serão fundamentais, não só para o turismo de lazer, para o turismo de negócios e para a gente ajudar a saúde pública brasileira”, destacou Silvio Costa Filho.

AEROPORTOS 4

Como parte do projeto para reduzir o preço das passagens aéreas, o ministro de Portos e Aeroportos também quer diminuir a judicialização do setor. Atualmente, de cada cinco processos judiciais contra uma companhia aérea no mundo, quatro ocorrem no Brasil, o que impacta fortemente no custo das operações da aviação brasileira. “As aéreas gastam mais de R\$ 1 bilhão por conta da judicialização no Brasil”, comentou.

AEROPORTOS 5

Costa Filho organizou uma força-tarefa e tem procurado alternativas, principalmente ao lado do poder Judiciário, para evitar a intensa judicialização. E isso, sem deixar de proteger os direitos dos consumidores. “Que a gente possa criar regras, criar de fato mais segurança para não haver essa enxurrada de judicialização que a gente vem tendo no Brasil. Isso vem impactando fortemente, também, o preço das passagens aéreas no Brasil.”

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

NACIONAL - COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM MEDIDAS PARA BARATEAR PASSAGENS

Pacote proposto por Latam, Gol e Azul prevê promoções e teto de preço de até R\$ 799
Por **MARÍLIA SENA** marilia@portalbenews.com.br



Os CEOs da Latam, Gol e Azul apresentaram as medidas para baratear as passagens durante entrevista coletiva, ao lado do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho Crédito: Divulgação/MPor

O MINISTRO SILVIO COSTA FILHO RESSALTOU QUE ESSAS SÃO AS PRIMEIRAS AÇÕES PARA DIMINUIR OS PREÇOS DOS BILHETES. SEGUNDO ELE, NOVAS MEDIDAS PODEM SER TOMADAS A QUALQUER MOMENTO

As companhias aéreas anunciaram na segunda-feira, dia 18, as primeiras medidas para baratear os preços das passagens. Em coletiva de imprensa ao lado do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, os CEOs da Latam, Gol, e Azul divulgaram ações para oferecer trechos com menores custos em 2024.

A Azul vai comercializar 10 milhões de bilhetes até R\$ 799 com a marcação de assento e bagagem despachada para compras realizadas de última hora. A Gol vai disponibilizar 15 milhões de assentos com preço de até R\$ 699, promoções especiais e com mais de 21 dias de antecedência, os preços podem variar entre R\$ 600 e R\$ 800. Já as tarifas de assistência emergencial terão 80% de desconto.

A Latam vai ofertar 10 mil assentos a mais por dia, toda semana oferecer um destino abaixo de R\$ 199, mudanças no programa de fidelidade e manutenção do programa de desconto de 80% para tarifas de assistência emergencial.

O ministro Silvio Costa Filho ressaltou que essas são as primeiras ações para diminuir os preços dos bilhetes. Segundo ele, novas medidas podem ser tomadas a qualquer momento. “Por orientação do presidente Lula, a gente tem buscado alternativas para que possa diminuir o custo da passagem aérea e, automaticamente, soluções que possam fortalecer mais o consumidor final. Para termos preços mais acessíveis aos brasileiros, é necessário um esforço coletivo e um diálogo constante. Estamos no caminho certo e esperamos que mais brasileiros possam viajar nos próximos meses”, disse o ministro.

O ministério lembrou que a pasta está tomando medidas em paralelo para ajudar a diminuir o preço das passagens, entre elas o diálogo com o Ministério de Minas e Energia (MME) e com a Petrobras para diminuir o valor do Combustível de Aviação (QAV) que atinge 40% do valor das passagens aéreas.

Além disso, a utilização do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC) como garantia em operações de crédito para empresas nacionais afetadas pela pandemia; o estímulo a entrada de empresas de baixo custo no Brasil, as chamadas low cost, que tem por objetivo aumentar a concorrência e criar novos nichos de mercado; fortalecer o programa de investimentos em aeroportos regionais e buscar alternativas para reduzir os altos índices de judicialização no setor aéreo que segundo as companhias geram um prejuízo de R\$ 1 bilhão ao ano para as empresas.

Segundo Costa Filho, o programa “Voa Brasil” que vai oferecer passagens aéreas a R\$ 200 para determinados segmentos da sociedade brasileira prometido para este ano ficou para 2024. A proposta foi anunciada em março pelo então ministro Márcio França.

“A ideia é que a gente apresente o Voa Brasil agora na segunda quinzena de janeiro e vai ter validade a partir de janeiro de 2024, depois da apresentação. A gente está fechando esse pacote com o governo, estamos combinando com as companhias aéreas, a gente está desenhando quais

são os públicos específicos no primeiro momento que farão parte deste programa, mas a nossa ideia é que o Voa Brasil se inicie no ano de 2024”, afirmou.

Em nota, a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abea) afirmou que “o atual cenário do preço de passagens aéreas no Brasil segue movimento semelhante ao dos demais mercados em todo o mundo”, mas ressaltou que apenas ações a longo prazo irão resolver a questão.

“As medidas anunciadas pelas empresas aéreas mostram a cooperação do setor aéreo com a agenda de democratização da aviação, mas é importante destacar que somente com ações estruturantes e de longo prazo o setor poderá efetivamente ter redução de custos, condição necessária para crescer e retomar suas condições de oferta”, completou a associação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

NACIONAL - PORTOS COM PROBLEMAS DE INFRAESTRUTURA NOS CANAIS DE ACESSO TERÃO QUE REDUZIR TARIFAS

Determinação da Antaq vale para navios de maior capacidade que não conseguirem entrar no canal de acesso de forma segura

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



A análise realizada pela Antaq foi uma resposta uma petição apresentada por entidades representativas que expressaram preocupações referentes à aplicação de tarifas portuárias Crédito: Divulgação/Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) determinou que autoridades portuárias incluam a previsão de descontos tarifários a navios de maior capacidade que não conseguirem entrar de forma segura no canal de acesso dos portos devido a problemas de manutenção em suas

infraestruturas.

A decisão está dentro do processo que tratou da análise regulatória sobre descontos tarifários, antecedência de revisões e participação dos usuários em revisões tarifárias portuárias. A análise foi uma resposta a petição apresentada por entidades representativas que expressaram preocupações referentes à aplicação de tarifas portuárias, particularmente em relação a embarcações de grande porte que enfrentavam restrições devido à infraestrutura portuária deficiente.

O relator do processo, o diretor Wilson Lima Filho, determinou que sejam adotados, nas futuras deliberações da Antaq sobre projetos tarifários, prazos de antecedência para a vigência das alterações tarifárias.

São eles: inclusão de novas modalidades (60 dias); revisão tarifária extraordinária (60 dias); revisão tarifária ordinária (60 dias); reajuste anual periódico (30 dias) e alteração de normas de aplicação (0 dias).

A decisão será publicada nos próximos dias no Diário Oficial da União. A Antaq estabeleceu também a criação de um Grupo de Trabalho com membros da Superintendência de Regulação, Superintendência de Fiscalização e Coordenação das Unidades Regionais e Superintendência de Desempenho, Sustentabilidade e Inovação, para apresentar, em até 120 dias, um relatório ponderando a necessidade de avaliar os cronogramas de investimentos e níveis de serviço de cada porto organizado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

FERROVIAS - VLI E GERDAU RENOVAM PARCERIA PARA TRANSPORTE DE CARVÃO E AÇO

Atualmente, a empresa de logística atende a produtora de aço via Estrada de Ferro Vitória a Minas e Ferrovia Centro-Atlântica

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A VLI transporta aço e carvão produzidos pela Gerdau via ferrovia Estrada de Ferro Vitória a Minas e FCA/Divulgação VLI

A empresa de logística VLI renovou neste mês o contrato com a Gerdau e seguirá transportando aço e carvão produzidos pela empresa.

O novo acordo envolve o transporte ferroviário de carvão e aço entre os portos do Espírito Santo e a unidade da empresa localizada em Minas Gerais, por meio da Estrada de Ferro Vitória a Minas, onde a VLI opera por direito de passagem.

O carvão é aplicado nas coqueiras, onde é produzido o coque para a produção de ferro gusa no alto-forno, transformado em aço posteriormente. O produto chega ao Brasil por meio do Terminal de Praia Mole, operado pela VLI, em Vitória.

A movimentação do carvão é feita 100% via modal ferroviário, numa operação porta a porta, que permite que o cliente receba o produto dentro da usina.

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

“A renovação de parceria com um cliente como a Gerdau reforça a qualidade dos serviços executados pela VLI e os resultados obtidos com a logística multimodal, onde utilizamos o melhor de cada modal no transporte das cargas dos nossos parceiros”, comemorou o gerente Comercial da companhia, Igor Lima. A Gerdau é a maior empresa brasileira produtora de aço.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

GILMARA TEMÓTEO É A NOVA DIRETORA EXECUTIVA DA ABEPH

Advogada foi nomeada em reunião da associação de entidades portuárias e hidroviárias

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A advogada Gilmara Temóteo é a nova diretora executiva da Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph).

Ela foi nomeada na manhã de segunda-feira (18), em reunião que contou com a presença do presidente da Abeph e da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, e do secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Sandro de Ávila.

Na última quinta-feira (14), Gilmara comunicou sua saída do cargo de presidente interina da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), onde administrava os portos de Aratu, Ilhéus e Salvador.

Antes da Codeba, Gilmará Temóteo ocupou por oito anos a presidência da Companhia Docas da Paraíba.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP LANÇA EDITAL DE CONCESSÃO DAS RODOVIAS DO LOTE LITORAL PAULISTA

Projeto contempla três rodovias das regiões do Alto Tietê e do Litoral Sul do estado

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O projeto de concessão prevê investimento de R\$ 4,3 bilhões e prazo de 30 anos, contemplando 213,5 quilômetros de rodovias que serão concedidos à iniciativa privada Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo

A CONCESSÃO CONTEMPLA AS RODOVIAS SP-055, SP-088 E SP-098, QUE PASSAM POR ARUJÁ, ITAQUAQUECETUBA, MOGI DAS CRUZES, BERTIOGA, SANTOS, PRAIA GRANDE, MONGAGUÁ, ITANHAÉM, PERUÍBE, ITARIRI, PEDRO DE TOLEDO E MIRACATU

O Governo de São Paulo publicou, no Diário Oficial da última sexta-feira (15), o edital de concessão das rodovias inseridas no chamado Lote Litoral Paulista, que liga as regiões do Alto Tietê ao Litoral Sul do Estado. Conforme o documento, o projeto de concessão contempla um total de três rodovias estaduais. Além disso, todo o trecho a ser concedido à iniciativa privada terá a instalação de 15 praças de pedágio, a partir do sistema de cobrança automática free-flow. O leilão está marcado para abril do ano que vem.

O projeto de concessão integra o Programa de Parcerias e Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP) e prevê investimento de R\$ 4,3 bilhões e prazo de 30 anos. Estão contemplados 213,5 quilômetros de rodovias que serão concedidos à iniciativa privada.

De acordo com o Governo Estadual, os recursos serão aplicados em duplicação, ampliação de vias, acessos, melhorias em dispositivos de acesso e retorno, obras de infraestrutura viária, além de serviços como atendimento por equipes de socorro mecânico, guincho, primeiros socorros e monitoramento das rodovias por sistemas de câmeras.

A concessão contempla as rodovias SP-055 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), SP-088 (Mogi-Dutra) e SP-098 (Mogi-Bertioga), que passam pelos municípios de Arujá, Itaquaquetuba, Mogi das Cruzes, Bertioga, Santos, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém, Peruíbe, Itariri, Pedro de Toledo e Miracatu.

Licitação

Vale lembrar que a licitação do Lote Litoral Paulista chegou a ser suspensa a partir de uma ordem judicial em Mogi das Cruzes sob alegação de que a audiência pública promovida pela Agência de Transporte do Estado (Artesp) não foi o suficiente para ouvir e receber demandas das pessoas diretamente afetadas. Posteriormente, a sentença foi cassada pela Justiça do estado de São Paulo.

Entre as principais reclamações e pontos que não foram abertamente esclarecidos foi sobre a questão dos pedágios, principalmente nos trechos que correspondem aos municípios do Litoral Sul, de Praia Grande a Peruíbe.

As prefeituras argumentaram que a rodovia Padre Manoel da Nóbrega, que cortam esses municípios, muitas das vezes são utilizadas por motoristas que fazem o trajeto entre cidades, o que prejudicaria o percurso com a instalação de pedágios. Além disso, o fator presença de turistas também foi apresentado como argumento.

Tarifas

O novo modelo de concessão contará com pórticos do Sistema Automático Livre, também conhecido como “free-flow”, ao invés das praças de pedágio. O free-flow permite a cobrança de tarifa sem a necessidade de cabines ou barreiras físicas, ou seja, o motorista não precisa parar o veículo para realizar o pagamento.

O sistema automático será implantado em toda a extensão do trecho concedido, totalizando 15 pórticos. O Governo Estadual argumentou que o aumento na quantidade dos pontos de cobrança permitirá que os valores das tarifas sejam reduzidos. Ao longo da extensão, os valores vão variar de R\$ 1,08 a R\$ 6,29, a depender do trecho.

“É importante destacar que o projeto não contempla cobrança na ponte de Itanhaém, onde o tráfego será gratuito, limitando os desvios de trajeto para o viário urbano do Centro Histórico do município, o que proporcionará melhoria no fluxo de veículos à cidade”, segundo informou o Governo.

Leilão

Conforme o edital, o leilão tem data marcada para acontecer no dia 16 de abril de 2024.

A licitação do trecho será na modalidade concessão patrocinada, que é uma forma de parceria público-privada (PPP) que prevê a outorga de serviços públicos, em que há cobrança de tarifa dos usuários e a aplicação de recursos por parte do Estado em forma de contraprestação.

O leilão será pelo critério de menor valor da contraprestação pública a ser paga pelo Poder Concedente em favor da concessionária. Ou seja, a empresa que der o maior percentual de desconto sobre esse valor – fixado pelo Governo em, no máximo, R\$ 180 milhões por ano – será a vencedora do certame.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

REGIÃO SUDESTE - AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS PRORROGA VÍNCULO COM ECOPORTO

Decisão por novo vínculo temporário foi tomada enquanto modelagem do terminal STS 10 segue em revisão

Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A APS diz que a decisão de estender o vínculo com o Ecoporto por seis meses visa garantir empregos no terminal, além de manter a capacidade atual de movimentação do cais Crédito: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) novamente prorrogou de forma temporária o arrendamento da Ecoporto, empresa pertencente ao grupo Ecorodovias, cujo terminal está localizado no cais do Saboó, na margem direita do cais santista. De acordo com a APS, a decisão foi tomada enquanto a modelagem da

concessão da área do STS 10 segue em revisão.

Inicialmente, o contrato de concessão de arrendamento do terminal concluiu em 11 de junho deste ano, encerrado o prazo de 25 anos de concessão da área.

Depois de uma primeira prorrogação de contrato, que venceria neste mês de dezembro, a Autoridade Portuária decidiu por um novo vínculo temporário com a empresa, que opera em seu terminal contêineres, carga geral e também veículos.

No mês passado, o diretor-presidente do Porto de Santos, Anderson Pomini, já havia declarado que a companhia tinha interesse em fazer mais uma renovação de forma temporária. Segundo ele, o

prazo serviria para que o Porto de Santos pudesse analisar no período o programa de investimentos a ser apresentado pela empresa.

Em nota enviada ao BE News, a APS afirmou que a decisão do novo vínculo por mais seis meses teve a finalidade de garantia dos empregos no terminal, além de manter a capacidade atual de movimentação do cais santista.

“Como a modelagem da concessão da área STS 10 está em revisão, a Autoridade Portuária de Santos (APS), em consonância com o Ministério de Portos e Aeroportos, promoveu a prorrogação temporária do arrendamento por seis meses, renovada agora por mais seis meses, com a finalidade de garantir os empregos e manter a capacidade atual de movimentação do Porto, bem como permitir que seja feita uma análise mais detalhada do processo de arrendamento do STS 10”, disse.

O BE News procurou o Grupo EcoRodovias, mas a empresa não se manifestou até a publicação da reportagem.

STS 10

No mês passado, Anderson Pomini afirmou que a atual diretoria que administra o Porto de Santos não vê a necessidade de um novo terminal de contêineres na margem direita do cais.

A partir da retomada da autonomia de gestão para a Autoridade Portuária, um dos principais desafios teria a ver com o futuro do STS 10, cuja delegação ficaria a cargo da Autoridade Portuária.

Conforme o plano de investimentos do porto, já previsto para 2024, que inclui a expansão portuária, o cais santista terá uma série de iniciativas prevendo o aumento da capacidade de movimentação de contêineres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023

REGIÃO SUDESTE - CAPITÃO DOS PORTOS DE SÃO PAULO RECEBE A MAIS ALTA HONRARIA DE SANTOS

Robledo de Lemos Costa e Sá foi condecorado com a medalha José Bonifácio na sede da Prefeitura
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



A cerimônia contou com a participação de amigos e familiares do capitão dos Portos, além de autoridades, empresários e representantes da comunidade da Marinha e portuária Crédito: Raimundo Rosa/Prefeitura de Santos

O capitão dos Portos do Estado de São Paulo, capitão de mar e guerra Robledo de Lemos Costa e Sá, recebeu o diploma e a medalha José Bonifácio de Andrada e Silva, considerada a mais alta honra

concedida pela cidade de Santos (SP). A solenidade de entrega ocorreu na sede da Prefeitura, na última semana.

“É uma honra receber essa homenagem de Santos, que vem por conta de uma série de iniciativas e trabalho duro que a Marinha do Brasil, através da Capitania dos Portos, vem desenvolvendo ao longo dos últimos dois anos junto à Prefeitura. É fruto do reconhecimento de uma cultura organizacional da Marinha junto à sociedade brasileira e nos dá oportunidade de mostrar que a Marinha não é uma instituição fechada. Ela é a minha, ela é a sua, é a nossa Marinha do Brasil”, disse o capitão dos Portos.

Durante a cerimônia, o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos) destacou a atuação do capitão à frente da Capitania dos Portos de São Paulo, em especial no episódio ocorrido no mês de



fevereiro, onde a Marinha teve um papel importante na ajuda humanitária a tragédia causada pelo temporal no município de São Sebastião.

“Destaco o seu papel e o seu trabalho, pois sem ele não conseguiríamos cumprir nosso papel como ser humano naquele momento. Arrecadamos toneladas de alimentos, mas para que chegassem até lá você foi fundamental. Santos não poderia deixar de prestar essa homenagem”, comentou o prefeito.

Na ocasião, a Marinha, através do Navio Aeródromo Multipropósito Atlântico (A-140), fez o transporte de milhares de doações recebidas por prefeituras, associações e demais entidades do litoral de São Paulo.

A cerimônia contou com a participação de amigos e familiares do Capitão dos Portos, além de autoridades, empresários e representantes da comunidade da Marinha e portuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/12/2023



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

MSC E CMA CGM SUSPENDEM TRÂNSITOS NO MAR VERMELHO, JUNTANDO-SE À HAPAG E À MAERSK

Informações: Maritime Executive (19 de dezembro de 2023)

Dizendo que “A situação está se deteriorando ainda mais e a preocupação com a segurança está aumentando”, a CMA emitiu um comunicado hoje, 16 de dezembro, relatando que está implementando medidas preventivas para a navegação no Mar Vermelho.

“Decidimos instruir todos os navios porta-contêineres da CMA CGM na área que estão programados para passar pelo Mar Vermelho a alcançar áreas seguras e interromper imediatamente sua viagem em águas seguras, até novo aviso,” relata a CMA CGM. A transportadora francesa não disse o que fará com a carga, mas segue uma decisão semelhante da Maersk, que interrompeu as viagens pelo Mar Vermelho um dia após um de seus navios ser atacado. A Hapag-Lloyd também disse ontem que estava pausando todo o tráfego de navios porta-contêineres pelo Mar Vermelho até segunda-feira, relatando “Então decidiremos para o período seguinte”.

Na sexta-feira, um dos grandes navios porta-contêineres da Hapag-Lloyd recebeu ordens para navegar em direção ao lêmen. Quando ignorou o comando, foi atingido por um míssil que causou algum dano e um pequeno incêndio. A tripulação conseguiu extinguir o fogo e o navio continuou sua viagem deixando a zona de perigo.

A MSC, em seu comunicado, confirma agora também que seu navio, o MSC Palatium III, foi atacado e sofreu danos limitados pelo fogo na sexta-feira. O USS Mason relatou ter ido em auxílio ao navio porta-contêineres, mas disse que mais tarde o navio informou que não precisava de assistência adicional. A MSC relatou hoje que o navio está sendo retirado de serviço. Um sinal AIS recente mostra que o navio navegou para o oeste no Golfo de Aden e agora está parado em Djibouti.

“Devido a este incidente e para proteger as vidas e a segurança de nossos marinheiros, até a passagem pelo Mar Vermelho ser segura, os navios da MSC não atravessarão o Canal de Suez no sentido Leste ou Oeste,” escreveu a empresa em um Aviso ao Cliente. “Já agora, alguns serviços serão redirecionados para passar pelo Cabo da Boa Esperança.”



A decisão de suspender as viagens pelo Mar Vermelho ocorre à medida que a situação de segurança na área continua a se deteriorar. Consultores de segurança e a aliança internacional na região estão confirmando um aumento nos ataques provenientes dos militantes Houthi.

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

Data: 19/12/2023

OPERAÇÃO VERÃO É INICIADA NAS RODOVIAS CONCEDIDAS DE SÃO PAULO

Informações: ARTESP (19 de dezembro de 2023)

Malha terá reforço nas equipes e veículos de atendimento aos usuários; ações de segurança e apoio operacional serão ampliadas durante toda a operação

Começa nesta segunda-feira (18) a “Operação Verão” nas rodovias paulistas concedidas. Ela reforça as ações operacionais das concessionárias com o objetivo de mitigar os impactos do aumento do fluxo de veículos com o Policiamento Rodoviário Estadual. As iniciativas conjuntas, acontecem até o dia 23 de fevereiro e proporcionam maior fluidez, segurança e conforto aos usuários que forem viajar para as festas de final do ano e também em toda a temporada de verão.

Nesse período, as 20 concessionárias paulistas que fazem a gestão da malha concedida vão intensificar o monitoramento das vias, operação e os serviços de atendimento aos usuários. “As rodovias registram um aumento expressivo de movimento durante as festas de final de ano e também em todo o período de férias escolares. Por isso, a Operação Verão é fundamental para garantir a qualidade nas rodovias e proporcionar mais segurança à população”, afirma Santi Ferri, diretor de operações da ARTESP.

A ARTESP irá monitorar a “Operação Verão” em toda a malha concedida, a partir do Centro de Controle de Informações (CCI), com as mais de 2.864 câmeras implantadas nos 11,1 mil quilômetros de rodovias, além de 8.056 telefones de emergência (call boxes), 597 sensores de tráfego, 40 estações meteorológicas, 433 painéis eletrônicos de mensagens.

Nas rodovias concedidas, os Centros de Controle Operacional (CCO) também acompanharão o tráfego nas rodovias, com apoio da Polícia Militar Rodoviária, por meio de equipamentos operacionais como câmeras de monitoramento, painéis de mensagens, veículos de inspeção de tráfego e, também com equipes que fazem o atendimento operacional nas pistas e de manutenção dos equipamentos. Além disso, estarão disponíveis 129 postos de atendimento aos usuários, 224 ambulâncias, 289 guinchos leves e pesados, 24 veículos de apoio operacional, 222 veículos de inspeção de tráfego, além de 93 caminhões pipas e veículos de socorro de animais.

Operações especiais

Obras e cargas excepcionais – Durante os feriados, serão suspensas as obras que causam interferências no tráfego e haverá também restrições para a circulação de veículos com cargas excepcionais.

Haverá reforço nas equipes de colaboradores das praças de pedágio para agilizar o atendimento. Além disso, sempre que necessário, será implantada a operação papa-fila para intensificar o atendimento e evitar ou reduzir a formação de filas.

No Sistema Anchieta-Imigrantes (SP-150 e SP-160) serão implantados esquemas especiais para distribuir melhor o fluxo de veículos nos feriados. Para o feriado do Natal e Ano Novo, por exemplo, será implantado o esquema 7x3, no sentido litoral. Já para subida será feita com a operação 2x8.

Campanhas de segurança

No período, haverá intensificação da comunicação com os motoristas por meio de faixas, folhetos e ações de segurança viária nos Painéis de Mensagem Variável (PMV) abordando diversos temas, como os riscos de dirigir alcoolizado e de não respeitar os limites de velocidade, assim como a importância do uso do cinto de segurança, da manutenção veicular e dicas sobre travessia segura para pedestres.



Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/12/2023

BRASIL REGISTRA SUPERÁVIT DE US\$ 1,07 BI E CORRENTE DE COMÉRCIO DE US\$ 11,176 BI

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (19 de dezembro de 2023)

Números da 3ª semana de dezembro são resultados de exportações no valor de US\$ 6,123 bi e importações de US\$5,053 bi

A balança comercial registrou superávit de US\$ 1,07 bilhão e corrente de comércio de US\$ 11,176 bilhões na terceira semana de novembro, resultado de exportações no valor de US\$ 6,123 bilhões e importações de US\$ 5,053 bilhões. Os resultados foram divulgados nesta segunda-feira (18/12) pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC).

Já nas três primeiras semanas de dezembro, as exportações somaram US\$ 15,433 bilhões e as importações, US\$ 10,735 bilhões, com saldo positivo de US\$ 4,698 bilhões e corrente de comércio de US\$ 26,168 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 326,216 bilhões e as importações, US\$ 232,036 bilhões, com saldo positivo de US\$ 94,179 bilhões e corrente de comércio de US\$ 558,252 bilhões.

Balança Comercial Parcial do mês de dezembro/2023 – 3º Semana

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Comparativo Mensal

Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de dezembro/2023 (US\$ 1,4 bilhão) com a de dezembro/2022 (US\$ 1,1 bilhão), houve crescimento de 17,2%. Em relação às importações, houve queda de 1,6% na comparação entre as médias até a 3ª semana de dezembro/2023 (US\$ 975,9 milhões) com a do mês de dezembro/2022 (US\$ 991,32 milhões).

Assim, até a 3ª semana de dezembro/2023, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,3 bilhões e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 427,1 milhões. Comparando-se este período com a média de dezembro/2022, houve crescimento de 8,7% na corrente de comércio.

Exportações por Setor e Produtos

No acumulado até a 3ª semana do mês de dezembro/2023, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 47,97 milhões (23,1%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 74,72 milhões (23,5%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 84,18 milhões (12,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

Importações por Setor e Produtos

No acumulado até a 3ª semana de dezembro/2023, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ 5,53 milhões (-25,2%) em Agropecuária; queda de US\$ 52,62 milhões (-59,3%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 42,55 milhões (4,9%) em produtos da Indústria de Transformação.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/12/2023



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

IMPOSTO NO PETRÓLEO E DESONERAÇÃO DO HIDROGÊNIO MARCAM ESCOLHAS NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Redução da alíquota geral que será cobrada de bens e serviços sem privilégios no novo modelo justificou adicional sobre óleo e mineração

Por Hanrikson de Andrade 19 de dezembro de 2023 Em Congresso, Hidrogênio, Petróleo e gás, Setor elétrico



Plenário da Câmara dos Deputados durante sessão conjunta (Foto: Jonas Pereira/Agência Senado)

BRASÍLIA – Contrariando a articulação do setor de petróleo e gás natural, a Câmara dos Deputados aprovou a aplicação do imposto seletivo sobre a produção de óleo e gás, criando uma nova alíquota de até 1% na reforma tributária, com promulgação prevista para essa quarta (20).

De mãos dadas com frentes parlamentares ligadas ao setor de energia e mineração, a indústria tentou até a última hora derrubar a medida. Com 333 votos, apenas 26 além do necessário, o plenário rejeitou em segundo turno a derrubada da cobrança.

Ao mesmo tempo, a reforma marca a entrada do hidrogênio de baixo carbono no texto constitucional, equiparado no artigo que já beneficia biocombustíveis, como o etanol, e foi mantido pelos parlamentares.

Os detalhes – e boa parte deles – ficam pendentes para as leis complementares que serão entregues ao Congresso Nacional no início de 2024, segundo a previsão do ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Depois começa uma transição terminará em dez anos.

A PEC manteve um regime tributário específico para os combustíveis e vai criar o cashback (uma devolução dos impostos) para consumidores de baixa renda na conta de luz e nas aquisições de gás liquefeito de petróleo (GLP), o gás de cozinha.

E, entre perdas e ganhos do setor de petróleo, o governo conseguiu derrubar uma nova tentativa de garantir, dessa vez no texto constitucional, a isenção de importações de combustíveis para a Zona Franca de Manaus.

No fim das contas, a aprovação histórica da reforma da reforma tributária se deu em menos de um ano de debates no Congresso Nacional – após trinta, de insatisfações com o modelo atual.

Hidrogênio verde vira de baixo carbono

Uma mudança costurada desde a primeira passagem na Câmara e que chegou ao relatório final diz respeito à delimitação do regime fiscal favorecido para produção de “hidrogênio de baixa emissão de carbono”.

No Senado, havia entrado o “hidrogênio verde”, a rota de produção por eletrólise da água, com energias renováveis. Apesar disso, não há até o momento o entendimento de que o sistema bicameral foi desrespeitado, sem prejuízos à promulgação da PEC.



Foi fruto da articulação de parlamentares do Nordeste, para estimular a promessa de desenvolvimento dessa nova cadeia industrial.

O primeiro projeto com financiamento externo, da União Europeia, foi fechado recentemente no Piauí. E mobiliza os estados com grandes complexos portuários industriais, como Pecém (CE) e Suape (PE).

Emendas e negociações foram feitas com os relatores por Mauro Benevides Filho (MDB/PE), na Câmara, e Augusta Brito (PT/CE), no Senado, por exemplo.

Redução de IVA justificou imposto na produção de petróleo

Nas concessões feitas para reduzir a lista de bens e serviços beneficiados com alíquota reduzida, a Câmara também decidiu excluir as operações com microgeração e minigeração distribuída de energia elétrica.

A lista dos setores privilegiados eleva a alíquota geral do imposto sobre valor agregado (IVA). O agronegócio sai como um dos mercados mais contemplados na reforma.

A oposição na Câmara, isolada no PL de Jair Bolsonaro e no partido Novo, até se mobilizou na tentativa de barrar o IS sobre a extração de óleo e minerais, criado no relatório do Senado Federal, por Eduardo Braga (MDB/AM).

O objetivo da medida é taxar o primeiro elo da cadeia da exploração de recursos não renováveis.

Com apoio do governo Lula, a alíquota na extração passou e foi mantido o teto de até 1% sobre o valor da produção.

Virou uma espécie de royalties, até porque eleva a arrecadação destinada a estados e municípios e independe da destinação, podendo ser aplicado mesmo na produção destinada à exportação.

Uma diretriz da reforma é desonerar os embarques de bens para o mercado externo, mas não será o caso do petróleo.

- Na versão final do relatório, o imposto seletivo, em geral, incidirá sobre a “produção, extração, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais à saúde ou ao meio ambiente, nos termos da lei complementar”.
- E, na extração, “será cobrado independentemente da destinação, caso em que a alíquota máxima corresponderá a 1% do valor de mercado do produto”.

“Temos um instrumento [com] o efeito de se diminuir a alíquota de referência porque vamos ter uma arrecadação importante. Isso baixa a alíquota do IVA, e essa receita é dividida com o nosso país. Fica com os brasileiros”, argumentou o relator na Câmara, Aguinaldo Ribeiro (PP/PB).

Com o governo, defendeu que o novo imposto é uma medida distributiva. “Parte dessa riqueza será distribuída ao país como um todo”, disse o relator.

Arthur Lira (PP/AL) chegou a se referir ao seletivo sobre extração como “aquele que baixa a alíquota geral”.

No plenário, a oposição tentou argumentar que o IS na extração levará ao aumento dos preços dos combustíveis, sobretudo no caso do diesel, pressionando a inflação. Argumento do IBP, que representa as produtoras de petróleo no Brasil, incluindo a Petrobras.

“É uma tributação que vai afetar exatamente aquelas pessoas que mais precisam. O caminhoneiro, o gás de cozinha, o diesel. Encarecer o diesel vai encarecer os alimentos”, defendeu Bia Kicis (PL/DF), em sucesso.

Outra derrota do setor foi na tentativa de blindar combustíveis fósseis da aplicação do imposto seletivo.

Na primeira aprovação, contudo, a Fazenda afirmou que a possibilidade de aplicar imposto – esse com alíquota específica, não sobre o valor da produção – não significará aumento da carga tributária.

“Não se pretende aumentar a tributação dos combustíveis na reforma tributária”, afirmou a pasta, em novembro, ao G1. O imposto seletivo cumpriria, assim, um papel de calibração da carga tributária, buscando os patamares vigentes.

Reginaldo Lopes (PT/MG) foi pela via ambiental. “O IS é importante nesse setor econômico porque estamos vivendo uma transição do modelo energético do país”, disse.

“Acabamos de sair da COP-28 e temos toda uma pauta de transição. É fundamental que o país possa dar exemplo, limitando a 1%, mas ao mesmo tempo recompondo a sua arrecadação. De fato, no conjunto do cálculo que vamos definir a alíquota padrão, vai ter um peso importante”, conclui.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/12/2023

CNPE DETERMINA SUSPENSÃO DE ABERTURA PARA IMPORTAÇÃO DE BIODIESEL

Em vitória das propostas de setores do agronegócio, governo também vai antecipar em 2024 aumento da mistura do biocombustível

Por Nayara Machado 19 de dezembro de 2023 Em Biocombustíveis, Política energética



Uma das principais agendas de Silveira, Programa de Descarbonização da Amazônia pretende movimentar entre R\$ 5-10 bilhões em investimentos (Foto: Tauan Alencar)

BRASÍLIA – Em mais uma vitória do agronegócio e do setor de biodiesel, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) decidiu nesta terça (19/12) pela suspensão das importações de biodiesel, revertendo assim uma decisão tomada no governo de Jair Bolsonaro (PL) e prestes a entrar em vigor.

“Fica suspensa a importação deliberada pela ANP, até que um grupo de trabalho defina se essa é ou não a melhor estratégia nacional”, disse o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante o intervalo da reunião do conselho.

Como previsto, a mistura obrigatória de biodiesel ao diesel será antecipada para 14% em março de 2024 e para 15% em 2025. Hoje, o percentual está em 12%. É a proposta levada pelo MME ao conselho e que foi antecipada pelo político epbr, serviço exclusivo da agência epbr, em 8 de dezembro.

A antecipação e a reserva para o biodiesel nacional atenda a uma demanda do setor produtivo. Argumentam que estão com mais de 50% de capacidade ociosa, devido aos recuos no mandato durante o governo passado.

A agenda do biodiesel ganhou apoio do vice-presidente e ministro da Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin (PSB). Em agosto, durante reunião do Comitê Gestor do Fundo Clima, vice-presidente mencionou a possibilidade de adiantar o cronograma do CNPE.

O presidente Lula participou da reunião do CNPE.

“Enquanto esse grupo de trabalho não concluir essa sua missão, ficamos com as importações no status quo, no estado de hoje, ou seja, o Brasil continua defendendo o conteúdo local e o biodiesel nacional”, completou Silveira.



Em nota, o MME citou uma expectativa que a antecipação da mistura leve a uma emissão evitada de cinco milhões de toneladas de CO₂ na atmosfera, a uma redução de cerca de R\$ 7,2 bilhões com a importação de diesel fóssil, além de estimular a transição energética.

“A decisão do CNPE é de grande importância para o setor de biodiesel. Permite ao setor ter previsibilidade de produção e a possibilidade de organização dos investimentos e dos negócios”, disse o deputado federal Alceu Moreira (MDB/RS), presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel do Congresso Nacional (FPBio).

Importação foi regulada pela ANP

No final de novembro, a ANP chegou a concluir a regulação que permitia a entrada do produto estrangeiro no mercado nacional, atendendo a uma determinação do próprio CNPE de 2020.

O Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que representa a Petrobras, grandes petroleiras e maiores empresas do setor de combustíveis – Vibra, Raízen e Ipiranga – manifestou “preocupação” com as decisões do CNPE. Se queixou da falta de avaliação de impactos no setor.

Associações de produtores de biodiesel e cooperativas da agricultura familiar haviam divulgado na sexta (15/12) uma carta endereçada ao governo federal pedindo a revogação da importação de biodiesel.

Segundo o grupo, a abertura do mercado é uma “iminente ameaça à participação de milhares de agricultores familiares” na cadeia produtiva.

Em outra frente, IBP, Abicom (importadores), Brasilcom, CNT, Fecombustíveis e SindTRR também divulgaram uma nota conjunta, pedindo a manutenção da abertura do mercado, justificando que os produtores nacionais ainda terão 80% do mercado cativo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/12/2023

ATLAS PROMETE FERTILIZANTE DE HIDROGÊNIO VERDE A PREÇO DE CONVENCIONAL

Empresa planeja produzir 500 mil toneladas por ano de fertilizantes nitrogenados em Uberada (MG) a partir de 2027

Por Gabriel Chiappini 19 de dezembro de 2023 Em Empresas, Hidrogênio, Transição energética

Contrariando as previsões do mercado, o fertilizante feito a partir do hidrogênio verde (H₂V) será vendido no mercado brasileiro ao mesmo preço que o convencional, produzido com gás natural, afirma Rodrigo Santana, diretor de operações da Atlas Agro em entrevista à epbr.

A companhia planeja produzir 500 mil toneladas por ano de fertilizantes nitrogenados com hidrogênio verde a partir de 2027, na fábrica que está sendo construída em Uberaba, Minas Gerais.

“Esse é o grande diferencial do nosso modelo de negócio inovador. Não vai ser mais caro. Os produtores para quem vamos entregar naquela região vão ter acesso a um fertilizante verde, zero carbono, com o qual eles podem adicionar maior valor aos produtos deles, sem pagar um real mais caro”, disse o executivo à epbr.

Segundo ele, a empresa aposta exclusivamente em soluções sustentáveis e na rota da eletrólise com eletricidade renovável.

“A nossa empresa é 100 % verde. Esse é o grande motivo da gente existir hoje. A rota que definimos é de eletrólise e utilizando hidrogênio verde, porque o gás natural, hoje, é um dos grandes emissores de carbono para a atmosfera”.



Santana destaca que a indústria mundial de fertilizantes nitrogenados, que utiliza basicamente gás natural, emite mais de 1 bilhão de toneladas de CO2 equivalente por ano.

“Nosso projeto não vai precisar de gasoduto. Vamos ter os parques solares e eólicos, que não precisam estar em Uberaba, vão ser conectados à rede elétrica”.

Escolha de Uberaba

A empresa com sede na Suíça, conta com um escritório em Madrid, na Espanha, e além do Brasil, tem um projeto similar de produção de fertilizantes a partir de hidrogênio verde no estado de Washington, Estados Unidos.

Além da demanda por fertilizantes, a grande oferta de energia solar, e a conexão à rede elétrica, bem como acesso à água e à logística de transporte, influenciaram na escolha da companhia por Uberaba.

“Uberaba é uma região com uma forte demanda. Num raio de até 500 quilômetros, tem uma demanda de mais de 2 milhões de toneladas de fertilizantes nitrogenados. Basicamente, vamos suprir de 25 a 30 % do mercado da região”, afirma o diretor da empresa.

Custo da energia

Este ano, a empresa já recebeu 76 propostas de contrato de compra e venda de energia (PPA, na sigla em inglês), de 23 atores do mercado elétrico. A decisão final do contrato deve acontecer ao longo do ano que vem.

“Temos várias possíveis opções, 100% solar ou misto de solar e eólica. Tanto em Minas como fora de Minas também”, comenta o executivo.

Segundo ele, a preocupação é garantir uma boa negociação para que no final haja um preço competitivo que viabilize o fertilizante verde no mercado. Cerca de 80% do custo de operação de uma planta de fertilizantes nitrogenados é energia, diz Santana.

“Hoje, o que eu posso é que os preços que estão circulando no mercado sendo negociados atendem a viabilidade do projeto”.

Há dois meses, a Atlas também começou o processo de seleção das empresas de EPC (Engineering, Procurement, Construction), responsáveis pelo projeto de engenharia para construção da planta. Serão quase US\$ 850 milhões em investimentos, ou pouco menos de R\$ 5 bilhões.

De olho no mercado nacional fertilizantes

Ele lembra que o Brasil hoje importa uma quantidade de 12 milhões de toneladas de nitrogenados e que a planta vai ser 100% voltada para atender ao mercado doméstico.

Com a planta de Uberaba de pé, o plano da companhia é replicar de sete a nove fábricas nesse modelo no Brasil.

“Nossa ambição aqui no Brasil, pelo tamanho do mercado, é ter várias. Tem um apetite no Brasil de pelo menos entre 8 plantas para construirmos nos próximos anos”.

Por enquanto, estão descartadas outras rotas de produção de fertilizante verde, seja a partir do biometano, ou do hidrogênio feito de biomassa.

“Vamos ter plantas grandes e padronizadas. Isso vai fazer com que tenhamos um modelo de negócio mais competitivo e mais barato. Não faz muito sentido termos uma rota tecnológica específica para cada mercado”.

Santana também salienta que a oferta de biometano no país ainda é insuficiente para atender a escala de produção da Atlas.



“O Brasil hoje ainda não possui uma oferta de biometano suficiente para essa primeira planta. O Brasil tem um potencial gigantesco de biometano. Mas, hoje, a oferta que existe hoje no mercado ainda não é suficiente para abastecer essa e outras plantas também”.

Oportunidade do hidrogênio verde para o Brasil

Ao contrário dos Estados Unidos, que já definiu enormes subsídios para produção de hidrogênio, bem como incentivos para o consumo de fertilizantes feitos a partir do energético, o Brasil ainda patina nas discussões sobre regulamentação e incentivos para a nova indústria.

O executivo chama a atenção para a curta janela de oportunidade que o país tem.

“O potencial no Brasil é gigantesco, mas estamos competindo com o resto do mundo e existe uma janela de oportunidade, que eu enxergo, apenas até 2030”.

Ele defende que o hidrogênio verde pode ser um grande impulsionador do PIB brasileiro e da neointustrialização no Brasil, mas que isso “não vai acontecer se não houver algum tipo de suporte inicial”.

Na avaliação de Santana, os incentivos na primeira década, podem garantir a chegada dos investimentos no país.

“Se demorarmos muito a decidir isso, os outros países estão fazendo os Estados Unidos, a União Europeia, o Canadá, o Japão também. Boa parte das indústrias e do capital global vai para esses países onde tem os incentivos”, alerta.

“No Brasil, não estamos falando de incentivos ou de suporte a um nível dos EUA, muito longe disso. Pequenos ajustes que precisam ser feitos já vão dar um significativo resultado”, completa.

A Atlas Agro é uma das empresas avaliadas pelo Departamento de Energia dos EUA para integrar o Centro de Hidrogênio do Noroeste do Pacífico (Washington, Oregon, Montana) que deve receber até US\$ 1 bilhão em financiamento da Lei Bipartidária de Infraestrutura.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/12/2023*

EQUINOR FECHA ACORDO COM AZEVEDO & TRAVASSOS PARA INSTALAÇÕES ONSHORE DO PROJETO RAIA

Empresas assinam carta de intenções para a construção do trecho terrestre do gasoduto e das instalações de recebimento de gás em Macaé

Por epbr - 19 de dezembro de 2023 - Em Empresas, Mercado de gás

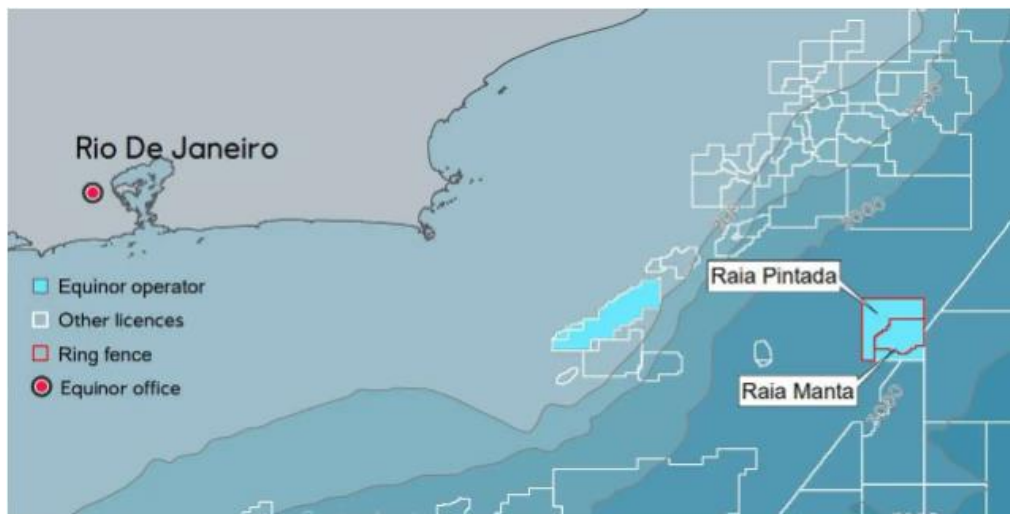
RIO — A Equinor assinou uma carta de intenções com a Azevedo & Travassos Infraestrutura para a construção do trecho terrestre do gasoduto e das instalações de recebimento de gás natural do Projeto Raia (BM-C-33), no pré-sal da Bacia de Campos.

O contrato, na modalidade EPCIC (Engenharia, Fornecimento de Equipamentos e Materiais, Construção, Instalação e Comissionamento), é estimado em R\$ 500 milhões. O prazo de execução é de cerca de 46 meses. Os trabalhos serão realizados em Macaé (RJ).

O consórcio do Projeto Raia é formado pela Equinor (35%), a operadora, em sociedade com a Repsol Sinopec Brasil (35%) e Petrobras (30%).

As empresas estimam investir US\$ 9 bilhões no desenvolvimento dos campos de Raia Manta e Raia Pintada.

A expectativa da Equinor é começar a produzir em 2028. Representará a chegada de um volume de gás novo de 14 milhões de m³/dia ao mercado brasileiro.



A comercialização do gás será realizada por meio de um gasoduto offshore de 200 km da plataforma para Cabiúnas, em Macaé. Os líquidos serão escoados por meio de navios-tanque.

As áreas têm volumes recuperáveis de gás natural e condensado de mais de 1 bilhão de barris de óleo equivalente.

O FPSO será fornecido pela Modec e os equipamentos submarinos pela TechnipFMC.

Será o primeiro projeto no Brasil a tratar gás offshore, conectando-se à rede nacional sem a necessidade de processamento adicional em terra.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 19/12/2023



JORNAL O GLOBO – RJ

ORÇAMENTO: CONGRESSO APROVA LDO PARA 2024 COM R\$ 48 BILHÕES EM EMENDAS PARLAMENTARES E META FISCAL ZERO

Proposta traz diretrizes para orçamento de 2024. Trecho possibilita flexibilização do auxílio-moradia para diretores de estatais

Por Victoria Abel — Brasília



Plenário da Câmara. Sessão do Congresso discute vetos presidenciais — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O Congresso Nacional aprovou a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024 nesta terça-feira, estabelecendo as bases para elaboração do orçamento anual. O texto traz a meta de déficit fiscal zero, como indicado pelo governo, e prevê cerca de R\$ 48 bilhões em emendas parlamentares, sendo R\$ 37 bilhões de pagamento obrigatório.



O relator, Danilo Forte (União-CE), também acatou um pedido do governo para que cerca de R\$ 5 bilhões de reais em verbas de estatais, direcionadas para o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), fiquem de fora dos cálculos da meta de resultado dessas empresas.

As emendas impositivas, individuais e de bancada, precisarão ser empenhadas pelo governo seguindo um calendário estabelecido pela LDO. As emendas de comissão, no valor de R\$ 11 bilhões, chegaram a ser incluídas entre os empenhos obrigatórios, mas foram retiradas após articulação do governo. O empenho é o primeiro passo do processo de orçamento, que garante que o valor será pago.

Emendas de comissão

O relator deixou no texto, porém, que as emendas de comissão só poderão ser contingenciadas no limite proporcional ao que for cortado das demais despesas discricionárias do país. Dessa forma, o governo não poderia contingenciar o quanto quer. Além disso, as indicações de como as emendas serão utilizadas devem ser feitas pelos deputados aos ministérios. Hoje, as pastas podem decidir o destino das emendas de comissão.

– O cronograma de pagamentos será um passo firme diante da evolução institucional de nosso país; do fim do “toma lá, dá cá” que tanto mancha a lisura de nossas votações. Trata-se de um passo definitivo para a consolidação de um quadro que vai privilegiar o exercício da política, e banir o fisiologismo – disse Danilo Forte.

As emendas individuais serão um montante de R\$ 25 bilhões e as emendas de bancada de R\$ 12 bilhões, de acordo com o relator. O relatório estabelece prazos para projetos serem enviados, analisados e aprovados por ministérios.

Transferências funda a fundo

O texto de Danilo Forte ainda prevê o pagamento com transferência automática de emendas da área da saúde e assistência social no prazo de até 30 de junho de 2024.

Meta fiscal

A LDO manteve a meta fiscal de déficit zero, com um fôlego de até R\$ 28 bilhões em déficit. Ou seja, se o governo tiver um prejuízo até este valor, a meta ainda poderá ser considerada como cumprida.

Uma eventual mudança na meta deve ocorrer apenas em março do ano que vem, quando as contas do governo devem ser revisadas. A manutenção da meta fiscal zero contrariou a pressão da ala política, que, em ano eleitoral, deseja turbinar obras, especialmente as do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e evitar bloqueios orçamentários que tenham impactos em ações do governo.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse no início da semana que tomará novas medidas de arrecadação se for necessário. O governo prevê uma necessidade de ganhar até R\$ 168 bilhões para alcançar a meta.

Contingenciamento limitado

O relator do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024, deputado Danilo Forte (União-PB), acatou uma proposta que, na prática, atende ao governo Luiz Inácio Lula da Silva e limita a R\$ 23 bilhões o bloqueio de despesas no Orçamento do ano que vem.

Inicialmente, o relator afirmou que não seria possível restringir o bloqueio a R\$23 bilhões nos moldes da emenda apresentada pelo líder do governo no Congresso Nacional, Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), mas acabou cedendo.

Para a Fazenda, o contingenciamento de despesas em 2024 precisaria respeitar duas regras. Uma dessas regras limita o bloqueio a 25% dos gastos discricionários (o que daria um bloqueio de R\$ 53 bilhões). E outra que limita a alta de gastos real (acima da inflação) a um piso de 0,6% e um teto de 2,5%.Essas duas regras combinadas, na visão da Fazenda, impediriam um bloqueio maior do que R\$ 23 bilhões, sob risco de o crescimento da despesa no ano ficar abaixo de 0,6%.

Um dispositivo incluído pelo relator estabelece que o contingenciamento não pode ser maior que o necessário para assegurar a execução das despesas a um montante equivalente ao piso de crescimento de gastos acima da inflação, de 0,6%. Dessa forma, o máximo que pode ser bloqueado é de R\$ 23 bilhões.

Auxílio-moradia para diretores de estatais

Um trecho do último relatório da Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) permite que “dirigentes estatutários das empresas estatais federais” tenham acesso a auxílio-moradia em situações de interesse pessoal, além de abrir brecha para que eles recebam o benefício em situações não previstas em lei. A alteração também permite o reajuste do auxílio-moradia em 2024 para esses servidores.

O relator Danilo Forte (União-CE) apresentou nova versão do relatório, aprovado pela Comissão Mista de Orçamento (CMO), nesta quarta-feira. O projeto original do governo e o primeiro relatório de Danilo Forte traziam situações nas quais o auxílio-moradia não seria permitido, chamadas de vedações. Entre essas proibições estão: uso residencial ou de interesse pessoal do recurso; utilização do recurso sem previsão em lei específica; e reajustes do benefício em 2024.

A última versão do texto, porém, afirma que essas vedações “não se aplicam aos dirigentes estatutários das empresas estatais federais dependentes, desde que aprovado em Assembleia-Geral”. Na visão de técnicos da Câmara dos Deputados, que conversaram com o GLOBO sob sigilo, a redação abre brechas para que o uso do auxílio-moradia seja flexibilizado para esses servidores.

Sistema S

O relator da LDO havia decidido, na semana passada, incluir a verba destinada ao Sistema S no Orçamento, como Sesi, Senai e confederações da indústria, do comércio, da agricultura e transporte no Orçamento da União. Até essa terça-feira, o relator estava disposto a seguir em frente com a medida, alegando que o objetivo era dar transparência e controle aos recursos. Só neste ano, foram repassados ao Sistema S R\$ 26 bilhões, segundo o relator.

O trecho acabou sendo retirado por Danilo Forte após resistências. Os gastos das empresas do sistema entrariam também nas contas do arcabouço fiscal, diminuindo a margem para a meta fiscal de déficit zero que o governo busca.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/12/2023

GOVERNO FAZ ACORDO PARA ADIAR PARA 2024 VOTAÇÃO DE PROJETO DE NOVO ENSINO MÉDIO COM ALTERAÇÕES DE RELATOR

O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), já foi avisado da decisão
Por Gabriel Sabóia — Brasília



Alunos de ensino médio — Foto: Gabriel Jabur/Agência Brasil

aprofundados e mudanças feitas".

A votação do Projeto de Lei que traça as diretrizes do "novo Ensino Médio" ficará para 2024. O adiamento desta pauta foi definido após reunião entre o ministro da Educação, Camilo Santana, e o relator do projeto na Câmara, o deputado Mendonça Filho (União-PE), nesta terça-feira. O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), já foi avisado da decisão, segundo Mendonça Filho. Ao GLOBO, o parlamentar afirmou que "debates precisam ser

— Ainda temos divergências, mas existem debates que precisam ser aprofundados e algumas mudanças devem ser feitas, ainda há flanco para negociar. Os pedidos governistas ainda precisam ser avaliados, então precisamos de tempo — afirmou.

A principal divergência técnica sobre o tema diz respeito à definição da carga horária. O atual texto prevê ampliação da jornada da parte comum, a Formação Geral Básica, mas fica abaixo da proposta apresentada pelo Ministério da Educação de Lula. Pelas regras atuais, são previstas 1800 horas de formação básica. O relatório feito pelo deputado Mendonça Filho (União-PE) aumenta para 2100. Os governistas, no entanto, querem 2400 horas.

Mas, como pano de fundo para os embates vistos nas últimas semanas, há uma série de atritos no campo político. Por este motivo, a mudança de cronograma é tida como uma vitória da articulação governista: ao tirar a urgência do projeto do Novo Ensino Médio, o governo provocou a ira de Lira pelo entendimento de que "o poder Executivo não pode ditar o ritmo do Legislativo por atos de ofício". Por outro lado, com a decisão de pautar o projeto, Lira exerceu pressão por uma troca no comando do Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação (FNDE).

O ministro da Educação, Camilo Santana, é alvo de críticas por travar verbas destinadas pelos parlamentares para o FNDE: segundo levantamento do GLOBO, apenas 4% do dinheiro tinha sido liberado até outubro. Esse montante, cerca de R\$ 500 milhões, pode ser usado em projetos como construção de creches, em escolas da educação básica e na compra de ônibus escolares.

O ministro fez questão de indicar uma pessoa de confiança para assumir o FNDE ao ser empossado em janeiro. Antes de comandar o Fundo, a secretária Fernanda Pacobahyba trabalhou ao lado do ministro na Secretaria da Fazenda do Ceará. À época, o nome de Pacobahyba no FNDE incomodou o centrão, que foi tirado de cena após comandar o fundo na gestão de Jair Bolsonaro. Durante o governo Bolsonaro, o FNDE passou por episódios de corrupção, como alterações no sistema interno para liberação de novas obras.

Também na última semana, em outro ato simbólico, a Câmara aprovou um PL que garante bolsa para estudantes do Ensino Médio. A escolha do deputado Pedro Uczai (PT-SC) para a relatoria do texto ocorreu em 29 de novembro, dia seguinte à publicação da Medida Provisória do governo — esta era uma das principais medidas governistas na área da Educação neste ano. Ao garantir a aprovação da matéria por Projeto de Lei, Lira conseguiu retirar o protagonismo do ministério comandado por Camilo Santana.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/12/2023

LIRA QUER SE ANTECIPAR AO TSE E REGULAMENTAR INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL ANTES DE ELEIÇÕES MUNICIPAIS

Preocupação é combater a chamada "deep fake" — técnica que usa inteligência artificial para trocar o rosto de pessoas em vídeos, manipulando falas

Por Gabriel Sabóia — Brasília



O presidente da Câmara, Arthur Lira, durante sessão — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

A regulamentação do uso da inteligência artificial no Brasil é a pauta prioritária do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), para 2024. A interlocutores, Lira externou a intenção de se antecipar a uma possível resolução do Tribunal Superior Eleitoral (TSE) sobre o tema e aprovar um projeto ainda no primeiro semestre, antes do início das campanhas eleitorais de prefeitos e vereadores.



A preocupação de Lira é, principalmente, combater a chamada "deep fake" — técnica que usa inteligência artificial para trocar o rosto de pessoas em vídeos, manipulando falas — nas disputas regionais.

O uso de inteligência artificial nas eleições também é uma preocupação do presidente do TSE, Alexandre de Moraes, que na semana passada cobrou que o Congresso se debruce sobre o tema. Segundo o ministro, quem desvirtuar a tecnologia nas eleições será responsabilizado.

Apesar da intenção do presidente da Câmara, até o momento não há um texto sobre o assunto em estágio avançado na Casa. Um projeto apresentado em maio pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), ainda aguarda análise dos senadores.

A proposta de Pacheco prevê diretrizes gerais para o desenvolvimento, implementação e uso de sistemas de inteligência artificial (IA) no Brasil. O objetivo é mapear e entender os impactos econômicos e sociais que o desenvolvimento dessa tecnologia pode provocar no país.

Três outros projetos que já tramitavam nas duas Casas foram "apensados" ao texto de Pacheco, que também incorporou ideias e propostas de uma comissão de juristas que estudou o tema e apresentou um relatório final após mais de 70 audiências públicas. Deputados, entretanto, ressaltam a necessidade de uma legislação específica sobre o eventual uso da inteligência artificial com manipulações de fala, para fins políticos.

A justificativa do projeto de lei cita pontos como a proteção de direitos fundamentais, do regime democrático e da liberdade de decisão e de escolha das pessoas. Também menciona a necessidade de respeito aos direitos trabalhistas.

Lira também já externou outras prioridades para 2024, como avançar na chamada "Pauta Verde" e a regulamentação da exploração de terras indígenas para turismo.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/12/2023

ORÇAMENTO: CONGRESSO VOTA HOJE LDO DE 2024 COM EMENDAS DE R\$ 48 BI E META DE DÉFICIT ZERO

Na última semana antes do recesso, Parlamento corre para aprovar leis que ordenam as despesas públicas do ano que vem
Por Camila Turtelli — Brasília

O Congresso Nacional se reúne nesta terça-feira para aprovar a Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024. O texto já foi aprovado na Comissão Mista de Orçamento, com as bases para elaboração do orçamento anual. O texto traz a meta de déficit fiscal zero, como enviado pelo governo e defendido pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

Além disso, o projeto prevê cerca de R\$ 48 bilhões em emendas parlamentares, sendo R\$ 37 bilhões de pagamento obrigatório. As emendas de comissão, no valor de R\$ 11 bilhões, foram retiradas do calendário obrigatório de empenhos. O Sistema S também ficou de fora do orçamento, após polêmica com empresários do setor.

Na sessão desta terça-feira, a LDO terá de ser aprovada por deputados e senadores. As emendas individuais serão um montante de R\$ 25 bilhões e, as emendas de bancada, de R\$ 12 bilhões, de acordo com o relator. O relatório estabelece prazos para projetos serem enviados, analisados e aprovados por ministérios.

A LDO manteve a meta fiscal de déficit zero, com um fôlego de até R\$28 bilhões em déficit. Ou seja, se o governo tiver um prejuízo até este valor, a meta ainda poderá ser considerada como cumprida.



Uma eventual mudança na meta deve ocorrer apenas em março do ano que vem, quando as contas do governo devem ser revisadas. A manutenção da meta fiscal zero contrariou a pressão da ala política, que, em ano eleitoral, deseja turbinar obras, especialmente as do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), e evitar bloqueios orçamentários que tenham impactos em ações do governo.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse no início da semana que tomará novas medidas de arrecadação se for necessário. O governo prevê uma necessidade de ganhar até R\$168 bilhões para alcançar a meta.

Contingenciamento limitado

O relator do projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2024, deputado Danilo Forte (União-PB), acatou uma proposta que, na prática, atende ao governo Luiz Inácio Lula da Silva e limita a R\$ 23 bilhões o bloqueio de despesas no Orçamento do ano que vem.

Inicialmente, o relator afirmou que não seria possível restringir o bloqueio a R\$23 bilhões nos moldes da emenda apresentada pelo líder do governo no Congresso Nacional, Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), mas acabou cedendo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/12/2023

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASKEM: AFUNDAMENTO DE SOLO EM MACEIÓ E CPI PODEM DIFICULTAR VENDA DA EMPRESA

Companhia já separou R\$ 14,4 bilhões em seu balanço para encargos envolvendo o desastre socioambiental, mas analistas têm dúvidas se ela precisará gastar mais; valor de mercado caiu R\$ 2,7 bilhões em 15 dias

Por Carlos Eduardo Valim

A empresa petroquímica Braskem já está à venda há alguns anos. Em 2019, um negócio chegou a ser praticamente fechado, com a petroquímica holandesa LyondellBasell, mas acabou dando errado na última hora. Este ano, as coisas pareciam estar caminhando bem. Ofertas foram feitas e conversas levadas adiante com mais de um interessado. Mas, de repente, novos entraves apareceram no caminho, e mais uma vez surgiram as dúvidas para essa venda realmente acontecer.

A Braskem perdeu R\$ 2,7 bilhões em valor de mercado nas últimas semanas por causa das repercussões do afundamento de solo em cinco bairros de Maceió. Com o agravamento da situação em Alagoas, após o rompimento da mina 18 de extração de sal-gema na Lagoa Mundaú, o Congresso Nacional decidiu abrir uma CPI para investigar o caso. Para analistas, isso deve dificultar a venda da participação da Novonor (ex-Odebrecht) na petroquímica. Procurada, a Braskem não quis falar sobre o assunto.

A ex-Odebrecht é dona de 50,1% do capital votante da Braskem e de 38,3% do total, enquanto a Petrobras tem 47% e 36,1%, respectivamente. A principal proposta na mesa pela compra da participação da Novonor é da Adnoc, a estatal de petróleo de Abu Dhabi. Ela formalizou, em 10 de novembro, uma oferta de R\$ 10,5 bilhões para a Novonor, deixando ainda 3% de participação para o grupo baiano.

A preocupação entre os analistas do setor é exatamente repetir o que aconteceu em 2019, quando a venda para a LyondellBasell quase foi fechada. Naquele momento, uma série de fatores complicou o negócio. Entre os principais deles, estavam os primeiros relatos da possível responsabilidade da Braskem no afundamento do solo de bairros de Maceió. Diante das incertezas dos impactos financeiros que o caso traria, o grupo estrangeiro recuou.



Vista aérea de bairro em Maceió afetado pelo afundamento do solo Foto: Jonathan Lins/Reuters

Essas incertezas se somam ao fato de que, atualmente, a proposta de compra da empresa estar concentrada na Adnoc, que ainda precisa finalizar uma análise detalhada dos dados financeiros da Braskem, processo conhecido pelo termo em inglês due diligence. Na segunda-feira, 18, a Braskem informou seus funcionários que a empresa desembarca no Brasil em janeiro para realizar o processo.

Como uma das principais sócias da Braskem, a Petrobras tem a prioridade de compra das ações da Novonor, e ela exerceu o seu direito de avaliar preferencialmente a empresa.

No entanto, mesmo que o novo plano de investimentos da Petrobras incluía US\$ 11 bilhões dedicados a considerar projetos ainda em avaliação, como a compra das ações da Braskem, essa alternativa enfrentaria dificuldades políticas e a estatal ainda não fez nenhuma proposta. Os analistas consideram que, se a Petrobras decidir pela compra das ações, isso traria de volta memórias de pagamentos ilegais da empresa para a Odebrecht, ambas pivôs da investigação da Operação Lava Jato, um tema bastante sensível para o governo petista.

Além da Adnoc, outras duas ofertas, feitas por grupos privados brasileiros, esfriaram nas últimas semanas. Estavam na disputa o grupo J&F, dos irmãos Batista e dono da JBS, e o Unipar, de Frank Geyer Abubakir. Formalmente, nenhum deles retirou as suas propostas, que foram apresentadas durante este ano, mas tanto J&F como Unipar deixaram de buscar reuniões ou de pedir para fazer a due diligence.

A venda da empresa para a Adnoc deixaria como controladores duas estatais, a Petrobras e a petrolífera dos Emirados Árabes, o que facilitaria o fechamento de um acordo de acionistas, segundo analistas. Esse acordo poderia garantir um controle maior do negócio por parte do Estado brasileiro, segundo acreditam os negociadores do governo, do que aconteceria caso o sócio da Petrobras fosse um grupo privado.

Esse raciocínio também explica o afastamento das negociações do fundo americano Apollo, que originalmente participava da proposta em conjunto com a Adnoc.

“Além de mais passivos financeiros que podem surgir com o evento geológico, acreditamos que esses desenvolvimentos podem ser mais difíceis para um potencial comprador da participação da fatia da Novonor na Braskem (a Adnoc é a única empresa a ter uma oferta válida no momento) tomar uma decisão final”, escrevem os analistas Rodrigo Almeida e Eduardo Muniz, do Santander, em relatório.

Para complicar ainda mais uma possível transação, o momento do ciclo do setor petroquímico é de baixa. “Existe excesso de capacidade no mundo”, diz Rodrigo Almeida, analista do Santander. “Espera-se um ciclo mais normalizado mais para frente.”

Isso significa que os preços dos produtos vendidos pela Braskem estão abaixo das médias históricas recentes. Para o comprador, a aposta no ativo pode demorar mais para trazer retorno. Para a vendedora Novonor, existe a sensação de que poderia negociar o seu valioso ativo por um preço melhor em uma época mais favorável. “Há um bom tempo estamos céticos quanto a esta possível aquisição”, afirma Luiz Carvalho, analista do UBS BB. “Não existe negócio ruim, mas caro. A questão é de preço e dos riscos envolvidos na operação.”

Como surgiu a crise

Os efeitos no solo de uma parte da capital de Alagoas já são sentidos desde março de 2018 e exigiu a retirada de 55 mil pessoas de suas casas, mas a atenção nacional para o caso aumentou nas

últimas semanas, devido aos novos fatos. O abalo teria sido causado pelo deslocamento do subsolo por causa da extração de sal-gema, um cloreto de sódio que é extraído para produzir soda cáustica e policloreto de vinila (PVC) pela Braskem, que atuava na região desde 1976. A companhia encerrou a extração do minério na região em 2019.

No dia 29 de novembro, a Prefeitura de Maceió emitiu alerta de “risco iminente de colapso” da mina da Braskem no bairro de Mutange e decretou estado de emergência por 180 dias na capital de Alagoas. No dia 10 de dezembro, a mina se rompeu, enquanto o afundamento dos bairros aumentava.

No dia seguinte, o Senado instalou a Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) da Braskem, com o objetivo de investigar a responsabilidade pela crise. A criação da CPI vinha sendo defendida fortemente pelo autor da proposta, o senador Renan Calheiros (MDB-AL).

Esse enorme ruído criado em torno da Braskem, agora, pode dificultar a venda da participação que a Novonor tem na empresa e que a ajudaria a pagar a dívida de cerca de R\$ 15 bilhões que tem com os bancos.



Mina da Braskem em Maceió se rompeu em dezembro Foto: Defesa Civil de Alagoas/Divulgação

A repercussão negativa também se traduziu no preço das ações da Braskem, cotadas na B3. Desde o dia 29 de novembro até o fechamento da quinta-feira, 14 de dezembro, a empresa perdeu R\$ 2,7 bilhões de valor de mercado. Ou seja, 15 dias depois do início do incidente em Maceió, a petroquímica passou a ser avaliada em R\$ 13,8 bilhões frente aos R\$ 16,5 bilhões anteriores, diminuindo o quanto é cotada

a fatia da Novonor na empresa.

A Braskem contratou equipes de geólogos para estudar o caso. Alguns estudos concluíram que havia responsabilidade, de fato, da empresa, enquanto outros não foram tão conclusivos e alegaram instabilidade da região próxima à lagoa.

Provisões

As maiores dúvidas se concentram nas provisões (previsão de gastos com o afundamento) já feitas pela Braskem em balanço. Analistas temem que esses valores não sejam suficientes para dar conta de todos os custos sociais e ambientais, além de indenizações, que o episódio está trazendo. “Ainda há muitas incertezas se o provisionamento feito até aqui não precisará aumentar”, diz o analista de investimentos João Daronco, da Suno Research.

“O incidente recente mostra que o preenchimento das cavas é mais complexo do que a empresa esperava e se teme que a área de influência do desastre possa aumentar e afetar outros bairros. Como aconteceu algo sem precedentes, não se pode garantir, dentro do escopo técnico, conhecer todos os cenários e consequências.” Além disso, lembra o analista, a pressão política deve aumentar com a CPI.



A posição da Braskem é de que os R\$ 14,4 bilhões separados no balanço para cobrir os custos com o evento dariam conta de todas as exigências financeiras mais prováveis de acontecer. Até o momento, a empresa já desembolsou R\$ 9,2 bilhões desse valor, sendo que R\$ 4,4 bilhões foram direcionados a indenizações dos moradores e apenas R\$ 70 milhões foram para reparos ambientais.

Bairro do Bebedouro, um dos afetados pela Braskem Foto: Tiago Queiroz/Estadão



O impacto da catástrofe, segundo a empresa, envolveria 14,5 mil residências e 40 mil pessoas precisaram ser realocadas. Ao todo, foram feitas 19 mil propostas, número maior que o das casas afetadas, por envolver também inquilinos e pontos comerciais. Segundo a Braskem, houve a aceitação de 99% das propostas, e 93% já teriam recebido as indenizações, calculadas de acordo com o preço de casas similares em outros bairros.

A Braskem também fechou acordo com o município de Maceió, já contemplado nessa provisão. O pedido da prefeitura começou em R\$ 19 bilhões, e o acordo acabou sendo fechado em R\$ 1,7 bilhão.

A maior resistência, porém, acontece por parte do governo estadual de Alagoas, que pede R\$ 1 bilhão à empresa. Desse valor, apenas R\$ 200 milhões estão previstos no balanço da Braskem, a título de reconstrução de aparelhos públicos, como hospital, escola e o instituto ambiental, que precisaram ser desocupados por conta do incidente. A companhia defende que cada valor despendido precisa ser justificado tecnicamente, pelo fato de ela ter ações cotadas na Bolsa de Valores, e não poder prejudicar os investidores.

O restante do valor de R\$ 1 bilhão pedido por Alagoas não é reconhecido pela empresa, por incluir perdas de ICMS, algo que a empresa acredita que não ocorrerão, uma vez que as pessoas e comércios simplesmente foram deslocados dentro da cidade e não haveria, portanto, um corte no pagamento de impostos.

Disputa política

A briga ganhou também contornos políticos. O prefeito de Maceió, João Henrique Caldas, é do PL, e o governador, Paulo Dantas, do MDB. Adversários políticos, eles espelham a rivalidade no Congresso entre o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL) e Calheiros.

Dantas pediu ao Supremo Tribunal Federal (STF) a invalidação dos acordos extrajudiciais fechados pela Braskem, entre 2019 e 2022, com a prefeitura e com o Ministério Público Federal (MPF), o Ministério Público de Alagoas (MPA) e a Defensoria Pública da União (DPU), que dariam quitação ampla, geral e irrestrita à empresa pelos danos causados.

Além disso, há discussões na Justiça sobre a inclusão de mais imóveis no programa de indenizações da empresa. O MPF, o MPA e a DPU pediram à Justiça Federal, na quarta-feira, 13, o bloqueio de R\$ 1 bilhão em verbas da Braskem para garantir o cumprimento de uma liminar que determinou a inclusão de novos imóveis no Programa de Compensação Financeira e Apoio à Realocação.

A Companhia Brasileira de Trens Urbanos de Alagoas também acionou a empresa, pedindo ressarcimento de R\$ 1,2 bilhão, por transtornos à empresa e aos usuários de transportes, uma vez que o traçado do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) Maceió-Rio Largo passa por 1,5 quilômetro dentro da região afetada.

Além de tudo isso, a agência de riscos Fitch rebaixou a nota de crédito da Braskem para BB+, estágio abaixo do grau de investimento. O relatório do banco Santander ilustra as preocupações com estes novos episódios. “Não necessariamente vemos o bloqueio de R\$ 1 bilhão como a questão principal, mas notamos que os desenvolvimentos recentes em Alagoas (o colapso da mina de sal e a atividade sísmica consequente) preocupa sobre provisões adicionais em torno de compensações e realocações, além de custos maiores necessários para fechar as minas”, escrevem os analistas.

“Apesar de vermos a Braskem detendo uma posição líquida forte (cerca de US\$ 2,5 bilhões em excesso de caixa no terceiro trimestre de 2023 frente aos R\$ 3,2 bilhões de potenciais passivos de curto prazo em Alagoas), a piora da nota pela Fitch pode fazer o financiamento da empresa mais custoso”, completam.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/12/2023

TRIBUTÁRIA: LIRA QUER TRAMITAÇÃO SIMULTÂNEA EM 2024 DA REFORMA DA RENDA E REGULAMENTAÇÃO DO CONSUMO

Pela proposta aprovada pelo Congresso, governo tem 180 dias para enviar as leis complementares que regulamentam a reforma dos impostos sobre o consumo e 90 dias para enviar a reforma da renda

Por Giordanna Neves e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), defendeu a interlocutores que a regulamentação da reforma tributária sobre o consumo por meio de leis complementares e a votação da reforma do imposto de renda, prioridade do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, tramitem simultaneamente no Congresso em 2024, em uma espécie de “pacote único”.

Segundo apurou o Estadão/Broadcast, a ideia do presidente da Câmara é de que haja uma divisão de “esforços” na agenda reformista, com diferentes relatores para cada proposta. A pauta da reforma tributária será uma das prioridades no primeiro semestre do ano que vem, antes das eleições municipais marcadas para outubro.



A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma sobre o consumo, aprovada na última sexta-feira, 15, prevê que o governo envie, em até 180 dias após a promulgação, leis complementares que regulamentem o texto aprovado. Foto: Lula Marques/ Agência Brasil

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma sobre o consumo, aprovada na última sexta-feira, 15, prevê que o governo envie, em até 180 dias após a promulgação, leis complementares que regulamentem o texto aprovado. A

sessão solene do Congresso Nacional para promulgar a PEC está marcada para esta quarta-feira, 19, às 15h, e contará com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O dispositivo da PEC também determina que o Executivo remeta ao Congresso, em até 90 dias após a promulgação, um projeto de lei com a reforma da tributação da renda e outro com mudanças na taxação da folha de salários.

A reforma do imposto de renda deve promover mudanças no regime de tributação de empresas e de patrimônio. O secretário extraordinário de reforma tributária no Ministério da Fazenda, Bernard Appy, sinalizou que as diretrizes da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) serão uma das referências para o governo nesta proposta.

A aliados, Lira disse que a Câmara não tem “preconceito” em avançar na agenda sobre reforma da renda, mas lembra que a pauta já foi aprovada pelos deputados em 2021 e está parada no Senado. O alagoano tem reforçado que as negociações sobre o assunto podem se dar com base no texto já analisado na Casa e que, à época, enfrentou resistências por parte dos partidos de Centro.

Em 2021, a Câmara aprovou um projeto de lei, hoje em tramitação no Senado, que estabelecia a taxação de juros e dividendos, extinguiu os Juros Sobre Capital Próprio (JCP) e alterava regras do imposto de renda, como a redução do Imposto de Renda Sobre Pessoa Jurídica (IRPJ).

Em relação à reforma sobre o consumo aprovada este ano, as leis complementares vão definir, por exemplo, a alíquota do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) dual, que reúne o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) estadual e a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) federal. Também será por meio da regulamentação que ficará mais claro como funcionarão os regimes diferenciados e quais itens irão compor a cesta básica nacional, isenta de tributação.



Governo e Congresso também definirão, por meio de lei complementar, a atuação do Comitê Gestor do IBS, que distribuirá os recursos arrecadados para Estados e municípios e a implementação do Imposto Seletivo, criado para desestimular atividades nocivas à saúde e ao meio ambiente.

Já sobre a reforma da folha de pagamentos, uma das alternativas da equipe econômica seria a edição de uma Medida Provisória (MP) com a redução gradual do benefício aos 17 setores da economia ao longo dos próximos cinco anos, como revelou o Estadão. O Congresso derrubou o veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva ao projeto de lei que estendeu a desoneração da folha até 2027 e incluiu desconto na contribuição previdenciária de prefeituras com até 142 mil habitantes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/12/2023

LIRA QUER RETOMAR TAXAÇÃO DOS CASSINOS ONLINE NO PROJETO QUE TRIBUTA APOSTAS ESPORTIVAS

Proposta foi aprovada pelos deputados, mas senadores retiraram a inclusão dos jogos online por resistência das bancadas evangélica e católica; Senado também reduziu alíquota cobrada sobre empresas e apostadores

Por Giordanna Neves e Mariana Carneiro

BRASÍLIA - O presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), sinalizou a interlocutores que a taxaçoão de cassinos virtuais deve ser retomada no projeto de lei que regulamenta a tributação das apostas esportivas. A proposta foi aprovada pelos deputados, mas os senadores retiraram a inclusão dos jogos online por resistência das bancadas evangélica e católica. A proposta deve ser votada novamente na Câmara ainda nesta semana, a última antes do recesso parlamentar.

Segundo apurou a reportagem, Lira deve se reunir nesta terça-feira, 19, com parlamentares evangélicos e católicos para debater o projeto de lei com a reinclusão da taxaçoão dos jogos online. O alagoano tem repetido a interlocutores que a pauta envolve uma narrativa que exige "cuidado", já que as bancadas temáticas religiosas são contrárias à existência deste tipo de mercado no Brasil.

Lira tem dito ainda que a taxaçoão apenas das apostas esportivas físicas corresponde a 20% da arrecadação do mercado de jogos, enquanto 80% da receita do ramo advém das chamadas "bets", que são as apostas virtuais do ramo - essas, sim, contempladas no texto aprovado pelo Senado. O alagoano alerta sobre a necessidade de regular um mercado consolidado que ainda não paga impostos e gera empregos ilegais.

O projeto dos jogos faz parte do pacote de medidas arrecadatórias do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, para atingir a meta de déficit zero nas contas públicas no ano que vem. Inicialmente, a equipe econômica previa arrecadar em torno de R\$ 700 milhões com a medida em 2024; mas, com a inclusão dos cassinos virtuais sugerida pela Câmara, o valor deve aumentar. As estimativas chegam a R\$ 12 bilhões em um mercado totalmente regulado.

Alíquota menor

Além da exclusão dos cassinos virtuais, o Senado também fez outras mudanças no projeto de lei. O relator, senador Angelo Coronel (PSD-BA), reduziu a alíquota cobrada sobre a receita bruta dos jogos, subtraídos os prêmios pagos aos apostadores, de 18%, proposta da Câmara, para 12%.

Além disso, foi reduzida a taxa cobrada sobre os apostadores, de 30% para 15% sobre os ganhos superiores a R\$ 2.112, como uma forma de não afastar jogadores dos sites de apostas legalizados. Coronel decidiu, ainda, alterar a sistemática do cálculo da taxaçoão, para que seja feita de forma anualizada, e não prêmio a prêmio.

O relator na Câmara, deputado Adolfo Viana (PSDB-BA), se reuniu ontem com Lira para tratar sobre as mudanças no projeto de lei. Ainda não foram definidos, no entanto, quais alterações serão



mantidas no texto. A ideia é de que o projeto seja votado ainda esta semana na Casa e possa ir à sanção presidencial antes do final do ano, caso haja consenso na redação final.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/12/2023

EM VITÓRIA DO AGRO, GOVERNO ELEVA TEOR DO BIODIESEL NO DIESEL DE 12% PARA 14% A PARTIR DE MARÇO

Conselho Nacional de Política Energética se reuniu nesta terça-feira com a presença do presidente Lula; colegiado também reverteu decisão que ampliava as importações do combustível
Por Bianca Lima

BRASÍLIA - Em mais uma vitória do agronegócio, que em 2023 “tratorou” dentro e fora do Congresso para fazer valer as suas pautas de interesse, o governo aprovou nesta terça-feira, 19, o aumento da mistura do biodiesel no diesel. O teor passará dos atuais 12% para 14% a partir de março de 2024. E alcançará 15% em 2025.

Até então, o calendário previa que o teor fosse elevado para 13% em abril de 2024; 14% em 2025; e chegasse a 15% em 2026. As datas haviam sido fixadas em março deste ano, quando foi aprovado o patamar de 12%.

A decisão de acelerar o cronograma foi anunciada pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, que participou de reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE). A deliberação contou a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, dentre outras autoridades.

“Hoje, ampliamos a participação do biodiesel ainda mais na nossa matriz e isso tem dois efeitos. Diminuir a dependência da importação de óleo diesel e ajudar a descarbonizar, já que a ANP vem avançando muito nas certificações de qualidade do produto”, disse Silveira após a reunião.

Agronegócio produtor de soja

O setor do biodiesel é ligado ao agronegócio produtor de soja e, como mostrou o Estadão, vinha intensificando as negociações com governo e Congresso nessa reta final de 2023. O setor movimenta bilhões de reais e tem uma ampla bancada de parlamentares.

Dados da Ubrabio, entidade representativa do segmento, apontam que o PIB da soja e do biodiesel deve chegar a R\$ 691 bilhões neste ano, o equivalente a 6,3% de tudo o que é produzido no País.

“O aumento da mistura mostra que o governo confirmou seu compromisso com a transição energética e com a descarbonização, dando o impulso necessário para que a indústria retome o caminho da competitividade e o espaço perdido nos últimos anos”, afirmou a Ubrabio em nota.

Nas últimas semanas, o segmento vinha pressionando o governo por uma aceleração ainda maior do calendário da mistura obrigatória, para que se alcançasse 15% já em 2024. A decisão do CNPE, no entanto, foi por uma elevação mais gradual, como anunciado por Silveira.

Na reunião desta terça, o setor também conseguiu reverter uma diretriz de 2020, que autorizou a importação do combustível para competir com 20% do mercado nacional. A diretriz foi regulamentada em novembro deste ano pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) - gerando amplas críticas do segmento.

Segundo Silveira, foi deliberado que fica suspensa a importação de biodiesel até a análise de um grupo de trabalho sobre o tema. “Enquanto o GT não conclui essa sua missão, nós ficamos com importações no status quo. Ou seja, o Brasil continua defendendo conteúdo local e biodiesel nacional”, disse o ministro.

Cadeia do petróleo critica decisão

A antecipação do cronograma e a mudança na regra de importação geraram críticas por parte do Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), principal representante do setor de combustível no País.

“Alterações extemporâneas numa pauta longamente debatida com a sociedade comprometem a estabilidade regulatória e geram insegurança no mercado”, afirmou a entidade em nota. Para o IBP, a importação ampliaria a competição no segmento e traria ganhos de eficiência e qualidade.

Em relação à alteração dos teores obrigatórios, o instituto alega que é necessário um prazo entre a decisão e a execução do novo patamar, “sob pena de se gerar uma corrida por produto e logística, com elevação de preços e potencial risco ao abastecimento”.

As cadeias do petróleo e do biodiesel vêm travando uma batalha por espaço no mercado brasileiro, inclusive na área de novos combustíveis - a qual deve movimentar cifras elevadas nos próximos anos.

Combustível do Futuro

Não à toa, outro foco dos usineiros é exatamente garantir que o biodiesel seja contemplado no projeto de lei (PL) do Combustível do Futuro, que integra a agenda verde liderada pelo Palácio do Planalto. O texto está na Câmara dos Deputados e só deve ser analisado no ano que vem.

“O otimismo gerado pelo anúncio (desta terça-feira) fortalece ainda mais o trabalho na tramitação do projeto de lei Combustível do Futuro, o qual também consideramos ser prioritário, visando dar a segurança jurídica e previsibilidade para a indústria nacional, bem como o desenvolvimento do mercado de biocombustíveis de maneira geral”, diz a nota da Ubrabio.

Na proposta original do governo, o biodiesel não havia sido contemplado, mas a bancada do agro manobrou para apensar o PL do Poder Executivo a um texto de autoria do deputado Alceu Moreira (MDB-RS), presidente da Frente Parlamentar Mista do Biodiesel.

O projeto de Moreira prevê o aumento para 15% do biocombustível na composição obrigatória do diesel em até 90 dias após a aprovação do texto, e regulamenta um percentual mínimo de 20%.

Com esses patamares previstos em lei, o setor deixaria de depender do CNPE, hoje responsável pela definição do teor da mistura. Como definiu um interlocutor próximo às negociações ao Estadão, isso faria com que o segmento não ficasse mais à mercê do governo de plantão. A mudança, claro, não agradou ao Palácio do Planalto, que agora negocia ajustes.

Em meio a essas conversas, Silveira fez um aceno aos usineiros na COP-28: disse que seria possível alcançar o patamar de 25% na mistura de biodiesel - percentual que poderia constar do PL do Combustível do Futuro.

Mas a sinalização de Silveira, segundo fontes do setor, não foi de graça. O ministro quer, em troca, que as decisões permaneçam no âmbito do CNPE. O segmento tenta negociar um meio termo, com um teor mínimo sendo estabelecido em lei e eventuais novas elevações ficando a cargo do colegiado. / COM MARLLA SABINO e SOFIA AGUIAR

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/12/2023

VALOR ECONÔMICO (SP)

BTP FIRMA RENOVAÇÃO DE TERMINAL EM SANTOS E PLANEJA R\$ 1,9 BI DE INVESTIMENTO EM 4 ANOS

Empresa, operada pelas empresas globais de navegação Maersk e MSC, também pagará até R\$ 700 milhões em outorgas
Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Empresa Brasil Terminal Portuario (BTP, em Santos. — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A BTP (Brasil Terminal Portuário) renovou seu contrato no Porto de Santos por mais 20 anos, em troca de R\$ 1,9 bilhão de investimentos, que deverão ser realizados já nos próximos quatro anos, segundo o presidente da empresa, Ricardo Arten. Com isso, a empresa, controlada pela TIL (da empresa de navegação MSC) e pela APM Terminals (da Maersk), irá operar o terminal de contêineres até 2047. O extrato do termo aditivo foi publicado no Diário Oficial da União nesta terça-feira (19).

O pedido de renovação havia sido protocolado em maio de 2021, com previsão de R\$ 1,5 bilhão de investimento — o valor foi corrigido pela inflação do período. A companhia também pagará outorgas que deverão alcançar cerca de R\$ 700 milhões. Desse montante, R\$ 350 milhões serão desembolsados no início do novo contrato e o restante deverá ser pago ao longo da concessão (como uma parcela é variável, poderá haver flutuações no montante final).

Com a renovação, a capacidade do terminal deverá sair de 1,5 milhão de TEUs (medida equivalente a um container de 20 pés) para 2,1 milhões de TEUs, o que representa um aumento de 40%.

As obras incluídas no aditivo incluem novos equipamentos, reforço do piso, automatização dos portões e realocação do prédio administrativo, para liberar espaço a uma área de empilhamento de contêineres. Além disso, haverá um aumento da área de contêineres refrigerados, que passará de 2.128 tomadas para 3.500 tomadas.

A ampliação não deverá alterar de forma significativa o perfil da movimentação no terminal. Para isso, seria necessário garantir o aprofundamento do canal de acesso no Porto de Santos, para permitir a passagem das maiores embarcações do mercado global, segundo Leo Huisman, diretor-executivo da APM Terminals na América Latina.

“O mais importante que ainda precisa acontecer em Santos é o aprofundamento do canal para 17 metros. Isso ainda precisa acontecer, porque é algo crítico. Acreditamos que os maiores navios precisam vir ao Brasil, e o país ainda não tem capacidade porque há problemas em Santos”, diz o executivo.

Segundo os executivos, a BTP ainda não iniciou negociações com o governo federal para uma possível incorporação de parte da área vizinha no Porto, na região do Saboó — onde o governo passado pretendia fazer um novo terminal de contêineres, o STS 10, mas que a atual gestão planeja distribuir entre diferentes usos. Uma possibilidade em avaliação seria adensar uma parcela desta área ao terminal da BTP.

“O bom é ter mais capacidade no Porto de Santos, seja no nosso terminal, seja com o STS10. [O novo plano do governo] é interessante. Não é meu papel julgar os planos do governo, há muitas demandas no porto, precisa haver uma deliberação cuidadosa do governo. O que expressamos é que queremos continuar a investir, e se o governo nos convidar a olhar parte da área, com certeza vamos discutir”, afirmou Huisman.

Segundo Arten, a BTP vinha focada em concretizar a renovação e ainda é preciso entender melhor quais são os planos do governo para avaliar a posição da empresa.

Questionado sobre o plano de fazer um novo terminal de contêineres na Ilha de Bagres, Patricio Junior, diretor da TIL, afirmou que há interesse em investir em capacidade adicional em Santos. "Temos interesse em investir. Se há uma nova ilha que o governo quer trazer, será mais do que bem vindo. Os dois acionistas estão interessados em desenvolver mais capacidade, no STS 10, no Saboó, na BTP, em Bagres, queremos adicionar capacidade a Santos", disse.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 19/12/2023

EUA LIDERAM FORÇA-TAREFA INTERNACIONAL PARA PATRULHAR ÁGUAS DO MAR VERMELHO APÓS ESCALADA DE ATAQUES A NAVIOS

Por Valor — São Paulo



Ataque a navio no Mar Vermelho — Foto: Royal Navy/Ministry of Defence via AP

Os ataques nos últimos dias a navios na principal rota marítima do Mar Vermelho levaram uma força-tarefa internacional liderada pelos Estados Unidos a patrulhar as águas perto do Iêmen. O objetivo é proteger e securizar o comércio marítimo internacional.

Abdelsalam, o porta-voz dos Houthis, responsáveis pelos ataques, disse nesta terça-feira à rede "Al Jazeera" que a cada 12 horas poderia haver uma "operação" no Mar Vermelho.

A grande escalada de ataques a navios mercantes por militantes Houthis baseados no Iêmen fez com que empresas como BP Plc e Equinor ASA suspendessem os carregamentos e redirecionassem os navios, acarretando aumento de custos.

A guerra da Rússia na Ucrânia fez das águas do sul do Mar Vermelho um corredor comercial global vital para o petróleo. Como a Europa tem evitado os barris russos, passou a depender cada vez mais de cargas provenientes do Oriente Médio, usando esta rota que se liga ao Mediterrâneo pelo Canal de Suez.

Enquanto isso, Moscou aumentou os fluxos para a Ásia se valendo da mesma rota. Atualmente, quase todo o petróleo transportado dos portos ocidentais da Rússia precisa passar pela costa do Mar Vermelho no Iêmen.

Isto aumentou o movimento de petróleo no Mar Vermelho, tanto no sentido norte como no sentido sul, em cerca de 140%, para 3,8 milhões de barris por dia.

O aumento destaca a vulnerabilidade de um ponto de estrangulamento fundamental para os fluxos de petróleo, à medida que as potências globais redesenham o mapa do comércio energético mundial.

Nos dois meses anteriores ao ataque à Ucrânia, a Rússia enviou cerca de 120 mil barris por dia de petróleo bruto dos seus portos ocidentais para mercados a leste de Suez, mostram dados de monitorização de petroleiros compilados pela "Bloomberg". Nos últimos seis meses, esse número foi em média de 1,7 milhão de barris por dia.

Durante o mesmo período, os embarques de petróleo bruto do Oriente Médio para países europeus saltaram de cerca de 870 mil barris por dia para 1,3 milhão de barris por dia.

Os embarques de produtos petrolíferos através do Canal de Suez mais que duplicaram desde que a Rússia iniciou a invasão da Ucrânia, segundo informações da empresa de análise Kpler, compiladas pela "Bloomberg".

Sanções europeias

As empresas da União Europeia recuaram nas compras de petróleo bruto russo logo após o início da guerra. O bloco impôs um embargo ao petróleo bruto em dezembro de 2022 e a isso se seguiu uma proibição de importação de combustíveis dois meses depois.

Isso forçou a Rússia a enviar o seu petróleo em viagens muito mais longas para compradores na China e na Índia, tornando a segurança dos petroleiros no Mar Vermelho também um problema seu.

Os navios russos podem não estar diretamente em risco de ataque de militantes Houthis – afinal, a Rússia e os Houthis são ambos apoiados nas suas guerras por Teerã. Mas isso não exclui o risco de um navio que transporta petróleo russo ser atingido por engano.

A maioria dos petroleiros que transportam petróleo russo faz parte da enorme frota paralela de navios que foram reunidos para contornar as sanções ocidentais.

Os proprietários e as seguradoras desses navios são muitas vezes opacos, levantando preocupações sobre se os petroleiros e as suas cargas – incluindo responsabilidades relacionadas com quaisquer vazamentos de petróleo – não estão efetivamente segurados.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/12/2023

PRUMO AVANÇA EM PROJETO DE POLO DE HIDROGÊNIO VERDE

Dona do Porto do Açu espera licença de planta para janeiro e anuncia construção de usina solar
Por Fábio Couto — Do Rio



Rogério Zampronha: “Guerra entre Rússia e Ucrânia acelerou transição energética” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

A Prumo Logística, controladora do Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), avançou nos últimos meses na formação de um polo de hidrogênio verde no Norte Fluminense, onde opera um complexo industrial anexo às instalações portuárias. Entre as iniciativas da companhia, estão acordos para projeto de energia solar. Em dezembro, a Prumo firmou uma parceria com a chinesa Mingyang Smart Energy para a implantação de uma usina fotovoltaica de 220 MWp em uma área de 371 hectares no porto.

A construção da usina solar pode viabilizar a eletricidade renovável necessária para a fabricação de hidrogênio verde. Segundo o presidente da Prumo, Rogério Zampronha, a previsão é de que a usina comece a operação comercial no primeiro semestre de 2027, com investimentos estimados em R\$ 750 milhões.

O acordo foi assinado em Brasília, durante o Brazil Investment Forum, evento promovido pela Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), contou Zampronha em balanço das atividades da Prumo em 2023.

A empresa também espera para janeiro a liberação da licença provisória do “hub” de hidrogênio verde no Porto do Açu. Zampronha destacou que as audiências públicas para a implantação da unidade, que deve ocupar uma área de 1 milhão de metros quadrados, foram realizadas em novembro. O polo de hidrogênio verde é parte do reposicionamento da companhia, que tem mirado a atração de indústrias ligadas à transição energética e à descarbonização.

A própria Prumo entra na cadeia de hidrogênio ao fornecer a água utilizada no mineroduto da sua subsidiária Ferroport para transportar o minério de ferro produzido pela Anglo American em Minas Gerais. A água que chega no porto é separada do minério e filtrada.

A Prumo planeja destinar essa água de reúso para o processo de eletrólise utilizado para a produção do hidrogênio verde, salientou. A Prumo tem assinados memorandos de entendimento com a petroleira norueguesa Equinor, a geradora chinesa de energia Spic e a comercializadora de energia Comerc, da Vibra. “A guerra entre a Rússia e a Ucrânia foi uma aceleradora da transição energética mundial. Brasil está bem posicionado”, afirmou Zampranha.

A subsidiária que controla o porto, a Porto do Açú Operações será gerida a partir de 1º de janeiro por Eugenio Figueiredo, atual diretor financeiro da Prumo. Ele vai acumular as funções, depois da saída de José Firmo do cargo.

Em paralelo, a Prumo estuda instalar um terminal de grãos no porto. O diretor de industrialização, energia e terminais do Porto do Açú, João Paulo Braz, disse que a empresa realizou, com sucesso, testes que movimentaram 98 mil toneladas de soja e 58 mil toneladas de milho, entre outras iniciativas que ampliaram as atividades no local.

Caso a Prumo opte por construir o terminal de grãos, os investimentos devem girar entre R\$ 250 milhões a R\$ 300 milhões, para movimentar até 3 milhões de toneladas por ano. O potencial de captação de cargas para o porto é de 8 milhões de toneladas por ano que chegariam ao porto, via rodovias, de regiões como Sul de Minas Gerais, Oeste do Espírito Santo e de Goiás.

Com a possível implantação de uma ferrovia com destino ao Açú, esses números dobrariam sem necessidade de duplicar os investimentos, destacou Braz. “Estamos fazendo uma análise detalhada, em conversas com alguns possíveis parceiros, para que a gente consiga construir o terminal de forma sustentável”, disse.

Para ele, o terminal pode ser competitivo porque portos na região estão saturados, com fila de mais de 70 dias para descarga dos navios, elevando custos logísticos. Um navio parado custa de US\$ 20 mil a US\$ 25 mil por dia, segundo ele. A decisão final de investimento no terminal de grãos deve sair até o fim do primeiro semestre de 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/12/2023



AGÊNCIA BRASIL - DF

COMPANHIAS AÉREAS ANUNCIAM PLANO COM PASSAGENS A R\$ 799 EM 2024

Medida integra plano do governo e empresas para baratear bilhetes
Por Daniella Almeida - Repórter da Agência Brasil - Brasília



As três maiores companhias aéreas do Brasil - Azul, Gol e a Latam - anunciaram, nesta segunda-feira (18), em Brasília, oferta passagens entre R\$ 699 e R\$ 799 por trecho viajado em 2024. Juntas, irão disponibilizar mais de 25 milhões de bilhetes aéreos.

A medida faz parte da primeira etapa do Programa de Universalização do Transporte Aéreo, detalhado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, aos

lados dos diretores das três empresas, como estratégia para redução dos preços de passagens aéreas e queda dos custos de operações no país, em 2024.

Outras ações apresentadas pelas empresas estão: valores mais acessíveis para bilhetes comprados com até 14 dias de antecedência da data da viagem, inclusão de serviços de remarcação sem cobrança de taxa adicional, oferta de tarifas mais acessíveis para compras realizadas em determinados dias da semana; aumento no número de oferta de voos; ampliação da frota aérea, gratuidade no despacho de bagagens e marcação de assento para compras feitas em cima da hora e aumento na oferta de assentos.



Brasília (DF), 18/12/2023, O CEO da Gol linha aéreas, Celso Ferrer, o diretor-presidente substituto da Agência Nacional de Aviação Civil, Tiago Pereira, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o secretário nacional de aviação civil do ministério de portos e aeroportos, Juliano Noman, durante entrevista coletiva para apresentar e detalhar as medidas da primeira etapa do plano de universalização do transporte aéreo. Foto: Jose Cruz/Agência Brasil

Ministro Silvio Costa Filho anuncia primeira etapa do plano de universalização do transporte aéreo. Foto: Jose Cruz/Agência Brasil

O ministro acredita que as medidas anunciadas tornarão os voos domésticos mais acessíveis aos passageiros. “Um conjunto de pacotes que vai beneficiar o consumidor final brasileiro. E a primeira etapa [do Programa de Universalização do Transporte Aéreo], ao longo de 2024, vamos, cada vez mais, ao lado das aéreas, ao lado de todo o governo, perseguir para que a gente possa ter uma redução nas tarifas no Brasil e fazer com que, ao final, o consumidor brasileiro viaje mais.”

Para Silvio Costa Filho, os planos das aéreas são fruto do constante diálogo entre o governo federal e as empresas. “O governo não pode fazer qualquer intervenção, até porque são empresas privadas e nós temos o livre comércio. O que nós estamos fazendo é um trabalho de sensibilização.”

Preço médio

Os preços dos bilhetes aéreos com tarifas máximas, de R\$ 699 e R\$ 799 por trecho, ficaram, no entanto, acima da tarifa aérea real média em voos domésticos, divulgada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac). No último levantamento da agência reguladora, em setembro de 2023, o preço médio chegou a R\$ 748, o maior do ano. O painel da Anac apresenta os dados das tarifas aéreas comercializadas desde 2002.

Questionado sobre como as tarifas anunciadas pelas companhias acima do recorde apurado pela Anac tornariam as passagens mais baratas, o ministro de Portos e Aeroportos entende que, ainda assim, a população poderá ser beneficiada. “A gente está perseguindo esse valor para que possa haver uma redução, mas sem dúvida alguma, a gente vai ter, sobretudo, comprando com antecedência, passagens mais baratas, nessa agenda que a gente tem trabalhado,” avalia o ministro.

Planos das companhias aéreas

As propostas das três companhias aéreas serão válidas a partir de 2024. Confira as principais medidas anunciadas.

Azul

- oferta de 10 milhões de passagens por até R\$ 799 por trecho, por ano, para compras com antecedência de até 14 dias;
- Marcação de assento e bagagem despachada gratuitamente para compras realizadas de última hora;



O CEO da Azul Linhas Aéreas Brasileiras, John Rodgers, esclarece que um terço dos assentos dos voos da companhia estarão nesta condição. “Estamos animados para fazer esta contribuição como primeiro passo, antes de ter uma saída com a judicialização ou do combustível, outras coisas, porque a gente acredita no mercado livre, que se atacarmos o custo de juros neste país, se atacarmos o preço do combustível, a tarifa média, naturalmente, vai cair”.

Gol

- 15 milhões de passagens por até R\$ 699 por trecho para compras com antecedência mínima de 14 dias;
- promoção com voos de R\$ 600 a R\$ 800, nas compras realizadas com 21 dias de antecedência da data do voo;
- despacho gratuito da bagagem para o passageiro que comprar o bilhete de última hora;
- tarifas de assistência emergencial com desconto de até 80% na tarifa disponível, quando ocorrer o falecimento de um familiar direto.

“A gente está aqui, justamente, para passar essa percepção, firmar compromissos para que a gente possa criar essa agenda positiva, para que a população brasileira saiba que tem um setor que quer, de fato, crescer, estar de portas abertas e dar acesso”, disse o CEO da Gol, Celso Ferrer.

Latam

- campanhas publicitárias para ensinar os consumidores sobre como comprar passagens aéreas mais baratas, com planejamento;
- promoção com um destino semanal com tarifa abaixo de R\$ 199;
- atualização do programa de fidelidade, que deixa de ter validade para uso das milhagens;
- aumento da oferta em 3 milhões assentos, com a média de 10 mil assentos diários nos voos da companhia.

O CEO da LATAM Airlines Brasil, Jerome Cadier, anunciou ainda que no programa de milhas da companhia aérea os pontos não expirarão em dois anos. "Nossos pontos não irão caducar a partir de 2024, desde que usados com a LATAM”.

Ele ainda enfatizou a necessidade de haver um trabalho educativo com passageiros no Brasil sobre compras de passagens antecipadas, pois, 6% dos bilhetes custam mais de R\$2 mil porque, na maioria das vezes, as passagens são compradas a menos de 10 dias do dia de embarque. “Precisamos fazer um esforço coletivo, que o povo brasileiro possa tentar comprar as passagens com mais antecedência, porque quanto mais planejamento, previsibilidade, eles vão comprar passagens mais baratas no Brasil”, afirmou.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 19/12/2023

BC: EQUILÍBRIO DE CONTAS PÚBLICAS É IMPORTANTE PARA QUEDA DA INFLAÇÃO

Expectativas acima da meta preocupam instituição financeira

Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central (BC) reforçou a importância do cumprimento da política fiscal do governo para equilíbrio das contas públicas e consequente queda da inflação. As expectativas de inflação acima da meta preocupam o BC e é um fator que impacta a decisão do BC sobre a taxa básica de juros, a Selic.

Para os membros do colegiado, em reunião na semana passada, a redução das expectativas requer o contínuo fortalecimento da credibilidade e da reputação tanto das instituições públicas como dos arcabouços fiscal e monetário, que compõem a política econômica brasileira.



“Com relação ao cenário fiscal, tendo em conta a importância da execução das metas fiscais já estabelecidas para a ancoragem das expectativas de inflação e, conseqüentemente, para a condução da política monetária, o Comitê reafirma a importância da firme persecução dessas metas”, diz a ata da reunião, divulgada nesta terça-feira (19) pelo BC.

“O Comitê reforçou a visão de que o esmorecimento no esforço de reformas estruturais e disciplina fiscal, o aumento de crédito direcionado e as incertezas sobre a estabilização da dívida pública têm o potencial de elevar a taxa de juros neutra da economia, com impactos deletérios sobre a potência da política monetária e, conseqüentemente, sobre o custo de desinflação em termos de atividade”, acrescenta o documento.

A taxa neutra é aquela que nem estimula, nem desestimula a economia, ou seja, é a taxa de juros real consistente para manter o nível de atividade econômica, com o fomento ao pleno emprego e a inflação na meta.

Quando o BC quer conter a demanda aquecida e frear a inflação, ele aumenta a taxa básica de juros para uma posição acima do juro neutro. Já para incentivar a produção e o consumo, o Copom diminui a Selic. Em caso de economia estável, com a inflação no centro da meta, a Selic tende a ficar próxima da taxa neutra. Então, quanto maior for o juro neutro, maior será a Selic.

De acordo com o último Relatório de Inflação da instituição financeira, a média da taxa de juros real neutra está em 4,8%, com intervalo entre 4,5% e 5%.

O comitê lembrou que não há relação mecânica desses fatores com a política monetária mas as variáveis, como a dinâmica fiscal ou o cenário externo, podem alterar as expectativas de mercado, fator que impacta a decisão do BC sobre os juros.

“Houve um progresso desinflacionário relevante, em linha com o antecipado pelo comitê, mas ainda há um caminho longo a percorrer para a ancoragem das expectativas e o retorno da inflação à meta, o que exige serenidade e moderação na condução da política monetária”, diz a ata.

Taxa Selic

Na semana passada, o Copom decidiu reduzir a taxa Selic, de 12,25% ao ano para 11,75% ao ano. O comportamento dos preços fez o BC cortar os juros pela quarta vez no semestre, em um ciclo que deve seguir com cortes de 0,5 ponto percentual nas próximas reuniões. Após sucessivas quedas no fim do primeiro semestre, a inflação voltou a subir na segunda metade do ano, mas essa alta era esperada por economistas.

A taxa Selic é o principal instrumento de BC para alcançar a meta de inflação, definida pelo Conselho Monetário Nacional (CMN). A autarquia não adiantou quando parará de reduzir a Selic e informou que o momento dependerá do comportamento da inflação no primeiro semestre de 2024.

“A magnitude total do ciclo de flexibilização ao longo do tempo dependerá da evolução da dinâmica inflacionária, em especial dos componentes mais sensíveis à política monetária e à atividade econômica, das expectativas de inflação, em particular daquelas de maior prazo, de suas projeções de inflação, do hiato do produto e do balanço de riscos”, diz a ata.

“O comitê reforça a necessidade de perseverar com uma política monetária contracionista até que se consolide não apenas o processo de desinflação como também a ancoragem das expectativas em torno de suas metas”, afirmou o colegiado.

Para o BC, a decisão é compatível com a estratégia de convergência da inflação para o redor da meta para 2024 e o de 2025.



A meta definida pelo Conselho Monetário Nacional para os próximos dois anos é de 3%, com intervalo de tolerância de 1,5 ponto percentual para cima ou para baixo. Ou seja, o limite inferior é 1,75% e o superior 4,75%.

Na ocasião, as expectativas de inflação para 2024 e 2025 estavam em torno de 3,9% e 3,5%, respectivamente. Os dados são do boletim Focus, pesquisa divulgada semanalmente pelo BC com a projeção de analistas do mercado para os principais indicadores econômicos.

Em novembro, o aumento de preços dos alimentos pressionou o resultado da inflação. O IPCA ficou em 0,28% [<http://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2023-12/pressionada-por-alimentos-inflacao-de-novembro-sobe-para-028>], segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O percentual foi maior que a taxa de setembro, que teve alta de 0,24%.

A inflação acumulada este ano atingiu 4,04%. Nos últimos 12 meses, o índice está em 4,68%.

Atividade econômica

O Copom ainda avaliou um conjunto de indicadores recentes que indica o cenário de desaceleração da economia, como era esperado com a manutenção da Selic em alta por tempo prolongado. “A divulgação do PIB [Produto Interno Bruto - a soma de todos os bens e serviços produzidos no país] do terceiro trimestre confirmou a moderação de crescimento que estava antecipada, mas com resiliência no consumo das famílias. O mercado de trabalho segue aquecido, mas apresenta alguma moderação na margem”, diz a ata.

Superando as projeções, no terceiro trimestre do ano a economia brasileira cresceu 0,1% [<https://agenciabrasil.ebc.com.br/economia/noticia/2023-12/pib-cresce-01-no-terceiro-trimestre-diz-ibge>], na comparação com o segundo trimestre de 2023, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). Entre janeiro e setembro, a alta acumulada foi de 3,2%.

Pra o BC, a resiliência do consumo das famílias pode estar relacionada a um aumento da renda bruta em função da expansão do mercado de trabalho, de benefícios sociais e de ganhos de renda relacionados à queda da inflação em importantes segmentos da cesta de consumo. Por outro lado, a formação bruta em capital fixo (investimentos das empresas), que é mais sensível às condições financeiras e às perspectivas e incertezas futuras, segue em queda, após uma forte elevação ao longo do período da pandemia.

“Alguns membros avaliaram que a persistência de uma conjunção de maior resiliência do consumo e queda no investimento poderia provocar, no médio prazo, um excesso de demanda em relação à oferta, com potenciais impactos sobre preços”, destacou o BC.

A autarquia também observa uma maior desaceleração na concessão de crédito às empresas. De acordo com a ata, mesmo com as condições monetárias restritivas, já é possível observar a transmissão do ciclo de política monetária esperada pelo mercado, de redução dos juros básico, para as taxas correntes de novas concessões de crédito, levando, em particular, a um maior dinamismo no mercado de capitais no período recente.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 19/12/2023

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO SUDESTE ASSUME META DE REDUZIR EMISSÕES EM MAIS DE 50% ATÉ 2033

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 19/12/2023 - 16:15



Empresa incrementará ações para escopos 1 e 2 e fará monitoramento do escopo 3. Terminal será submetido à auditoria externa em 2024 para passar do selo prata para ouro do GHG Protocol

O Porto Sudeste (RJ) assumiu a meta de redução de 50,04% das emissões de Gases de Efeito Estufa (GEE) em 10 anos, em relação ao registrado em 2021. A empresa, que apresentou um estudo de riscos climáticos conduzido pela Way Carbon no primeiro semestre de 2023, vai direcionar a descarbonização aos escopos 1 e 2 das operações do terminal portuário até 2033. O diretor de assuntos corporativos e sustentabilidade do Porto Sudeste, Ulisses Oliveira, contou que o terminal já vem monitorando suas emissões de GEE desde 2015.

“A partir de 2023, começamos a fazer a publicização no [Programa Brasileiro] GHG Protocol. Recebemos o selo prata de transparência nessas emissões e, para estarmos no selo ouro, falta uma auditoria externa sobre elas que está dentro do planejamento para 2024”, disse Oliveira à Portos e Navios. Ele lembrou que mensurar as emissões de GEE para controles internos ajudou a nortear os investimentos em tecnologia e otimização de processos para reduzir as emissões.

O Porto Sudeste afirma que vem avançando no mapeamento e inclusão dos escopos 1 e 2 na sua estratégia climática. Os projetos incluem a substituição do uso da gasolina por etanol, a utilização de energia certificada, provenientes de fontes limpas, a troca das condensadoras dos aparelhos de ar-condicionado, reduzindo vazamento de gases refrigerantes, a utilização de energia fotovoltaica e o processo de automatização de equipamentos para diminuir o tempo de permanência do maquinário no terminal.

Além disso, o Porto Sudeste contratou uma ferramenta que mensura as emissões de GEE do escopo 3. A tecnologia da Rightship (Maritime Emission Portal) calcula as emissões dos navios que atracam no porto (escopo 3), permitindo gerenciar e identificar oportunidades de redução do impacto ambiental por meio do screening (rastreamento) de escopo 3 e de um plano de engajamento de fornecedores. Segundo Oliveira, esse contrato com a empresa é inédito no Brasil e permitirá o monitoramento dos navios que atracam no Porto Sudeste. “Acreditamos que, com esse monitoramento, teremos a possibilidade de conhecer melhor como as emissões têm funcionado e desenvolver melhores estratégias de controle para elas”, disse.

A administração do Porto Sudeste considera que a meta e o estudo de risco climático são avanços importantes para o setor e estão alinhados à estratégia ESG (boas práticas socioambientais e de governança). “Assumimos essa meta. Até pensamos que poderia ser mais ousada, mas queremos ser o mais responsável possível e ter tranquilidade de mostrar ao mercado que o porto tem agido de maneira sólida e segura”, acrescentou Oliveira.

A empresa destacou ainda a utilização de equipamentos 100% elétricos no terminal, eliminando a necessidade de utilizar combustíveis fósseis. Outra medida implementada é a reutilização de 90% da água proveniente da captação da chuva e de tratamento de efluentes em processos industriais e uma porcentagem de 96% de reciclagem de todos os resíduos gerados na planta, chegando a um volume total de mais de 26 toneladas de resíduos orgânicos transformados em adubo. Com a compostagem, a empresa evitou a emissão de mais de 23 toneladas de dióxido de carbono (CO₂) na atmosfera.

A aposta da empresa para o cumprimento da meta inclui a implementação de novas ações para os escopos 1 e 2 e o monitoramento do escopo 3, a partir do suporte de dados trazidos pelo relatório de sustentabilidade, em modelo GRI [Global Reporting Initiative] de transparência. “Estamos no caminho para 50,4% de redução de emissões 2021-2033. Acreditamos que é muito possível e estamos confiantes de dar essa contribuição para o setor”, afirmou Oliveira.

Em 2022, o Porto Sudeste movimentou 17,4 milhões de toneladas de minério de ferro. Os demais graneis sólidos representaram, aproximadamente, 500 mil toneladas, englobando especialmente a atividade de desembarque. A expectativa para 2023 é superar 20 milhões de toneladas. O Porto Sudeste fechou o 3º trimestre de 2023 com 6,9 milhões de toneladas de minério de ferro movimentadas, um aumento de 60% em relação ao mesmo período do ano anterior. Até o final de setembro, o terminal já somava 19 milhões de toneladas movimentadas, superando o recorde de 2020, quando foi alcançada a marca de 18 milhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/12/2023

PORTOS RIO BUSCA INTERESSADOS EM PROJETO BÁSICO PARA DRAGAGENS EM ITAGUAÍ

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 18/12/2023 - 20:33



Arquivo/Divulgação

Serviços de aprofundamento abrangem canal da Ilha do Martins e Canal Derivativo, que estão incluídos no PAC, a fim de aumentar condições operacionais de navegação para os terminais do porto

A Portos Rio abriu chamada pública para identificar eventuais interessados em doar o projeto básico para a dragagem do canal derivativo e do canal da Ilha do Martins, no Porto de Itaguaí (RJ). O edital ressalta que a autoridade portuária está promovendo ações visando melhorias na infraestrutura do acesso aquaviário do porto a fim de viabilizar o aumento da produtividade dos terminais que operam na poligonal do porto organizado local. Recentemente, foi homologada a profundidade do canal principal do Porto de Itaguaí em 20 metros, com calado de 18,30m, e largura em 206 metros, face a realização do corte da rocha próximo da boia número 5 e a dragagem de manutenção/adequação.

A configuração tornará o canal principal apto à navegação do navio classe Wozmax, com 250.000 DWT (deadweight), 330 metros de comprimento (LOA) e 57m de boca. De acordo com a Portos Rio, tais características permitem uma condição de produtividade significativa, onde somente com o calado e o mesmo navio tipo utilizado hoje já tornaria possível obter ganhos expressivos.

A autoridade portuária ressaltou que a dragagem do Canal do Martins com as mesmas características do canal principal é necessária para aumentar as condições operacionais de navegação para os terminais do porto de Itaguaí, adequando-no para 206 metros de largura e fazendo a manutenção para 20m de profundidade. Para o canal derivativo, que atualmente está homologado com calado de 13m e largura de 200m, a autoridade portuária pretende ampliar a profundidade para 21m e a largura para 250m, o que permitirá uma melhora significativa para os terminais do porto, que atualmente utilizam o canal da Vale da Ilha Guaíba.

As dragagens do Canal da Ilha do Martins e do Canal Derivativo foram incluídas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), visando garantir os recursos necessários para a contratação da obra de dragagem, que depende dos projetos. “Considerando que as contratações por parte da Portos Rio são realizadas por licitações e que naturalmente demoram muito em função dos ritos a serem cumpridos, estamos na busca de interessados para providenciar o projeto de dragagem relativo aos canais do Martins e derivativo no Porto de Itaguaí”, justificou a autoridade portuária no edital.

Os interessados deverão se manifestar por e-mail: ronaldo.fucci@portosrio.gov.br helio.szmajer@portosrio.gov.br ; alexandreneves@portosrio.gov.br. As dúvidas e manifestações deverão ser encaminhadas aos e-mails acima indicados, até 15 dias após a publicação, que saiu no Diário Oficial da União desta segunda-feira (18).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/12/2023

CRESCE A LISTA DE ARMADORES QUE EVITAM O MAR VERMELHO COM O AUMENTO DE ATAQUES

Da Redação NAVEGAÇÃO 18/12/2023 - 20:25



Militantes do grupo Houthi intensificaram ataques a navios no Mar Vermelho para mostrar seu apoio para o grupo islâmico palestino Hamas, que luta contra Israel em Gaza.

Os ataques ocorrem em rota que facilita o comércio Leste-Oeste, especialmente de petróleo, dando acesso ao Canal de Suez e com isso eliminando a circunavegação da África.

A petrolífera BP juntou-se à lista de companhias marítimas que estão suspendendo suas operações pelo Mar Vermelho e pelo Canal de Suez, à medida que os ataques continuam ao largo da costa do Iêmen.

O preço do petróleo reverteu uma queda de vários dias, saltando de um a dois por cento nos mercados mundiais, depois que a BP informou estar implementando uma “pausa de precaução” para todos os seus navios que navegam pelo Mar Vermelho e pelo Canal de Suez.

Juntando-se à BP no anúncio da pausa no transporte marítimo, a Euronav confirmou que também decidiu evitar o Mar Vermelho. A principal operadora de petroleiros Suezmax anunciou que seus futuros contratos direcionam navios ao redor da África do Sul.

A Maersk Tankers se tornou na semana passada a primeira operadora de petroleiros a relatar cláusula semelhante na sua operação.

Segundo a Autoridade do Canal de Suez, 55 navios foram desviados para contornar o Cabo da Boa Esperança desde 19 de novembro. A autoridade sublinhou, no entanto, que 77 navios transitaram pelo Canal de Suez no domingo (17).

O número de armadores que já pausaram a navegação pelo Mar Vermelho, que estão considerando a paralisação ou desviado a rota tem crescido.

Uma lista divulgada nesta segunda-feira (18) inclui a petrolífera BP, a CMA CGM, a Equinor, Euronav, Evergreen, Frontiline, Hapag- Lloyd, Maersk, MSC, OOCL e a Yang Ming Marine.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/12/2023



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: 19/12/2023