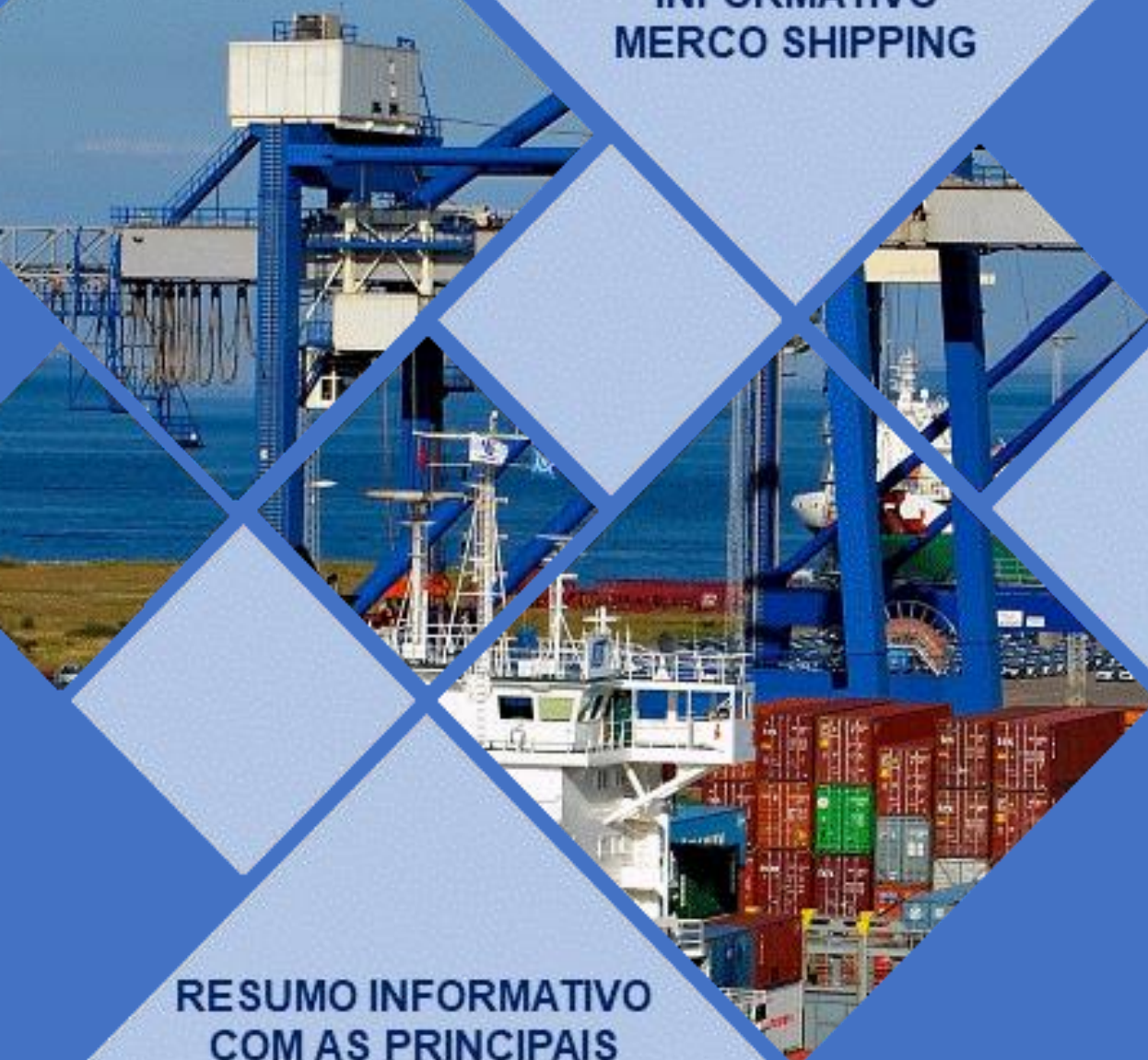


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 002/2024
Data: 04/01/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SETOR PORTUÁRIO RESPONDE POR 20,7% DOS TRABALHADORES CONTRATADOS EM SANTOS	4
MINÉRIO E PETRÓLEO PUXAM MOVIMENTAÇÃO DE 105,6 MILHÕES DE TONELADAS NOS PORTOS DO BRASIL.....	5
SOJA TENTA DRIBLAR CLIMA E BUSCA POR MAIS CRESCIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS	6
ADEUS, LOGÍSTICA PORTUÁRIA VELHA.....	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
ÁGUA DO SÃO FRANCISCO E DA MATA VÃO TRAZER SEGURANÇA HÍDRICA AO ÁGRESTE PERNAMBUCANO.....	8
INFLAÇÃO NA INDÚSTRIA: PREÇOS RECUAM 0,43%	11
BAHIA OIL & GAS ENERGY VOLTA A SALVADOR EM 2024	12
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	13
ESTATÍSTICO - SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO	13
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	14
PORTOS - SETOR PORTUÁRIO TRANSPORTOU 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
TRÂNSITO - ARTICULAÇÃO ENTRE ÓRGÃOS DE TRÂNSITO ABRE CAMINHO PARA REDUÇÃO DE SINISTROS NAS RODOVIAS FEDERAIS.....	15
BALANÇO 2023 - NOVO PAC GARANTE RECURSOS PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO E ACELERA RETOMADA DO SETOR NO BRASIL	16
RODOVIAS - RESTAURAÇÃO DE TRECHO DA BR-280/SC VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA MOVELEIRA CATARINENSE	19
BE NEWS – BRASIL EXPORT	20
EDITORIAL – FINANCIAMENTO ESTRATÉGICO.....	20
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	21
Rodovias 1	21
Rodovias 2	21
Rodovias 3	21
Ferrovias	21
NACIONAL - PEDIDO DA ECOSUL PARA RELICITAÇÃO DA CONCESSÃO DE RODOVIAS SEGUE PARA A ANTT	21
NACIONAL - DHL APRESENTA POLÍTICA DE TRANSPORTE VERDE E TROCARÁ FROTA.....	22
NACIONAL - BNDES VAI INVESTIR NA EXPORTAÇÃO DE 39 AERONAVES DA EMBRAER	23
REGIÃO SUDESTE - TAP AIR PORTUGAL ANUNCIA AUMENTO DE VOOS DO BRASIL NESTE ANO	24
REGIÃO SUL - EXPORTAÇÕES DO AGRO PARANAENSE CRESCEM 35,6% E SOMAM MAIS DE US\$ 17 BI.....	25
REGIÃO SUDESTE - SUZANO TERÁ NAVIO ESPECÍFICO PARA TRANSPORTE DE CELULOSE NO PORTO DE SANTOS	26
REGIÃO SUDESTE - SP AMPLIA FROTA DE TRAVESSIAS HIDROVIÁRIAS ENQUANTO DISCUTE CONCESSÃO	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO ELEVAM A EFICIÊNCIA EMPRESARIAL	28
MEDIDA PROVISÓRIA CRIA O PROGRAMA MOVER PARA DESCARBONIZAR VEÍCULOS.....	30
TRANSPORTE MARÍTIMO FIXA NOVAS METAS DE COMBATE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS	32
JORNAL O GLOBO – RJ.....	33
REONERAÇÃO GRADUAL DA FOLHA DEIXA DE FORA OITO SETORES, QUE SERIAM TRIBUTADOS DE FORMA INTEGRAL.....	33
BRASIL PAGA R\$ 4,6 BILHÕES E QUITA DÍVIDA COM ORGANISMOS INTERNACIONAIS	34
O RISCO DO AUMENTO DO PETRÓLEO VOLTOU AO RADAR DA ECONOMIA COM O ATENTADO NO IRÃ.....	35
EX-EXECUTIVO DA PETROBRAS SUSPEITO DE CORRUPÇÃO DEIXA CARGO APÓS DRIBLAR COMPLIANCE	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	37
QUAIS OS ACERTOS E ERROS EM SUSTENTABILIDADE NO 1º ANO DO GOVERNO LULA? ESPECIALISTAS RESPONDEM	37
ONU PREVÊ QUE PIB DO BRASIL CRESÇA 1,6% EM 2024, APÓS ALTA ESTIMADA DE 3,1% EM 2023	41
PETROBRAS REUNIRÁ INVESTIDORES E ANALISTAS EM NOVA YORK PARA TENTAR BLINDAR COMPANHIA DE FAKE NEWS.....	42
BRASIL VOLTARÁ A ATRAIR CAPITAL EXTERNO, MAS ÁSIA DEVE SE DESTACAR, DIZ ECONOMISTA DO GOLDMAN	43
MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA TEVE NO ANO PASSADO O MAIOR AUMENTO ANUAL DESDE 2016, DIZ ANEEL	44
STF DÁ 48H PARA JUÍZES EXPLICAREM SUSPENSÃO DE ASSEMBLEIA DA ELETROBRAS SOBRE INCORPORAÇÃO DE FURNAS....	45



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 002/2024
Página 3 de 57
Data: 04/01/2024
www.mercoshipping.com.br
merc@mercoshipping.com.br

VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
JIRAU PRODUZIU 11 MILHÕES DE MWH EM 2023, ENERGIA SUFICIENTE PARA ABASTECER 6 MILHÕES DE RESIDÊNCIAS POR UM ANO	46
FEDERAL ENERGIA APOSTA EM CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO NORDESTE	47
DESMATE EM RODOVIA NA AMAZÔNIA CRESCE ANTES DE OBRAS, DIZ IBAMA	48
O QUE ESPERAR DA IA EM 2024	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
CONTRATO DA APS COM UNICAMP ABRE ESTUDOS PARA APROFUNDAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS	52
PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA O DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO INOVADOR PROJETO HISEP NO CAMPO DE MERO.....	52
SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO	53
WILSON SONS IMPLANTA NOVO SISTEMA DE GERENCIAMENTO NO CENTRO LOGÍSTICO SANTO ANDRÉ	55
ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DAS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO NO BRASIL	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	57



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SETOR PORTUÁRIO RESPONDE POR 20,7% DOS TRABALHADORES CONTRATADOS EM SANTOS

Das 4.700 contratações realizadas de janeiro a novembro via Centro Público, 971 foram relacionadas ao comércio exterior

Por: Bárbara Farias



O segmento de comércio exterior contrata menos do que necessita devido à falta de mão de obra qualificada na região Foto: Alexander Ferraz/AT

O setor portuário e de comércio exterior respondeu por 20,7% das contratações de trabalhadores realizadas por meio do Centro Público de Emprego de Santos, no período de janeiro a novembro de 2023. Ao todo, 4.700 pessoas foram absorvidas pelo mercado de trabalho, em áreas diversas na Cidade, por meio do órgão vinculado à Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego de Santos. Desse total, 971 vagas acabaram abertas em empresas relacionadas às atividades do Porto de Santos.

O Centro Público de Emprego é o setor municipal responsável pela captação e encaminhamento de vagas em áreas diversas, incluindo aquelas ligadas ao Porto e ao comércio exterior. Mesmo com os dados de 2023 ainda não finalizados - resta o balanço de empregos no mês de dezembro -, o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, celebrou o índice obtido.

“Encaro como um saldo positivo os resultados alcançados em 2023”, afirmou Orlandi.

De acordo com Orlandi, entre as políticas públicas de estímulo à geração de emprego no Município, está o curso Time do Emprego, “focado em capacitação e inserção no mercado de trabalho, promovido em cinco edições no ano passado. Além disso, foram realizadas oito Caravanas de Emprego em vários pontos da Cidade, a fim de promover acesso à toda a população”.

Expectativa elevada

No entanto, o segmento de comércio exterior contrata menos do que necessita devido à falta de mão de obra qualificada na região. É o que afirma o fundador da empresa de treinamentos Treina Comex e executivo de Vendas da Ecoporto Santos, Alexandre Lemos, que atua no setor há 15 anos. “As empresas reclamam da falta de especialização quando precisam contratar, mesmo em relação àqueles que acabaram de concluir uma faculdade. A nossa área vive em constante atualização de processos, termos, regulamentações etc”.

Já para quem deseja ingressar no setor portuário, o executivo dá duas dicas. “Quem deseja entrar para o comércio exterior, seja no primeiro emprego ou como transição de carreira, precisa saber que terá que se adaptar a desafios diários em qualquer área e investir no segundo idioma, preferencialmente o inglês. Não são todas as funções no comércio exterior que usam o inglês diariamente, mas, com certeza, este ainda é um grande diferencial”.

Lemos lembrou que um dos fatores que aqueceu o mercado de trabalho foi a produção recorde de soja. “O mercado está muito aquecido, principalmente para as commodities e operações com grãos. Um fator que colaborou com isso foi a safra recorde de soja que tivemos em 2022”.

Ensino profissionalizante

Com déficit de mão de obra especializada na área de comércio exterior, ele enxergou um nicho de mercado no ensino profissionalizante. Em agosto do ano passado, criou a sua empresa de

treinamento. “De 24 de agosto até 31 de dezembro, a gente emitiu 122 certificados. Desses, 67 foram para mulheres”, comemorou, acrescentando que as mulheres estão se interessando cada vez mais pelas mais variadas atividades do setor, do administrativo ao operacional.

Lemos disse que o curso de agente de terminais (NTOCC) é o carro-chefe. “Nós ensinamos a pessoa a abrir sua própria empresa no comércio exterior, se tornando um agente de terminais”.

O executivo de vendas ainda afirmou ainda que o setor comercial é o mais demandado no comércio exterior. “Sem dúvida, a equipe comercial é a mais concorrida no setor, pois é ela quem traz negócios para a empresa. Por isso, profissionais como analista de vendas, inside sales, atendimento ao cliente e executivo de vendas são muito concorridos”, concluiu.

O Centro de Excelência Portuária de Santos (Fundação Cenep) também foi procurado pela Reportagem, mas se encontra em período de recesso, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2024

MINÉRIO E PETRÓLEO PUXAM MOVIMENTAÇÃO DE 105,6 MILHÕES DE TONELADAS NOS PORTOS DO BRASIL

Número de novembro representa um crescimento de mais de 10% sobre o mesmo período do ano anterior, segundo a Antaq

Por: Redação



O Porto de Santos movimentou 12,2 milhões de toneladas, 28,7% superior a novembro de 2022. Volume responde por 32,5% da movimentação dos portos públicos Foto: Sílvio Luiz/AT

O setor aquaviário movimentou 105,6 milhões de toneladas de cargas em novembro de 2023. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e foram divulgados ontem à tarde, em Brasília. O número representa um crescimento de mais de 10% em relação ao mesmo período do ano anterior.

O aumento foi impulsionado pela movimentação de minério de ferro e de petróleo (óleo bruto), com mais de 33 milhões e 19 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, os aumentos foram de 7,2% e 18,9%. A carga containerizada ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação no mês, com 10,9 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento percentual de 9,7% em comparação a novembro de 2022.

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 68,1 milhões de toneladas movimentadas em novembro do ano passado. O número representa um aumento de 5,8% em comparação ao mesmo período do ano anterior. O destaque positivo das instalações de uso privado foi o Terminal de Angra dos Reis (Tebig), no Rio de Janeiro, com 6,2 milhões de toneladas, uma variação positiva de 16,2% quando comparado a novembro de 2022.

Já o TUP que mais movimentou foi o Terminal Ponta da Madeira, no Maranhão, com 13,9 milhões de toneladas. Apesar do alto volume, houve decréscimo de 7,6% na movimentação em comparação ao mesmo período do ano anterior.

Por sua vez, os portos organizados operaram 37,5 milhões de toneladas durante novembro, o que representa um aumento de 18,8% em comparação ao mesmo período do ano passado. Mais uma vez o destaque fica para o Porto de Santos, com 12,2 milhões de toneladas movimentadas, alta de 28,7% em relação a novembro de 2022. O porto santista foi responsável por 32,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PR) vêm em segundo e terceiro lugares na relação da Antaq, com 5 milhões de toneladas e 4,9 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em comparação ao mesmo mês de 2022, as elevações em termos percentuais foram de 19,9% em Itaguaí e 30,1% em Paranaguá.

Consolidado

Entre janeiro e novembro de 2023, o setor portuário movimentou cerca de 1,186 bilhão de toneladas, um crescimento de 6,34% em comparação com o mesmo período de 2022. A carga mais movimentada é o minério de ferro, com 348,7 milhões de toneladas entre janeiro e novembro, um aumento acumulado de 6,5% na comparação.

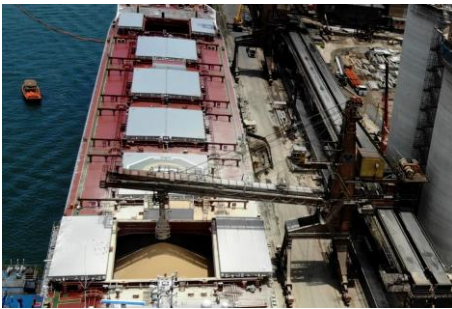
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2024

SOJA TENTA DRIBLAR CLIMA E BUSCA POR MAIS CRESCIMENTO PARA O PORTO DE SANTOS

Falta de chuva prejudica safra do grão, responsável por movimentações recordes no complexo portuário santista

Por: Ted Sartori



O complexo soja (grãos e farelo) é um dos responsáveis por parcela significativa das movimentações no Porto de Santos, que bate sucessivos recordes no setor Foto: Carlos Nogueira/Arquivo

A falta de chuva e o conseqüente desequilíbrio no clima em vários estados brasileiros vão afetar a safra de grãos para 2024, em especial a soja. A afirmação é do presidente da Associação Brasileira dos Produtores de Soja (Aprosoja), Antonio Galvan. O complexo soja (grãos e farelo) é um dos responsáveis por parcela significativa das movimentações no Porto de Santos,

que bate sucessivos recordes no setor.

No ano passado, foram 38,6 milhões de toneladas embarcadas e desembarcadas até novembro, segundo dados da Autoridade Portuária de Santos (APS) - alguns navios/terminais ainda não enviaram todas as informações. Para se ter uma ideia do crescimento, foram 25,1 milhões em 2019, 27,9 milhões em 2020, 30,3 milhões em 2021 e 34,6 milhões em 2022.

“Nunca tivemos um clima atípico quanto o desta safra 2023/2024, pois se planta em um ano e se colhe no outro. O plantio está atrasado em vários estados. No Mato Grosso e em Goiás, por exemplo, já era para ter encerrado em novembro, início de dezembro”, explica Antonio Galvan. “No Paraná, há uma parte do estado com excesso de chuva e falta em outra parte”, emenda.

Diante disso, os números projetados pelo presidente da Aprosoja, em razão do momento climático, estão longe de serem os melhores. “Se chegarmos em 130, 140 milhões de toneladas em termos de Brasil, temos que levantar as mãos para o céu”, sentencia. A safra anterior de soja, de acordo com Galvan, fechou em torno de 155 milhões de toneladas.

A Reportagem também entrou em contato com a Associação Brasileira dos Produtores de Milho (Abramilho), mas a diretoria não foi encontrada para falar sobre o assunto.

Tranquilo, mas...

O consultor portuário e diretor da V2PA Engenharia e Consultoria, Marcos Vendramini, não vê problema, a princípio, para os terminais e sistemas de transportes da região no escoamento dos grãos de exportação.

“Em termos de terminais, o Porto de Santos vem constantemente expandindo sua capacidade, tanto por intermédio de meios (infraestruturas e terminais) quanto de métodos (processamento operacional) com pesados investimentos, especialmente nos terminais de granéis sólidos”.

Vendramini só acredita em algum inconveniente caso aconteça algum gargalo pontual no sistema de recepção das cargas, como obras que afunilem ou restrinjam o tráfego nas vias de acesso ao Porto e aos terminais, ou condição climática desfavorável, caso de excesso de chuvas nos períodos de maiores embarques.

Acessibilidade

Já o consultor portuário da Agência Porto Consultoria, Ivam Jardim, deixou claro que, independentemente do momento, é necessário cobrar agilidade do Estado na realização de investimentos em acessibilidade, especificamente rodoviária e marítima.

Na rodoviária, lembra Jardim, é necessária a existência de mais uma rodovia que conecte o Rodoanel à Margem Esquerda do Porto de Santos. “Ela fomentará a Área Continental de Santos, Guarujá e Cubatão, dividindo assim o fluxo pesado com a Anchieta”.

Quanto à acessibilidade marítima, Jardim observa que se faz necessário “o mais breve possível” o início dos estudos para se realizar a concessão do Canal de Acesso do Porto de Santos, em igual metodologia desenvolvida em Paranaguá, no Paraná, concorrente direto pela carga do agronegócio no Sul/Sudeste.

No caso do acesso ferroviário, o consultor comenta que está sendo vivido o momento de plantar. “Ou seja, com a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) já estruturada e executando as obras previstas em contrato, o que se tem visto é a busca imediata por novas tecnologias/soluções operacionais para melhoria das operações com a atual infraestrutura, até que as obras sejam concluídas e aí tenhamos uma nova capacidade adicional à disposição para os terminais”.

Quanto aos terminais, Jardim recorda que, na última década, um grande volume de investimento foi executado no Porto de Santos, como na ADM do Brasil e no Terminal XXXIX. “E que seguem com a Cofco e Terminal Exportador de Santos (TES), na Margem Direita, e Terminal Exportador do Guarujá (TEG) e Terminal Exportador de Açúcar do Guarujá (Teag), na Margem Esquerda”.

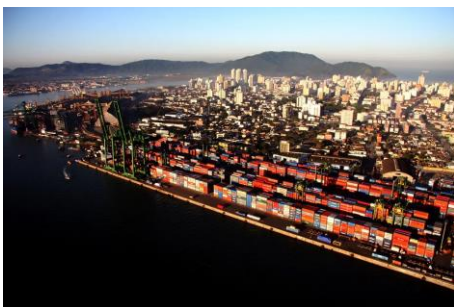
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 04/01/2024

ADEUS, LOGÍSTICA PORTUÁRIA VELHA

Calendário portuário promete se desenvolver com a construção de uma nova forma de olhar a ocupação de áreas públicas

Por: Luis Claudio Santana Montenegro



Todos estão convictos de que o Porto de Santos pode ter duas, três vezes a sua capacidade atual Foto: Alexander Ferraz/AT/Arquivo

A ideia de que um novo ano é o momento de renovação parece se aplicar perfeitamente para a logística portuária brasileira. A perspectiva de mudanças faz com que o ano de 2024 venha cheio de expectativas de mudanças estruturais importantes para os nossos portos. Mais do que isso, tenho dito que há um verdadeiro alinhamento de astros para que essas mudanças aconteçam.

A primeira delas – e não tenho dúvidas que a principal – é a possibilidade de mudança definitiva da forma como os processos de ocupação de áreas nos portos públicos brasileiros são conduzidos. Estou convicto que este ano será marcado pelo fim do uso governamental de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEAs) de terminais portuários para valoração de áreas cedidas



para operação. Junto com essa mudança de paradigma, trago a expectativa de uma oferta geral, ampla e irrestrita de áreas portuárias para atração de investimentos.

A segunda mudança também já começa a se desenhar no horizonte. Trata-se da aplicação definitiva de conceitos e tecnologias de logística integrada para o acesso aos portos brasileiros. E o Porto de Santos pode e deve ser o pioneiro nessa inovação.

Nesse sentido, todos estão convictos de que o Porto de Santos pode ter duas, três vezes a sua capacidade atual. O nosso País merece. Mas, para que isso possa acontecer, o tratamento dado à dinâmica do seu acesso terrestre – rodoviário e ferroviário – deve concretamente mudar de paradigma. Somente a implantação de um projeto que traga organização, planejamento e coordenação dos acessos ao Porto de Santos permitirá o uso racional e pleno das capacidades já existentes e a implantação inteligente de novas infraestruturas, multiplicando sua capacidade.

Por último, mas não menos importante, percebo que chegou o momento para que os portos brasileiros sejam definitivamente entendidos pelo que realmente são, ou seja, uma atividade meio para a busca do objetivo de um comércio mais eficiente e competitivo.

Para entender esse último aspecto, é preciso primeiro enxergar os portos como condomínios colaborativos de infraestruturas e serviços. Essa visão de clusters, com ganhos de escala, são mais que essenciais, mas vitais na organização de cadeias logísticas de alto desempenho. Esse entendimento é pautado pela substituição da visão arrecadatória dada atualmente aos portos brasileiros, por uma nova visão de apropriação de custos, de compartilhamento de investimentos e de planejamento de objetivos claros e convergentes em um condomínio portuário de alta eficiência.

Essa última perspectiva de mudança deve vir acompanhada de uma nova forma de pensar o desenvolvimento industrial nacional, voltado para as exportações, com ganhos de escala que traga mais competitividade à nossa força produtiva, e que baixe definitivamente os custos para o consumidor brasileiro.

Percebe-se claramente, no debate sobre a implantação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs), o aquecimento de uma nova forma de enxergar o desenvolvimento nacional, apoiado por portos com alta capacidade, suficientes para suportar o desenvolvimento produtivo inserido em cadeias globais de valor.

Assim, nessa perspectiva otimista, o calendário portuário deste ano promete se desenvolver com a construção de uma nova forma de olhar a ocupação de áreas públicas e a liberdade de investimentos, com a perspectiva prática da coordenação, integração e planejamento do acesso aos nossos portos, e com a visão totalmente nova de desenvolvimento nacional, a partir de clusters portuários integrados a uma força produtiva focada no mercado internacional e na competitividade da nossa indústria.

Feliz Ano-Novo para a logística brasileira!

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 03/01/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

ÁGUA DO SÃO FRANCISCO E DA MATA VÃO TRAZER SEGURANÇA HÍDRICA AO AGRESTE PERNAMBUCANO

A primeira etapa da Adutora do Agreste, a finalização das adutoras Alto Capibaribe e de Serro Azul vão aumentar a oferta de água no Agreste do Estado.

Por *Ângela Fernanda Belfort*



A água do São Francisco chegou a Caruaru no dia 11 de dezembro de 2023. Acima, a governadora Raquel Lyra toca na água acompanhada pelo secretário estadual de Recursos Hídricos, Almir Cirilo. Foto: Divulgação/SRHS-PE.

A água do São Francisco e a da Mata Sul vão trazer segurança hídrica para o Agreste, a região de maior estresse hídrico de Pernambuco. A atual gestão da governadora Raquel Lyra (PSDB) está planejando concluir três adutoras que vão tornar isso realidade numa parte daquela região até 2025. Será um marco histórico numa área marcada pela escassez de água e estiagens. E isso vai trazer um grande impacto econômico à região e acontecer um ano antes da próxima eleição para chefe do Executivo estadual.

“O salto econômico da região vai ser enorme. Se o Agreste teve todo este desenvolvimento, imagine quando tiver água”, comenta o atual secretário estadual de Recursos Hídricos, Almir Cirilo, grande especialista da área. O Agreste desenvolveu várias vocações próprias, como o pólo de confecções, concentra uma parte da avicultura do Estado e também da bacia leiteira, entre outras atividades.

O Agreste tem água durante alguns períodos, mas o problema é que não consegue reter esta água. Lá, grande parte dos rios é intermitente, secando durante os períodos secos que são cíclicos. “Barragens que hoje são usadas somente para o abastecimento humano, poderão ser usadas para atividades econômicas, quando tiver segurança hídrica”, explica Cirilo.

As três adutoras que estão em construção e vão dar segurança hídrica a uma parte do Agreste são: a primeira etapa da Adutora do Agreste, que deve ser concluída em 2025; a Adutora Alto Capibaribe e a Adutora de Serro Azul. As duas primeiras vão receber a água do Rio São Francisco, que tem sua origem no Sudeste e, geralmente, um regime de chuvas diferentes do de Pernambuco.

E só esclarecendo, o termo segurança hídrica significa que estas cidades vão passar a ter água na torneira a qualquer hora, algo que nunca aconteceu em muitas cidades do Agreste. “As três adutoras vão se encontrar. E vão compor um leque de opções mais flexíveis, conforme tenha menos água ou mais água numa determinada região”, resume Almir Cirilo, se referindo às adutoras Alto Capibaribe, a primeira etapa da Adutora do Agreste e a do Serro Azul.

A mais importante das três adutoras é a do Agreste, que tem a sua primeira etapa em construção desde 2013. A primeira fase vai levar água a 23 municípios do Agreste, que estão, ao longo da BR-232, entre Arcoverde e Gravatá. Faltam R\$ 550 milhões para concluir esta obra. “Os recursos estão assegurados pelo Ministério do Desenvolvimento Regional via Orçamento Geral da União (OGU). São dois anos para concluir a primeira etapa”, afirma Cirilo. Esta primeira fase vai levar água a 23 municípios do Agreste.

Já a Adutora Alto Capibaribe vai transportar a água que vai receber do Rio Paraíba – que capta a água do Eixo Leste da transposição do São Francisco – e trazer para oito cidades do Agreste Setentrional de Pernambuco: Frei Miguelinho, Jataúba, Santa Cruz do Capibaribe, Santa Maria do Cambucá, Taquaritinga do Norte, Toritama, Vertente do Lério e Vertentes. Também será beneficiado o distrito de Barra de São Miguel, na Paraíba. “A água faz um trajeto longo, porque vem do Eixo Leste do São Francisco, mas Barra de São Miguel está a uma distância curta de Santa Cruz do Capibaribe”, explica Cirilo. A obra está com 90% de execução, em fase de testes e deve ser concluída no primeiro semestre de 2024.

Com 58 quilômetros de extensão, a Adutora Serro Azul transportará água da barragem de mesmo nome, em Palmares, até a interligação da Adutora do Agreste, entre os municípios de Caruaru e Bezerros. A obra vai ampliar a oferta de água das cidades de Belo Jardim, Bezerros, Caruaru, Gravatá, Palmares, Sanharó, Santa Cruz do Capibaribe, São Bento do Una, São Caetano, Tacaimbó e Toritama. O valor do investimento é de R\$ 222 milhões, beneficiando cerca de 1 milhão de

peças. Serro Azul está com 95% de execução e vai funcionar, em fase de testes, neste janeiro. As duas últimas obras já tem recursos garantidos que foram emprestados pela Caixa Econômica Federal (Alto Capibaribe) e Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), no caso de Serro Azul.

Um traçado da água que começou em 2013...



O secretário estadual de Recursos Hídricos, Almir Cirilo, lembra que o traçado de conexões entre as três adutoras começou a ser traçado em 2013. Foto: Aluisio Moreira

No auge de uma das maiores estiagens que o semiárido de Pernambuco já presenciou, especialistas incluindo o atual secretário Almir Cirilo, começaram a fazer um traçado de adutoras que faziam conexões entre si e trariam a segurança hídrica para uma parte do Agreste pernambucano. “Este desenho das três adutoras foi feito em 2013 pelas equipes do governo Eduardo Campos/ João Lyra. Mas as primeiras discussões sobre isso ocorreram em 1995, quando começou a se falar qual o benefício que o projeto da transposição do São Francisco traria para Pernambuco”, lembra Cirilo. E acrescenta: “É muita emoção ver esta batalha vencida”.

Vários foram os motivos que contribuíram para estas obras demorarem tanto a sair do papel e aí inclui os desentendimentos políticos e as crises econômicas pelas quais o Brasil passou. No campo político, um dos motivos foi a dissidência do então governador Eduardo Campos (PSB) com o governo Dilma Rousseff (PT) que atrasou os repasses de recursos para a Adutora do Agreste. Sem falar que a União também demorou para decidir fazer o Ramal do Agreste, que capta a água do Eixo Leste da transposição e leva até o início da Adutora do Agreste, em Arcoverde.

Depois, veio a recessão de 2015 a 2016 com o Estado e a União com menos recursos. E aí o que poderia ter ficado pronto, em três ou quatro anos, levará 11 anos para ser concluído.

Os pontos positivos e negativos da transposição...

O ponto positivo é que a água do São Francisco chegar ao Agreste é um “sonho”, como disse a governadora Raquel Lyra, ao visitar uma Estação de Tratamento de Água, em Caruaru, que recebeu a água do São Francisco, pela primeira vez, no dia 11 de dezembro do ano passado. Embora esteja precisando de um revitalização, o São Francisco é um rio perene.

“A água e a energia são parâmetros importantes para o desenvolvimento. Nos últimos 20 anos, Caruaru foi uma das cidades que mais cresceu em Pernambuco. Ter água vai colocar Caruaru e outras cidades da região em outro patamar. Um dos entraves ao crescimento de várias cidades do Agreste é a escassez de água”, resume o economista sócio da Ceplan Consultoria e professor de Economia da Unicap, Valdeci Monteiro. Ele também cita que uma maior oferta de água também vai beneficiar economicamente cidades que já exploram o turismo no Agreste, como Gravatá e Bezerros.

Valdeci considera o uso da água da transposição do São Francisco uma solução interessante, mas questiona se é sustentável a longo prazo. Este é o grande x da questão. O projeto da transposição do São Francisco foi construído com recursos da União e pertence ao governo federal. Embora o Eixo Leste da transposição esteja em operação desde 2017, até hoje não há um sistema de gestão estabelecido para a sua operação e é dele que sai a água que está chegando ao Agreste pernambucano.

“É surreal estar usando a água da transposição sem ter uma definição de como será esta gestão. Dá a impressão que as coisas são feitas sem o planejamento no longo prazo”, comenta Valdeci. O governo federal contratou o BNDES para fazer uma modelagem de como poderia ser a gestão privada via uma Parceria Público Privada (PPP) com a participação do governo federal. O estudo só deve ficar pronto em 2025.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/01/2024

INFLAÇÃO NA INDÚSTRIA: PREÇOS RECUAM 0,43%

Preços na porta de fábrica chegaram a novembro em queda depois de três altas consecutivas, de acordo com os dados mais recentes do IPP, indicador do IBGE para a inflação na indústria

Da Redação ME



Inflação na indústria: queda de preços (4,89%) registrada entre janeiro e novembro de 2023 foi a maior, para este período, na série histórica iniciada em 2014/Foto: Blog Vibramol (Site)

Com Agência Brasil e IBGE

O Índice de Preços ao Produtor (IPP) fechou novembro do ano passado com deflação de 0,43%, de acordo com o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). O IPP, aplicado na indústria, afere a variação dos preços de fábrica dos produtos.

A queda de preços no penúltimo mês do ano veio depois de três altas consecutivas. Em outubro, por exemplo, a inflação medida pelo indicador foi 1,07%. Com o resultado de novembro, o IPP acumulou taxas de deflação de 4,89% nos 11 primeiros meses de 2023 e de 6,09% em 12 meses.

Inflação na indústria: preços recuam em 13 atividades

Ao todo, 13 das 24 atividades da indústria apresentaram deflação em novembro, com destaque para indústrias extrativas (-7,09%), outros produtos químicos (-1,36%) e veículos (-0,12%).

Por outro lado, dez atividades registraram alta de preços, com destaque para alimentos (0,56%) e refino de petróleo e biocombustíveis (0,83%). O setor de borracha e plástico registrou estabilidade, manteve os mesmos preços de outubro.

Inflação na indústria: bens intermediários têm maior queda

A maior queda de preços, entre as quatro grandes categorias econômicas da indústria, foi registrada no setor de bens intermediários, ou seja, os insumos industrializados usados no setor produtivo, com retração de 0,66%. Em segundo lugar, ficou o setor de bens de capital (máquinas e equipamentos usados na área fabril), com deflação de 0,4%, seguido por bens de consumo semi e não duráveis (0,18%). Já os bens de consumo duráveis tiveram alta de 0,31%.

Como foi a inflação na indústria no acumulado do ano?

No acumulado de janeiro a novembro de 2023, o IPP registrou deflação de 4,89%, o menor para um mês de novembro desde o início da série histórica, em 2014. A título de comparação, em 2022, a taxa acumulada até novembro havia sido de 4,48%. Entre as atividades, as maiores variações acumuladas no ano, em módulo, foram: papel e celulose (-16,91%), outros produtos químicos (-16,32%), refino de petróleo e biocombustíveis (-11,89%) e metalurgia (-10,18%).

As principais influências no resultado geral do acumulado de 11 meses vieram de outros produtos químicos (1,43 p.p.), refino de petróleo e biocombustíveis (-1,42 p.p.), alimentos (-0,81 p.p.) e metalurgia (-0,63 p.p.).

Como se comportaram os preços de fábrica nos últimos 12 meses?

A deflação acumulada em 12 meses na indústria foi de -6,09% em novembro, contra -6,18% em outubro. As quatro variações mais intensas ante o mesmo mês de 2022 foram: outros produtos químicos, -18,66%; papel e celulose, -16,96%; refino de petróleo e biocombustíveis, -16,71%; e metalurgia, -11,35%.

Os setores que tiveram maior influência no resultado final do agregado foram: refino de petróleo e biocombustíveis (-2,09 p.p.); outros produtos químicos (-1,66 p.p.); alimentos (-0,74 p.p.); e metalurgia (-0,70 p.p.).



Inflação na indústria: o que é o IPP?

O Índice de Preços ao Produtor (IPP) das Indústrias Extrativas e de Transformação mede os preços de produtos “na porta de fábrica”, sem impostos e fretes, e abrange as grandes categorias econômicas.

Tomando como referência a Lista de Produtos Seleccionados (LPS), o IPP investiga, mês a mês, os preços recebidos pelo produtor, isentos de impostos, tarifas e fretes e definidos segundo as práticas comerciais mais usuais da empresa.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/01/2024

BAHIA OIL & GAS ENERGY VOLTA A SALVADOR EM 2024

O evento que acontecerá de 22 a 24 de maio vai dobrar a área de exposição e incluirá novidades como um congresso científico, uma arena comercial e um significativo aumento da participação de delegações internacionais

Informações: TN Petróleo

O Bahia Oil & Gas Energy é um evento internacional com foco no setor de petróleo e gás do Norte/Nordeste do Brasil que aborda assuntos relevantes das etapas de exploração e produção onshore e offshore (upstream), transporte (midstream), refino (downstream), petroquímica, naval e integração energética.

Essa será a segunda edição da feira de negócios e a undécima edição da conferência PetroNor após as já realizadas em Salvador (2009), Aracaju (2010), Manaus (2011), Recife (2012), Mossoró, (2013), Niterói (2014), Natal (2016), Vitória (2017) e Salvador (2018 e 2023).

Na próxima edição de 2024 estima-se contar com a participação de 10.000 visitantes, oriundos de 15 países, em dois pavilhões de exposição com 230 estandes e com uma programação que inclui duas plenárias principais, uma orientada a petróleo e outra a gás e derivados, arena ESG, arena da inovação, arena comercial, congresso científico, seção técnica, encontro de negócios e visitas técnicas.

Nesse momento já se encontra aberto o prazo para que representantes do mundo acadêmico possam inscrever artigos no congresso científico, para apresentação oral ou em formato de pôster.

Já para a primeira semana de janeiro está prevista a abertura do prazo para inscrição de trabalhos na seção técnica, que visa valorizar as boas práticas, melhora de procedimentos e processos inovadores desenvolvidos pelos profissionais das empresas operadoras de E&P onshore e offshore, dutos, refinarias, petroquímicas, etc., seja de forma individual ou em parceria com fornecedores locais.

As empresas e entidades interessadas em reservar estande e/ou cota de patrocínio do evento já podem acessar o book com todas as informações no site www.bahiaoilgasenergy.com.br.

Serviço

Bahia Oil & Gas Energy 2024

Data: 22 a 24.05.2024

Local: Centro de Convenções de Salvador

Programação: www.bahiaoilgasenergy.com.br

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 04/01/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ESTATÍSTICO - SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO

Consolidado de janeiro a novembro mantém crescimento, indicando recorde histórico de movimentação em 2023



Dados apontam que Brasil deve bater recorde histórico de movimentação em 2023

Brasília 03/01/2024 - O setor aquaviário movimentou 105,6 milhões de toneladas em novembro de 2023. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ). O número representa um crescimento de mais de 10% em relação ao mesmo período do ano anterior.

O aumento foi impulsionado pela movimentação de Minério de Ferro e de Petróleo (óleo bruto), com mais de 33 milhões e 19 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento foi de 7,2% e 18,9%.

A carga containerizada ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação no mês, com 10,9 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento percentual de 9,7% em comparação a novembro de 2022.

Terminais Privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 68,1 milhões de toneladas movimentadas em novembro de 2023. O número representa um aumento de 5,8% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo das instalações de uso privado foi o Terminal de Angra dos Reis (Tebig) localizado em Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, com 6,2 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 16,2% quando comparado a novembro de 2022.

Já o TUP que mais movimentou foi o Terminal Ponta da Madeira, no Maranhão, com 13,9 milhões de toneladas. Apesar do alto volume, houve decréscimo de 7,6% na movimentação em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O Terminal de Tubarão, no Espírito Santo, fecha o pódio dos que mais movimentaram no mês com crescimento de 19,4% em comparação a novembro de 2022. A instalação portuária movimentou mais de 6 milhões de toneladas neste período.

Portos Organizados

Os portos organizados operaram 37,5 milhões de toneladas durante o mês de novembro, o que representa um aumento de 18,8% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Mais uma vez o grande destaque fica para o Porto de Santos com 12,2 milhões de toneladas movimentadas, representando um aumento de 28,7% quando comparado a novembro de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 32,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PA) fecham os destaques positivos dos portos organizados que mais movimentaram no período com, respectivamente, 5,0 milhões de toneladas e 4,9 milhões



de toneladas movimentadas. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 19,9% e 30,1%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Consolidado

Entre janeiro e novembro de 2023 o setor portuário movimentou cerca de 1,186 bilhão de toneladas. Isso representa um crescimento de 6.34% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento é o Minério de Ferro, com 348,7 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a novembro, um aumento acumulado de 6,5% na comparação.

Entre as cargas que merecem destaque no consolidado até novembro estão: Petróleo (Óleo bruto) com 199,5 milhões de toneladas (variação positiva de mais de 10%); Soja com 124,2 milhões de toneladas (aumento 27,3%) e Milho com 62,8 milhões de toneladas (crescimento de 19,4%).

Provável recorde histórico

O ano de 2023 deverá ultrapassar o recorde histórico de movimentação portuária. Para que a projeção se concretize, a movimentação portuária de dezembro deverá ser maior que 33 milhões de toneladas.

Desde 2010, o total de carga movimentada em dezembro apresenta tendência de crescimento, com 72 milhões de toneladas em 2010, chegando a quase 104 milhões de toneladas em 2022.

Painel Estatístico

O Painel Estatístico da ANTAQ pode ser acessado via smartphones e tablets, disponível no site da Agência. Na consulta eletrônica podem ser checados dados de transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores, além da movimentação portuária de contêineres.

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: 04/01/2024



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

PORTOS - SETOR PORTUÁRIO TRANSPORTOU 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO

No consolidado do ano, modal transportou cerca de 1,186 bilhão de toneladas, alta de 6.34%



Terminais privados e portos organizados transportaram mais de 105 milhões de toneladas durante o penúltimo mês de 2023

Os Terminais Privados (TUPs) e os principais portos brasileiros movimentaram mais de 105 milhões de toneladas em todo o mês de novembro de 2023, segundo dados divulgados nesta quarta-feira (3) pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O volume é 10% maior do que o total registrado no mesmo período de 2022 e segue a tendência de crescimento observado no mercado portuário nos últimos meses.

A alta na movimentação de carga foi impulsionada pelo transporte de minério de ferro e de petróleo (óleo bruto), que, juntos, contaram com mais de 52 milhões de toneladas transportadas. Com 33 milhões de cargas movimentadas em novembro, o minério de ferro foi o item mais movimentado pelos portos e TUPs pelo país, com aumento de 7,2%

em relação ao mesmo período do ano anterior. A maior alta no percentual ficou com petróleo, com crescimento de 18,9%.

Entre os itens mais movimentados, a carga containerizada ficou em terceiro lugar no mês, com 10,9 milhões de toneladas transportadas, o volume representa crescimento percentual de 9,7% em comparação a novembro de 2022.

Movimentação nos TUPs e portos

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) tiveram movimentação de 68,1 milhões de toneladas de cargas transportadas no penúltimo mês de 2023. O resultado foi 5,8% superior em comparação ao mesmo período do ano anterior. Com 13,9 milhões de toneladas movimentadas, o terminal Ponta da Madeira, localizado no Maranhão, foi o TUP com maior volume despachado.

Entre os portos organizados, o de maior transporte no mês de novembro, mais uma vez, foi o Porto de Santos, com 12,2 milhões de toneladas movimentadas. O resultado representa aumento de 28,7% quando comparado a novembro de 2022. O porto foi responsável por 32,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos organizados operaram 37,5 milhões de toneladas no penúltimo mês de 2023, o que representa um aumento de 18,8% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Consolidado

Entre janeiro e novembro de 2023, o setor portuário movimentou cerca de 1,186 bilhão de toneladas. O volume representa aumento de 6,34% em comparação com o mesmo período do ano passado. A carga mais movimentada no modal neste período é o Minério de Ferro, com 348,7 milhões de toneladas movimentadas, alta de 6,5% na comparação com igual período de 2022.

Com informações da assessoria de comunicação da Antaq

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

Data: 04/01/2024

Polícia Rodoviária Federal, parceira do programa Rodovida, registra diminuição no número de mortes durante Operação Ano Novo



Polícia Rodoviária Federal atua na fiscalização de trânsito nas rodovias federais - Foto: Divulgação/PRF

coordenado pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

O Brasil teve uma redução de 25% no número de mortes entre os dias 29 de dezembro de 2023 e 1º de janeiro de 2024, em comparação com o mesmo período de 2022/2023, nas rodovias federais. Os dados são da Polícia Rodoviária Federal (PRF), uma das parceiras do programa Rodovida, que é

“A Senatran, no Governo Lula, entrou ativamente na articulação entre os diversos órgãos, com reuniões e trabalhos conjuntos. Temos certeza de que até o fim do programa, em fevereiro, os

resultados serão ainda mais positivos”, afirmou a diretora do Departamento de Segurança no Trânsito da Senatran, Maria Alice Nascimento Souza.

Tornar os caminhos mais seguros e, assim, reduzir acidentes e mortes nas estradas brasileiras durante os feriados de fim de ano, férias escolares e Carnaval são as diretrizes do Rodovia, que conta com a participação de diversos órgãos ligados ao Sistema Nacional de Trânsito - federais, municipais, estaduais e privados.

Confira as ações do programa que estão em andamento pelo país

<https://app.powerbi.com/view?r=eyJrIjoiaMzVjYjYyZWQ4OGQ4Ny00MTA4LTk3OGMtZDIyODE1MjVIMzRiliwidCI6IjdiZjAxYzZhLWU2ZmItNDIxYS1iYmlyLWI5MGMzZWE4NjhmNyJ9>

Obras

Outro ponto crucial para o aumento da segurança nas estradas é a manutenção. Em 2023, o Ministério dos Transportes recuperou, pavimentou e duplicou cerca de 4,6 mil quilômetros de rodovias federais. É o equivalente a percorrer em linha reta a distância que separa Monte Camburá (RR) e Arroio Chuí (RS), os dois pontos extremos norte-sul do Brasil.

Já o Índice de Condição da Manutenção (ICM) de 66,6% das rodovias era considerado bom em novembro de 2023, de acordo com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 04/01/2024*

BALANÇO 2023 - NOVO PAC GARANTE RECURSOS PARA O TRANSPORTE FERROVIÁRIO E ACELERA RETOMADA DO SETOR NO BRASIL

“Modal voltou a ter protagonismo com o aporte de recursos públicos e com a elaboração de políticas voltadas a atrair investimentos privados com segurança jurídica,” disse o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro



Ano ficou marcado com a retomada de obras estruturantes, como a da Ferrovia de Integração Oeste-Leste - Foto: Marcio Ferreira/MT

Um meio de transporte que sai na frente quando o assunto é sustentabilidade, eficiência e segurança, e ainda carrega consigo o desenvolvimento socioeconômico por onde passa. O transporte ferroviário no Brasil foi negligenciado por décadas, mas começou a retomar seu protagonismo em 2023, com políticas específicas de incentivo e reconstrução, determinadas pelo presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, e

desenvolvidas pelo Ministério dos Transportes.

Com o Novo PAC, os projetos ferroviários foram elencados como prioridade pelo Governo Federal, e contam com um investimento previsto de R\$94,2 bilhões até 2026. A medida é uma forma de fomentar a ampliação do modal no país. “A tarefa não é simples, uma vez que o Brasil tem dimensões continentais, mas é extremamente necessária. Por isso, estamos discutindo novos modelos e pretendemos mais que quadruplicar os recursos aplicados em ferrovias no Brasil nos próximos anos”, defendeu o ministro dos Transportes, Renan Filho.

Destaques do segmento no primeiro ano de gestão:

- Criação da Secretaria Nacional de Transporte Ferroviário, com o objetivo de atrair investimentos privados e impulsionar a indústria e a operação do setor;
- Retomada de obras estruturantes, como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol);
- Conclusão da Ferrovia Norte-Sul (FNS), que liga Estrela D’Oeste (SP) e Açailândia (MA);
- Investimento de R\$ 175 milhões nas obras da Transnordestina;

- Crescimento de 4,2% na movimentação ferroviária no país, na comparação de 12 meses entre outubro de 2022 e o mesmo mês do ano passado;
- Estruturação do Plano Nacional de Ferrovias, diretriz fundamental para o crescimento do setor e que deve ser lançada neste ano;
- Estudos para concessões: Malha Oeste; Corredor Arco-Norte (Ferrogrão); Ferrovia Centro-Atlântica; Malha Sul; Corredor Leste-Oeste; Estrada de Ferro Rio-Vitória (EF -118) Corredor Nordeste (FTL);
- Consulta pública sobre a Política de Transporte Ferroviário de Passageiros.



Infográfico com informações do balanço de 2023 do Ministério dos Transportes

Multimídia/MT

“O modal ferroviário voltou a ter protagonismo com o reforço no aporte dos recursos públicos e com a elaboração de políticas públicas voltadas a atrair investimentos privados com segurança jurídica,” destacou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Resultado desses esforços, o que estava parado foi retomado, como é o caso da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), primeira obra anunciada a compor o Novo PAC. Com um investimento de R\$ 1,5 bilhão em 127 quilômetros de extensão do trecho 1F do lote 1, as obras seguem aceleradas e resultarão em um importante corredor de escoamento de minério do sul da Bahia e de grãos do oeste baiano. O lote 2, no trecho compreendido entre Barreiras (BA) e Caetité (BA), com 485 quilômetros de extensão, está com 65% das obras previstas concluídas.



Emprego e renda

A potência da indústria ferroviária pode ser traduzida em números: o setor emprega atualmente 66 mil trabalhadores, de acordo com a Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer). Um deles é Álvaro Aguiar, de 30 anos, que trabalha no canteiro de obras da Fiol desde 2013, pela Infra S.A., empresa pública vinculada ao Ministério dos Transportes. Ele começou como auxiliar de serviços gerais, mas se encantou com as particularidades e a magnitude do empreendimento e decidiu cursar engenharia civil. Hoje, formado, compõe o corpo técnico da fiscalização da obra.

“O transporte ferroviário é muito significativo para o país como um todo, com relação a economia, exportação de toda a produção nacional, isso tem uma grande visibilidade para o mundo, e para nós aqui gerando empregos”, afirmou.

Outro que trabalha no canteiro de obras da Fiol é Adelmário Silva, que atua no segmento ferroviário há 12 anos. Baiano de Dom Basílio, no interior do estado, se emociona ao falar do papel das ferrovias em sua vida. “Olho lá para trás, quando tudo começou, e onde estou hoje. Olho tudo aquilo que passou ali, e vejo que eu me desenvolvi profissional e pessoalmente também. Tenho dois garotinhos, e eles me motivam muito a estar desempenhando meu papel com eficiência na ferrovia”, orgulha-se.

São pessoas como Álvaro e Aldemário que contribuem para uma infraestrutura de qualidade. E o resultado aparece: a movimentação de cargas em junho de 2023 registrou alta de 7,2% em comparação com o mesmo mês do ano anterior, com 47,6 milhões de toneladas transportadas. No acumulado do ano, a alta chega a 4,1%, com o transporte de 241,6 milhões de toneladas.

Obras a todo vapor

Uma das entregas mais importantes de 2023 foi a Ferrovia Norte-Sul, um empreendimento com 2.257 quilômetros de trilhos, que atravessa quatro regiões brasileiras. A obra, que conecta os portos de Itaqui (MA) e de Santos (SP), era esperada há quase quatro décadas.

A conclusão do empreendimento permitirá que três estados brasileiros com forte produção de commodities – como soja, milho e algodão – tenham saída para seus produtos pelo mar.

Com a linha férrea, Goiás, Mato Grosso e Minas Gerais ganham competitividade no momento de exportar seus produtos, seja pelo litoral do Sudeste ou pelo Norte do país.

"Hoje o Brasil exporta por ferrovias somente 17% do que produz. Nossa meta é somar esforços, de investimentos privados e públicos, e assim elevar esse índice para 40% até o ano de 2035", afirmou Renan Filho.

Outro corredor ferroviário estratégico, a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste (Fico) recebeu atenção do Governo Federal, que liberou cerca de 300 quilômetros de frente de obra por meio de processos de desapropriação. Para a Fico já estão garantidas 8 mil toneladas de trilho, o que possibilitará a montagem de 66,6 quilômetros de via permanente.



Com a missão de promover a integração nacional e aproximar o Brasil dos principais mercados mundiais, a Transnordestina também está entre as ações prioritárias do Novo PAC. Em 2023 foram investidos cerca de R\$175 milhões nas obras, que hoje contam com uma evolução de 60% de avanço físico.

De Eliseu Martins (PI) até o Porto de Pecém (CE), a Transnordestina terá uma extensão de mais de 1,2 mil quilômetros e será responsável pelo transporte de grãos, fertilizantes, cimento, combustíveis e minério. A ferrovia cortará 53 municípios dos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco.

Em 2023, também foram assinados 15 novos contratos de autorizações ferroviárias, nos seguintes estados: Minas Gerais, Tocantins, Mato Grosso, São Paulo, Maranhão, Rio de Janeiro, Mato Grosso do Sul e Paraná.

Transporte de passageiros

Demanda histórica da população brasileira, o transporte ferroviário de passageiros também está entre as prioridades do Ministério dos Transportes. Até 9 de janeiro, a sociedade pode contribuir com a Política de Transporte Ferroviário de Passageiros, enviando contribuições à minuta do decreto que institui a política, disponível no site Participa + Brasil.

A proposta busca ampliar a operação na malha ferroviária já existente e também a melhoria da infraestrutura que, atualmente, é usada sobretudo para o transporte de carga.

Ferrovias no Brasil

Após um próspero período no século 19, o país assistiu a uma regressão no setor ferroviário ao longo das décadas. Segundo o emérito pesquisador do Laboratório de Transportes e Logística da Universidade de Santa Catarina (Labtrans/UFSC), Sílvio dos Santos, a primeira ação para a modernização das ferrovias aconteceu em 1952, quando o sistema ferroviário foi incluído na pauta da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos, para planejar o desenvolvimento do país na agricultura, transporte, mineração e energia elétrica.

A partir daí, surge o projeto de criação de uma rede ferroviária nacional. A proposta tramitou durante anos no Congresso Nacional e, em 1956, foi criada a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA), aprovada pela Lei nº 3115 de 16/03/1957, sancionada pelo então presidente Juscelino Kubitschek.

Em meados dos anos 1960, a malha ferroviária brasileira chegou ao seu auge no que diz respeito à quilometragem: eram 38 mil quilômetros de trilhos espalhados pelo país, o que significa mais de oito vezes a distância do Oiapoque ao Chuí. Com o passar do tempo, a extensão da malha foi diminuindo, devido à erradicação de alguns ramais considerados pouco viáveis economicamente.

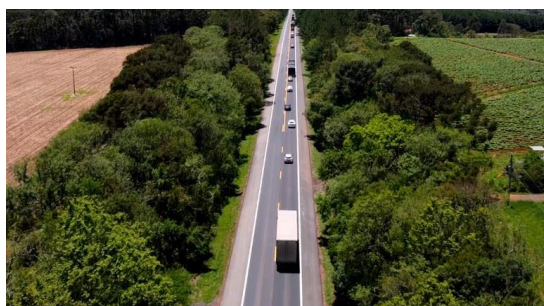
Em 1996, no início das concessões ferroviárias, os trens eram responsáveis por menos de 1/5 da movimentação de cargas; nas duas décadas do século XXI, apesar do aumento do transporte ferroviário, sua participação se manteve inalterada. A expectativa é que, com a retomada das obras paralisadas, o Brasil atinja cerca de 35% das cargas transportadas por trilhos, como prevê a versão mais atualizada do Plano Nacional de Logística.

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

Data: 04/01/2024

RODOVIAS - RESTAURAÇÃO DE TRECHO DA BR-280/SC VAI FACILITAR ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA MOVELEIRA CATARINENSE

Rodovia permite ligação a região do Planalto Norte de Santa Catarina aos portos de São Francisco do Sul e de Navegantes



Rodovia tem mais de 640 quilômetros, dos quais 309 quilômetros estão em território catarinense - Foto: Divulgação/DNIT

Recentemente concluída pelo Governo Federal, por meio do Ministério dos Transportes, a restauração completa de 31 quilômetros na BR-280/SC, no Planalto Norte Catarinense, vai facilitar o escoamento da produção da indústria moveleira e de diversos produtos agrícolas com direção aos portos de São Francisco do Sul e de



Navegantes. As melhorias foram executadas pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

O conjunto de intervenções tem como objetivo garantir uma experiência de tráfego mais segura, eficiente e fluida para os mais de 7 mil usuários que transitam diariamente nesse trecho da BR-280/SC. Os segmentos restaurados estão localizados a partir do km 192 ao km 206, um trecho de 14 quilômetros situado em Mafra, e do km 260 ao km 277, um segmento de 17 quilômetros entre Irineópolis e Porto União.

As equipes do DNIT substituíram o pavimento antigo, com remoção do asfalto e aplicação de uma nova camada asfáltica, e recuperaram o sistema de drenagem e implantaram nova sinalização horizontal. A BR-280 possui uma extensão de mais de 640 quilômetros, dos quais 309 quilômetros estão em território catarinense, desde São Francisco do Sul até Porto União, conectando cidades como Joinville, Jaraguá do Sul, São Bento do Sul, Rio Negrinho, Mafra e Canoinhas.

Além de sua importância econômica, a rodovia proporciona acesso a variados pontos turísticos ao longo do Caminho dos Príncipes e Vale do Contestado, destacando-se a Rota das Cachoeiras e a Rota das Capelas. Essas áreas são renomadas por suas atividades de cicloturismo, passeios de trem, trilhas ecológicas, gastronomia e turismo rural.

*Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação do DNIT

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

Data: 04/01/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – FINANCIAMENTO ESTRATÉGICO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) de financiar a exportação de 39 aeronaves da Embraer é um passo importante para impulsionar a balança comercial brasileira. Com contratos avaliados em mais de R\$ 7 bilhões, o financiamento do BNDES para a Skywest Airlines, a American Airlines e a Azorra Aviation Holdings LLC visa promover o desenvolvimento da indústria nacional de bens tecnológicos.

A Embraer, como fabricante brasileira líder no setor aeronáutico, desempenha um papel crucial na economia do País. A linha de crédito do BNDES para a empresa representa um suporte essencial para a continuidade do seu crescimento e a consolidação de sua presença global. Além disso, a exportação de aeronaves contribui significativamente para a geração de empregos de alta qualificação no Brasil, um aspecto fundamental para o desenvolvimento econômico sustentável.

A atuação do BNDES como agência de crédito à exportação é estratégica, proporcionando condições competitivas para os exportadores brasileiros no cenário internacional. Esse tipo de suporte não apenas beneficia a Embraer, mas também fortalece a capacidade do Brasil de competir globalmente no setor de bens de alta tecnologia e alto valor agregado. No total, serão entregues 67 aviões comerciais até 2025, o que terá um impacto econômico e industrial substancial, consolidando a posição da Embraer como um player chave no mercado global de aviação.

A exportação de aeronaves não é apenas uma transação comercial; é um investimento no potencial industrial do Brasil, na criação de empregos de qualidade e na expansão das exportações de produtos de alto valor agregado. O apoio contínuo do BNDES a iniciativas como essa não apenas beneficia as empresas envolvidas, mas também contribui para o fortalecimento da posição do Brasil como player relevante na economia global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RODOVIAS 1

O Ministério dos Transportes planeja fazer a concessão de 35 rodovias nos próximos três anos, até o encerramento do atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT). A informação é do ministro Renan Filho (MDB), que destacou a estratégia em recente entrevista. Ele também revelou que pretende “otimizar” 15 contratos do setor, de modo a impulsionar a realização de melhorias nessas estradas e, como consequência, ampliar a geração de empregos neste segmento.

RODOVIAS 2

Renan Filho declarou: “Estamos encarando em diferentes frentes. Esperamos fazer 35 leilões até o final do mandato do presidente Lula e otimizar até 15 contratos. Isso resultará em 50 contratos. O primeiro ano foi de organização. Esperávamos realizar quatro leilões e a publicação de cinco editais. Estamos finalizando com a publicação de quatro editais e realização de dois leilões”.

RODOVIAS 3

Sobre a revisão dos contratos, o titular da pasta dos Transportes explicou que se trata de um processo “inovador” que permitirá a retomada de obras nas rodovias, mas não de forma imediata. “Criamos uma solução nova que vai permitir a retomada de obras. Porém, não é rápido como achamos que deveria ser. Também gostaria que fosse mais rápido. Entretanto, é mais rápido que um processo de relicitação. Hoje, a relicitação significa que as obras só serão iniciadas três anos depois. Essas otimizações de contratos, temos que fazer com velocidade, mas com segurança e conforto para o TCU. É um modelo inovador. Mas essa é a melhor forma. A melhor forma de resolver conflitos é por conciliação e não por litigância”, afirmou na entrevista.

FERROVIAS

Renan Filho também afirmou que está negociando a renovação de três concessões ferroviárias. Apenas em um deles, há a previsão de R\$ 1 bilhão em investimentos privados. A ideia do ministro é manter essa estratégia nos outros dois, associando a manutenção da validade dos contratos a pacotes bilionários de melhorias nessas malhas. “Precisamos associar investimentos públicos e privados, só que o público está em restrição, por isso estamos buscando as otimizações de contratos”, enfatizou.

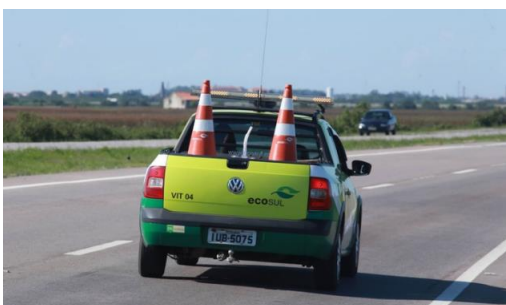
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

NACIONAL - PEDIDO DA ECOSUL PARA RELICITAÇÃO DA CONCESSÃO DE RODOVIAS SEGUE PARA A ANTT

Empresa que administra trechos de rodovias no RS solicitou uma repactuação ao TCU no fim de 2023

Por MARÍLIA SENA marilia@portalbenews.com.br



A Ecosul é responsável por trechos da BR-116 e da BR-392 no Rio Grande do Sul e recentemente teve aprovado um reajuste da tarifa de pedágio, que chega a R\$ 19,60 Crédito: Divulgação

O Ministério dos Transportes publicou, no último dia 2, no Diário Oficial da União, a Portaria 1.216 para manifestar a admissibilidade do pedido da Ecosul, concessionária responsável por trechos da BR-116 e da BR-392 no Rio Grande do Sul. Na prática, a manifestação encaminha para a análise da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) a probabilidade de relicitação do contrato de concessão da empresa.

“Encaminhar à ANTT o requerimento para análise da vantajosidade da proposta da readaptação e otimização do referido contrato de concessão, considerando os apontamentos na avaliação preliminar”, diz a publicação da pasta. A expectativa é que a análise chegue ao Tribunal de Contas da União (TCU) ainda este mês.

“Hoje, a relicitação significa que as obras só serão iniciadas três anos depois. Essas otimizações de contratos temos que fazer com velocidade, mas com segurança e conforto para o TCU. É um modelo inovador. Mas essa é a melhor forma. A melhor forma de resolver conflitos é por conciliação e não por litigância”, afirmou o ministro Renan Filho em entrevista ao jornal O Estado de S. Paulo.

A Ecosul faz parte de um grupo de dez concessionárias que apresentou no final de 2023 um pedido de repactuação ao TCU. Atualmente, a concessionária enfrenta embates com a população do Rio Grande do Sul pelo aumento da tarifa de pedágio nos trechos que administra, que chegou a R\$ 19,60.

A expectativa do Ministério dos Transportes para este ano é alavancar o número de concessões e leilões das rodovias brasileiras. O ministro Renan Filho tem ressaltado em declarações à imprensa que espera realizar 35 leilões até o fim do atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

“O país não tem dinheiro, vive restrição fiscal para investimento. Se não atrair o capital privado, significa involução da nossa infraestrutura”, completou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

NACIONAL - DHL APRESENTA POLÍTICA DE TRANSPORTE VERDE E TROCARÁ FROTA

Inicialmente, cerca de 2 mil veículos de motores de combustão serão substituídos por alternativas mais sustentáveis

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



As iniciavas da DHL prometem reduzir 300 mil toneladas de emissões de CO2 e compensar as emissões produzidas por cada um dos 2.200 caminhões da empresa

A multinacional de serviços logísticos DHL Supply Chain está implementando uma Política Global de Transporte Verde que prevê, entre outras medidas, a troca de sua frota de 2 mil veículos com motores de combustão convencional para alternativas mais ecológicas, como veículos elétricos ou que aceitem novos combustíveis, como hidrogênio, biogás, ou óleo

vegetal.

A nova política abrange investimentos em 17 países com as maiores pegadas de emissões de CO2, incluindo o Brasil.

Nos próximos três anos, a companhia também se comprometeu a investir globalmente 200 milhões de euros em busca de alternativas aos combustíveis fósseis. Para a DHL, essas mudanças são fundamentais rumo a soluções para um transporte descarbonizado.

Com a implementação das ações, o principal objetivo é realizar reduções substanciais nas emissões de carbono, em linha com o Plano Geral de Sustentabilidade do Grupo. As iniciativas prometem reduzir 300 mil toneladas de emissões de CO2 e compensar as emissões produzidas por cada um dos 2.200 caminhões da empresa que percorrem 500 quilômetros por dia ao longo de um ano, em 17 países do mundo.

“Juntos, esses países são responsáveis por 94% das emissões da nossa frota própria no setor de transportes. Nosso objetivo é ter 30% de unidades e combustíveis sustentáveis na nossa frota própria até ao final de 2026, aproveitando o potencial das alternativas de combustíveis verdes através da nossa pioneira Política de Transportes Verdes”, explicou Oscar de Bok, CEO da DHL Supply Chain.

Na América Latina, a DHL anunciou recentemente um investimento de 500 milhões de euros em um plano de cinco anos que inclui projetos de descarbonização da frota regional. Atualmente, a empresa opera com 160 veículos movidos por eletricidade, gás ou com sistema híbrido, sendo 85 deles trafegando no Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

NACIONAL - BNDES VAI INVESTIR NA EXPORTAÇÃO DE 39 AERONAVES DA EMBRAER

Banco anunciou que irá financiar cerca de R\$ 6 bilhões para a fabricante brasileira

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



Em 2023, o BNDES aprovou e contratou sete operações de financiamento à exportação da Embraer, totalizando 67 aviões comerciais com até R\$ 10 bilhões em financiamento

O Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) informou que vai investir na balança comercial brasileira através da exportação de 39 aeronaves da Empresa Brasileira de Aeronáutica S/A (Embraer) com financiamento do Banco. Os contratos com as empresas Skywest Airlines, Inc, a American Airlines e a Azorra Aviation Holdings LLC somam

mais de R\$ 7 bilhões em exportação de bens de alta tecnologia e alto valor agregado.

O BNDES vai financiar cerca de R\$ 6 bilhões para a Embraer, fabricante brasileira sediada em São José dos Campos, SP. Segundo a nota do Banco, a ideia é promover o desenvolvimento da indústria nacional de bens tecnológicos, ampliar as exportações de aeronaves e manter os empregos de “elevada qualificação” para a economia do país.

Para Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, as exportações das aeronaves são fundamentais para o Brasil. “O BNDES, como agência de crédito à exportação brasileira, tem entre os seus objetivos, oferecer condições que garantam igualdade de competitividade ao exportador brasileiro no mercado internacional, gerando emprego e renda no Brasil”, pontuou.

O presidente e CEO da Embraer, Francisco Gomes Neto, apontou que o apoio recebido do BNDES é fundamental para o crescimento da empresa. “A Embraer e o BNDES têm uma relação sólida e de longo prazo. O apoio que recebemos para a exportação de nossas aeronaves é fundamental para consolidarmos o nosso crescimento e ampliarmos a nossa presença global”, disse.

“A atuação do Banco não beneficia apenas a Embraer, mas contribui também para a geração de milhares de empregos de alta qualificação no Brasil e para o aumento da exportação de produtos de alto valor agregado”, completou Francisco Gomes Neto.

Em 2023, o BNDES aprovou e contratou sete operações de financiamento à exportação da Embraer, totalizando 67 aviões comerciais com até R\$ 10 bilhões em financiamento. As entregas estão previstas até 2025.

De acordo com o Banco, o contrato com a companhia aérea SkyWest Airlines, Inc, permitirá a exportação de 10 jatos E-175 da Embraer modelo E-175 de até 76 passageiros. Já a American Airlines teve financiamento aprovado pelo BNDES para a aquisição de até 11 jatos E-175.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

REGIÃO SUDESTE - TAP AIR PORTUGAL ANUNCIA AUMENTO DE VOOS DO BRASIL NESTE ANO

TAP Air Portugal celebra nesta terça-feira (3) 56 anos a primeira conexão entre Lisboa e São Paulo
Por Cássio Lyra cassio@portalbenews.com.br



O diretor da TAP para as Américas, Carlos Antunes, entregou uma placa pelos 56 anos de operação ao secretário estadual de Turismo e Viagens de São Paulo, Roberto de Lucena

Em celebração do aniversário de 56 anos da primeira conexão com São Paulo, a Companhia TAP Air Portugal anunciou nesta quarta-feira (3) a ampliação na oferta de voos para o país europeu. Foi anunciado também um aumento de voos saindo de São Paulo,

durante o período do verão europeu.

A TAP vai reforçar a conexão a São Paulo com um aumento de 21 a para 24 voos semanais a partir do Aeroporto Internacional, em Guarulhos, para Lisboa e Porto, no período do verão europeu.

Atualmente, a TAP oferece mais de 80 voos semanais, com saídas de 11 capitais brasileiras.

Nesta quarta, a Companhia anunciou o reforço de voos para 2024, sendo atingido um novo recorde. Ao todo, serão 91 voos por semana, uma média de 13 por dia.

A Companhia voa diretamente de São Paulo, Rio de Janeiro, Belém, Belo Horizonte, Brasília, Fortaleza, Natal, Maceió, Porto Alegre, Recife e Salvador, para Lisboa, além de conectar o Porto a São Paulo e ao Rio de Janeiro. No total, são 11 cidades do Brasil (13 rotas, de Lisboa e Porto) que a TAP conecta diretamente à Europa.

Comemoração

Na celebração, a Companhia fez uma entrega de uma placa representativa dos 56 anos de operação ao secretário Estadual de Turismo e Viagens de São Paulo, Roberto de Lucena, pela parceria.

Em 03 de janeiro de 1968 a companhia aérea portuguesa fez a sua primeira conexão entre Lisboa e a capital paulista. Hoje, São Paulo, é a rota mais importante do Brasil, com 564 mil passageiros transportados entre Portugal e São Paulo em 2023, um crescimento de cerca de 23% referente ao ano anterior.

“Portugal, além dos laços culturais e históricos, representa um importante mercado turístico para o Brasil” afirmou Lucena. “Como São Paulo, é, além de maior polo emissor, também receptor de turistas no país, nosso objetivo é expandir a parceria com a TAP e mostrarmos cada vez mais aos europeus, a diversidade de destinos paulistas”, comentou Lucena.

Em outubro de 2023, a TAP e a Secretaria de Turismo e Viagens de São Paulo (Setur-SP) assinaram uma Carta de Intenções com o objetivo de implementar medidas e ações conjuntas para gerar demanda por viagens internacionais a partir da Europa.

“A TAP e São Paulo têm todos os motivos para festejar juntos. Estamos muito felizes de assinalar 56 anos de conexão a este Estado, sem dúvida a rota mais importante do Brasil. É nosso objetivo continuarmos a trabalhar para trazer cada vez mais passageiros para o Aeroporto Internacional de

Guarulhos (GRU), principal porta de entrada para os turistas estrangeiros que visitam o Brasil”, comentou Carlos Antunes, Diretor da TAP para as Américas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

REGIÃO SUL - EXPORTAÇÕES DO AGRO PARANAENSE CRESCEM 35,6% E SOMAM MAIS DE US\$ 17 BI

Números foram divulgados pelo Agrostat, plataforma do Ministério da Agricultura e Pecuária

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



Volume do complexo soja exportou em 2022 8,9 milhões de toneladas e em 2023 chegou à marca de 14,7 milhões. Em recursos, saltou de US\$ 5,5 bilhões para US\$ 7,9 bilhões Crédito: Jaelson Lucas/AENO

A exportação do setor agropecuário paranaense atingiu 27,1 milhões de toneladas de janeiro a novembro do ano passado, registrando um aumento de 35,6% sobre os 20 milhões de toneladas enviadas ao exterior no mesmo período de 2022. Em valores financeiros, entraram no Paraná US\$ 17,7 bilhões

somente do setor. Segundo o Governo Estadual, o resultado é 12,6% superior aos US\$ 15,7 bilhões de 2022.

Os números foram divulgados pelo Agrostat, plataforma do Ministério da Agricultura e Pecuária que acompanha as exportações e importações do agronegócio brasileiro. No índice geral de exportações, envolvendo todos os produtos, o Paraná também já superou os indicadores de 2022.

O crescimento do estado nesse segmento foi percentualmente bastante superior ao registrado no Brasil. Em 2022, as exportações nacionais alcançaram US\$ 147,6 bilhões na venda de 215,6 milhões de toneladas de produtos. Neste ano, até novembro, o volume subiu para 250,7 milhões de toneladas (16,3% a mais), enquanto os valores cresceram 3,6%, passando a US\$ 153 bilhões.

“O ano de 2023 foi de recuperação do grande desastre de 2022, em razão da estiagem, quando o Paraná perdeu mais de R\$ 31 bilhões na produção agrícola. Somente em grãos, a safra 22/23 chegou a mais de 45 milhões de toneladas. No final houve prejuízo pelo excesso de chuvas, mas ela recuperou o tamanho de produção do Paraná”, analisou Norberto Ortigara, Secretário de Estado da Agricultura e do Abastecimento.

Produtos

Nos números divulgados pelo Agrostat, o volume do complexo soja exportou em 2022 8,9 milhões de toneladas e em 2023 chegou à marca de 14,7 milhões. Em recursos, saltou de US\$ 5,5 bilhões para US\$ 7,9 bilhões.

Os cereais também tiveram boa recuperação. De janeiro a novembro de 2022, saíram de 785,7 mil toneladas para 1,1 milhão de toneladas até novembro passado. Em volume de recursos quase dobrou, de US\$ 2,3 bilhões para US\$ 4,2 bilhões.

O setor de carnes teve acréscimo de US\$ 14,7 milhões em 2023, fechando os 11 meses com pouco mais de US\$ 3,9 bilhões. Em peso, subiu de 1,9 milhão de toneladas para 2,1 milhões.

Em volume de venda, o maior acréscimo foi em frango, que passou de 1,7 milhão de toneladas para 1,9 milhão. No entanto, a queda na arrecadação foi de 1,5% – de US\$ 3,5 bilhões em 2022 para US\$ 3,4 bilhões.

Em compensação, os pescados arrecadaram 32,7% a mais. De janeiro a novembro de 2022 foram US\$ 12,8 milhões, enquanto que no ano passado chegaram a US\$ 17,1 milhões. Em volume, subiu de 4,7 mil toneladas para 4,8 mil.

O estado vendeu em carne suína 153,6 mil toneladas, crescimento de 5,8% em relação às 145 mil toneladas anteriores. Entraram no Estado US\$ 345,3 milhões, ou 12,4% a mais que os US\$ 307 milhões de 2022.

Segundo os dados, a principal queda ocorreu no setor florestal. Enquanto foram vendidos 3,8 milhões de toneladas entre janeiro e dezembro de 2022, rendendo US\$ 3,3 bilhões, o ano de 2023 ficou em 3,1 milhões de toneladas para US\$ 2,4 bilhões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

REGIÃO SUDESTE - SUZANO TERÁ NAVIO ESPECÍFICO PARA TRANSPORTE DE CELULOSE NO PORTO DE SANTOS

Embarcação foi produzida pela Cosco Shipping e começa a operar ainda neste semestre

Por VANESSA PIMENTEL vanessa@portalbenews.com.br



A embarcação foi lançada ao mar no dia 22 de dezembro, no Porto de Dalian, na província de Liaoning, na China, e possui capacidade para transportar 77 mil toneladas

A empresa de celulose Suzano passará a operar com um navio específico para o transporte de celulose embarcada via Porto de Santos (SP) neste primeiro semestre. A informação foi divulgada pela companhia, em comunicado na quarta-feira (3).

A embarcação, chamada “Green Santos”, foi construída pela Cosco Shipping Specialized Carriers e é a primeira projetada especificamente pela empresa chinesa para atender a Suzano.

A embarcação foi lançada ao mar no dia 22 de dezembro, no Porto de Dalian, na província de Liaoning, na China, e possui capacidade para transportar 77 mil toneladas (deadweight tonnage – DWT, na sigla em inglês), sendo o maior navio desta categoria em todo o mundo. A maior capacidade da embarcação resulta também em uma menor pegada de carbono por tonelada transportada, tornando o modelo mais amigável ao meio ambiente.

Segundo a Suzano, o “Green Santos” terá “um papel relevante” no transporte da celulose que parte do Porto de Santos para vários destinos no mundo, principalmente a China.

A embarcação, integrante de uma frota de navios com porte semelhante que deve ser entregue em 2024, foi construída para atender o aumento previsto das exportações de celulose proveniente da fábrica da Suzano em construção em Ribas do Rio Pardo (MS). Conhecida como Projeto Cerrado, a unidade entrará em operação até junho deste ano e terá sua produção escoada a partir do complexo portuário santista, primeiro destino do “Green Santos”.

Quando as operações iniciarem em Mato Grosso do Sul, a nova unidade industrial será a maior fábrica de celulose de linha única do mundo e aumentará a capacidade de produção da Suzano em mais de 20%, ou 2,55 milhões de toneladas por ano. Além disso, a unidade será autossuficiente em energia, com 100% da energia proveniente de fontes renováveis, e exportará um excedente de 180 megawatts (MW) para o sistema nacional de energia.

“Estamos orgulhosos de testemunhar a entrega bem-sucedida do primeiro navio deste porte e que será operado pela Suzano. Essa embarcação nos permite atender a demanda crescente por

produtos sustentáveis à base de celulose no mundo todo”, disse o diretor comercial da Suzano na Ásia, JeffYang.

Silvia Krueger pela diretora de Logística e Planejamento Comercial da Suzano, ressaltou que a ampliação da parceria com a Cosco Shipping reforça o compromisso da empresa com o aumento de produtividade, com a qualidade do serviço prestado aos clientes e com a sustentabilidade, uma vez que os novos navios terão maior capacidade de carregamento de celulose e permitirão a otimização do fluxo marítimo das operações.

Inicialmente, a Suzano e a Cosco Shipping Corporation se tornaram parceiras no transporte de celulose em 2017. Desde então, a parceria se expandiu tanto em volume quanto no escopo do serviço, à medida que o negócio da Suzano crescia na China. Em 2022, as empresas assinaram um novo contrato de longo prazo, que prevê que a Cosco Shipping irá construir o lote de novas embarcações customizadas para a Suzano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024

REGIÃO SUDESTE - SP AMPLIA FROTA DE TRAVESSIAS HIDROVIÁRIAS ENQUANTO DISCUTE CONCESSÃO

Governo estadual planeja investimentos de R\$ 243 milhões para o serviço antes de ele ser concedido à iniciativa privada

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



A frota passará a operar com 28 ferryboats até o fim da operação, além das oito lanchas que podem ser utilizadas com sua capacidade operacional máxima ou não Crédito: Divulgação/Semil

O PROJETO DO GOVERNO DE SÃO PAULO PREVÊ A CONCESSÃO DO SERVIÇO PÚBLICO COLETIVO AQUAVIÁRIO DE 14 TRAVESSIAS, SENDO OITO LITORÂNEAS, TRÊS DO SISTEMA DE Balsa DA EMPRESA METROPOLITANA DE ÁGUAS E ENERGIA E TRÊS NO RESERVATÓRIO DE PARAIBUNA

O Governo de São Paulo, através da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), anunciou aumento na frota de embarcações nas travessias litorâneas do Estado. Segundo comunicado, o aumento se dá visando a Operação Verão, que ocorre no litoral do estado até fevereiro. Enquanto isso, as secretarias responsáveis já deram início aos estudos para o processo de concessão do serviço.

Segundo informou o Governo do Estadual, a frota de embarcações aumentará em 16% em comparação com o mesmo período do ano passado.

Houve o acréscimo de quatro embarcações na frota total, que antes contava com 24 ferryboats e oito lanchas, e, até o fim da operação, passa a operar com 28 ferryboats, além das oito lanchas, que podem ser utilizadas com sua capacidade operacional máxima ou não – a depender da demanda e de fatores como condições climáticas e marítimas adversas.

Além do reforço da frota, a secretaria estadual adotou outras medidas que valem para todo o sistema. Entre elas estão o embarque e desembarque simultâneos; a manutenção noturna dos equipamentos; a operação “Bate-Volta Vazia”, em que a embarcação volta vazia para a margem de maior demanda; cabines de pedágio com sua capacidade máxima de operação; parceria com o Departamento de Estradas de Rodagem (DER) e concessionárias para utilização de painéis de mensagens variáveis (PMV’s) nas rodovias de acesso ao litoral para divulgar informações sobre a travessia; cobrança antecipada com equipes nas filas a fim de dar mais rapidez à operação; divulgação dos horários de maior movimento nas redes sociais e pelo site das Travessias para incentivar o usuário a evitar os horários de pico.

Investimentos

Para 2024, seguindo o contínuo planejamento e execução de ações de melhorias para o sistema de travessias, a Semil planeja investir R\$ 243 milhões em reforma de embarcações, modernização de terminais, aquisição de 50 motores visando à melhoria operacional e modernização dos equipamentos, e outras medidas para ampliar a qualidade nos serviços contínuos em fase de pré-licitação e instrução processual, o que inclui manutenção naval e contratação de empresa para gestão de trânsito, organização da fila da balsa e pesagem de veículos pesados.

Concessão

O Governo de São Paulo também deu início ao estudo que prevê a concessão à iniciativa privada dos serviços de transporte nas travessias litorâneas do estado. As secretarias de Parceria em Investimento (SPI) e de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística deram início ao projeto de Travessias Hidroviárias, qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP), no mês passado. O leilão está previsto para início de 2025.

Segundo o Governo Estadual, o projeto prevê a concessão do serviço público coletivo aquaviário de 14 travessias, sendo oito litorâneas, três do sistema de balsa da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae) e três no Reservatório de Paraibuna.

As travessias litorâneas são: São Sebastião–Ilhabela, no Litoral Norte; Santos–Vicente de Carvalho, Santos-Guarujá e Bertioga- Guarujá, no Litoral Centro; Cananeia-Ilha Comprida, Iguapé-Juréia, Cananéia-Continente e Cananeia-Ariri, no Litoral Sul. Atualmente, a operação é feita diretamente pelo Departamento Hidroviário (DH), órgão vinculado à Semil.

Os estudos serão coordenados e realizados pela Companhia Paulista de Parcerias (CPP) com apoio técnico especializado da Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe). Juntos, avaliarão a possibilidade de incluir estratégias de governança ambiental, social e corporativa (ESG, sigla em inglês), na prestação do serviço pelo futuro parceiro privado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 04/01/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PROGRAMAS DE DESENVOLVIMENTO HUMANO ELEVAM A EFICIÊNCIA EMPRESARIAL

Informações: CNN Brasil (04 de janeiro de 2024)



https://www.cnnbrasil.com.br/wp-content/uploads/sites/12/2023/12/CNN_EL-DORADO-1.mp4?_e2



Projetos que valorizam a experiência do colaborador, desde a seleção até a evolução na carreira, ganham força no ambiente de negócio e fortalecem a estratégia de pessoas da Eldorado Brasil Celulose.

Com mais de 5 mil colaboradores, a Eldorado Brasil Celulose é reconhecida no mercado por seu modelo de gestão disruptivo que, alinhado à mais alta tecnologia disponível para a produção florestal e industrial, tornou a companhia uma referência global em produtividade. Na empresa, a valorização de pessoas é um dos direcionadores do negócio, ao lado da competitividade, inovação e sustentabilidade.

Com essa diretriz, a área de Recursos Humanos desenvolve programas para fortalecer a jornada do colaborador, desde o processo seletivo, integração, desenvolvimento, movimentação de pessoas e offboarding.

“Nosso processo de seleção busca a diversidade, o fit cultural, as crenças e os comportamentos. Ou seja, buscamos pessoas com opiniões diferentes, experiências e competências que agreguem valores para a nossa gente”, explica Elcio Trajano Jr., diretor de Recursos Humanos, Sustentabilidade e Comunicação, da Eldorado Brasil Celulose.

Avaliação de resultados

A gestão de pessoas da empresa está orientada para criar um ambiente de aprendizado contínuo e de troca de conhecimento, onde todos tenham oportunidades iguais para que possam crescer e desenvolver suas competências. Para isso, é aplicada a AVD (avaliação de desempenho e aderência cultural), momento em que analisamos comportamentos, atitudes e oportunidades para desenvolvimento.

“A partir dessa avaliação, podemos identificar quais características e expertises podem ser usadas para potencializar a performance do profissional, indo além dos aspectos técnicos, para avançar na pauta do desenvolvimento humano – que é o diferencial da nossa equipe”, afirma Trajano.

Todos os programas voltados para a valorização das pessoas geram oportunidade para uma ampla movimentação de pessoas. Para se ter ideia, mais de 500 pessoas foram promovidas na empresa em 2023.

Arelada a esta iniciativa, há o plano de desenvolvimento individual, que pode auxiliar na carreira do colaborador. “Por meio deste e de outros projetos, é possível construir uma cultura sólida de aprendizado, inovação e experimentação”, afirma o diretor.

Essas atividades preparam o profissional para assumir mais responsabilidades, ajudando-o a desenvolver as habilidades necessárias para que possa desempenhar efetivamente suas novas funções. Por exemplo, o programa Jornada da Liderança é uma agenda de encontros presenciais e on-line para preparar novos gestores e sucessores nas habilidades comportamentais necessárias para gestão eficaz dos times.

Para estimular o espírito de aprendizado contínuo, a Eldorado Brasil mantém programas como o “Mais Saber”, cujo propósito é oferecer um espaço para troca de conhecimentos, visando uma ampliação de olhares sobre os aspectos profissionais, de cultura e bem-estar. Ou seja, melhoria da performance humana. Outro destaque é o “Eldorado Educa”, plataforma digital com um cardápio de mais de 70 cursos para desenvolvimento de habilidades técnicas e comportamentais.

Importância de valores compartilhados

A aderência aos valores organizacionais, atitude de dono, determinação, disciplina, disponibilidade, franqueza, humildade e simplicidade, é reforçada pela companhia cotidianamente. Mas é na Jornada da Cultura que o tema aparece como reforço estratégico.

“É neste momento que reunimos toda a liderança com o objetivo de revisitar nossa visão, missão, direcionamentos, valores, crenças e não-crenças, e nivelar a percepção que nossas pessoas têm em

torno dos valores que fazem da Eldorado uma referência para o setor de celulose no mundo”, conta Trajano. “É um encontro inspirador repleto de aprendizado, reflexão e conexões profundas.”

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

Data: 04/01/2024

MEDIDA PROVISÓRIA CRIA O PROGRAMA MOVER PARA DESCARBONIZAR VEÍCULOS

Informações: Agência Câmara de Notícias (04 de janeiro de 2024)

Estão previstos incentivos fiscais a empresas do setor que investirem em sustentabilidade



Imagem de tawatchai07 no Freepik

A Medida Provisória 1205/23 institui o Programa Mover (Mobilidade Verde e Inovação), que objetiva apoiar a descarbonização dos veículos brasileiros, o desenvolvimento tecnológico e a competitividade global.

A MP dá incentivos fiscais para empresas do ramo automotivo que investem em sustentabilidade e prevê novas obrigações à indústria automotiva para diminuir seu impacto ambiental.

A partir de 1º de fevereiro de 2024, as empresas do setor que produzem no Brasil poderão obter créditos financeiros a serem usados para abatimento de quaisquer tributos administrados pela Receita Federal ou até serem ressarcidos em dinheiro.

Para isso, os estabelecimentos produtores de itens automotivos, de soluções estratégicas para mobilidade e logística, ou de suas matérias-primas e componentes deverão realizar gastos em pesquisa e desenvolvimento ou produção tecnológica no País.

O programa também inclui empresas que desenvolvam, no Brasil, serviços destinados à cadeia automotiva, com integração às cadeias globais de valor, e que se destinem à reciclagem na cadeia automotiva.

Regras dos benefícios

No caso de automóveis e veículos leves, a empresa deve investir mais de 0,3% da receita bruta total de venda, excluídos os tributos. Para caminhões, ônibus, autopeças e sistemas automotivos, deve ser maior que 0,6%.

O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) elaborará futuras regras sobre os dispêndios.

Poderão ter ainda mais benefícios as organizações que tenham, no Brasil, projeto de novos produtos com tecnologias de propulsão avançadas e sustentáveis ou de sistemas embarcados que possibilitem a tomada de decisões complexas automatizadas, entre outras inovações.

As empresas beneficiadas não poderão acumular os incentivos com os já recebidos na Zona Franca de Manaus nem pelo Programa Rota 2030, criado em 2018 com propósito semelhante ao Programa Mover e revogado pela medida provisória.

O ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, afirmou que a medida vai “atrair investimento para o Brasil e estimula produtividade”.

Custeio

Os incentivos durarão cinco anos, com um valor limite de créditos autorizados por período. Os valores deverão ser previstos no projeto de Lei Orçamentária Anual (LOA) e o total dos créditos



financeiros não poderá ultrapassar R\$ 3,5 bilhões em 2024, R\$ 3,8 bilhões em 2025, R\$ 3,9 bilhões em 2026, R\$ 4 bilhões em 2027 e R\$ 4,1 bilhões em 2028.

Alckmin informou que R\$ 2,9 bilhões já estão previstos no Orçamento de 2024. O restante será compensado com a retomada do Imposto de Importação para veículos elétricos a partir de 1º de janeiro de 2024, medida anunciada em novembro pelo Comitê Executivo de Gestão da Câmara de Comércio Exterior, órgão vinculado ao MDIC.

Requisitos sustentáveis

A medida provisória também cria mais obrigações a serem observadas na comercialização de veículos novos no Brasil e na importação de carros novos, tratores e caminhões, entre outros.

O governo criará metas e requisitos relacionados a eficiência energética, emissão de dióxido de carbono, reciclagem veicular, tecnologias assistivas à direção, entre outros. O não cumprimento dos requisitos sujeitará o infrator a multas calculadas, entre outros aspectos, pela emissão de dióxido de carbono.

A partir de 2027, ainda haverá novos requisitos relacionados à pegada de carbono (que mede as emissões de gases de efeito estufa) do produto no ciclo “do berço ao túmulo”, ou seja, da fase de extração da matéria-prima até o descarte do automóvel.

O MDIC emitirá um registro às empresas que cumprirem as medidas. A comercialização dos veículos sem o ato da pasta será penalizada com multa de 20% sobre a receita decorrente da venda. No entanto, fica dispensado o registro para as importações de automóveis realizadas por pessoa física.

IPI

A partir de abril de 2024, o Poder Executivo federal definirá as alíquotas do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) de acordo com os atributos dos veículos, com o fim de aumentar a sustentabilidade da mobilidade e logística do País. Segundo o governo, a mudança não envolverá renúncia fiscal, já que uns pagarão abaixo da alíquota normal, mas outros pagarão acima.

As novas alíquotas funcionarão como um sistema de recompensa e penalização, a partir de indicadores que levam em conta a fonte de energia para propulsão dos veículos, o consumo energético, a potência do motor, entre outros aspectos. O governo ainda poderá criar novos requisitos para o aumento ou redução do IPI nesses casos.

As alíquotas poderão ser progressivas com o tempo e deverão ser isonômicas com relação aos bens nacionais e importados.

Segundo a MP, até 31 de dezembro de 2026, os veículos movidos exclusivamente a etanol ou flex (gasolina e etanol) terão diferenciação de alíquota de até 3 pontos percentuais em relação aos veículos convencionais. Empresas de automóveis comerciais leves ainda poderão solicitar ao governo “registro de versão sustentável”, que pode ter alíquota específica.

Fundo de desenvolvimento

A MP cria o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), que é de natureza privada e será gerenciado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O fundo terá a finalidade de captar recursos oriundos de políticas industriais para a utilização em apoio financeiro aos projetos de desenvolvimento industrial, científico e tecnológico.

Também será criado um grupo de acompanhamento do programa, que divulgará anualmente relatório com os resultados econômicos e técnicos. O impacto do programa também será analisado pelo Observatório Nacional das Indústrias para a Mobilidade Verde e o Conselho Gestor do Observatório, constituído por representantes do governo, do setor empresarial, dos trabalhadores e da comunidade científica.



O texto ainda cria novas regras para o regime de comercialização de peças de automóveis “não produzidas”, decorrente de um acordo firmado em 2008 entre o Brasil e a Argentina. O tratado permite a importação com isenção de Imposto de Importação (II) de autopeças sem produção nacional equivalente.

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

Data: 04/01/2024

TRANSPORTE MARÍTIMO FIXA NOVAS METAS DE COMBATE ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS

Informações: Agência Marinha de Notícias (04 de janeiro de 2024)

Fiscalização contará com a participação da Autoridade Marítima

O último novembro foi o mais quente desde a era pré-industrial (1850 a 1900), alertou o observatório europeu Copernicus, que monitora e analisa dados atmosféricos e climatológicos mundiais. A média de temperatura do planeta excedeu em mais de 2°C os níveis registrados naquele período. O agravamento do aquecimento global e de suas consequências, principalmente sobre a economia do mar, é atribuído ao lançamento excessivo de gases do efeito estufa (GEE).

O transporte marítimo responde sozinho por 3% de toda a emissão global, o que equivale a um bilhão de toneladas por ano. Para frear os impactos sobre a economia do mar, a Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) fixou metas mais ambiciosas de combate às mudanças climáticas. A estratégia foi apresentada durante evento paralelo à Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP28), que aconteceu entre 30 de novembro e 12 de dezembro, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

Os países membros da agência internacional, dentre eles o Brasil, se comprometeram a zerar a emissão líquida de GEE — aquela que resulta da diferença entre o que é lançado e o que é removido da atmosfera — nos próximos 30 anos. Antes disso, em 2030, eles deverão ter adotado pelo menos 5% de tecnologia ou matriz energética não geradora desses gases, substituindo o consumo de combustíveis fósseis. Outra linha de ação é o incentivo à utilização mais econômica do regime de máquinas dos navios.

Brasil lidera transição energética

De acordo com o secretário Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia (MME), Pietro Mendes, o Brasil caminha para ser protagonista nessa discussão. “Temos uma das matrizes energéticas mais limpas entre os países que são grandes consumidores de energia. As fontes renováveis, especialmente, hidrelétricas, solar, eólica e biomassa, representaram mais de 87% da nossa geração de energia elétrica em 2022. O País também é o segundo maior produtor e consumidor de biocombustíveis no mundo”.

No setor de transporte marítimo brasileiro, as pesquisas seguem avançando, adianta o secretário. “Há diferentes alternativas sendo estudadas, como a utilização do biodiesel em mistura ao diesel marítimo e ao próprio bunker, e o desenvolvimento de propulsores que utilizem novos combustíveis, como amônia, metanol, etanol e até mesmo hidrogênio. Isso porque, se o objetivo é descarbonizar, é preciso ter certeza de que as alternativas a serem adotadas realmente emitem menos do que os combustíveis convencionais”.

O Capitão de Mar e Guerra Fernando Costa explica que esse valor deverá ser aplicado em um fundo internacional e poderá ser investido no desenvolvimento de tecnologias menos emissivas. “A nossa delegação defende que a gestão desse fundo seja realizada por um comitê com representatividade regional, que contemple os interesses de todos os países envolvidos com o transporte marítimo. Mas, por enquanto, não há nada decidido sobre o emprego do recurso que deverá ser arrecadado”.

Impactos sobre o meio ambiente e a economia do mar

As medidas da IMO impactarão pelo menos 30 mil navios comerciais de AB (arqueação bruta, calculada com base no volume interno de uma embarcação) igual ou superior a 5 mil, não apenas

pela necessidade de adaptação, mas de sua renovação. Durante a COP28, CEOs das principais companhias de transporte marítimo emitiram uma declaração conjunta, conclamando uma data final para a construção de navios movidos apenas a combustíveis fósseis, lembra o professor doutor da Escola de Guerra Naval, Thauan Santos.

Segundo o professor, que também é coordenador do Grupo Economia do Mar, os diferentes setores da economia do mar são diretamente impactados por eventos climáticos, que podem gerar perda de 4% do PIB global anual até 2050 e atingir as regiões mais pobres do mundo de maneira desproporcional. “Muitos possuem estreita relação com fenômenos climáticos, como nível do mar, temperatura e acidificação da água, intensidade e frequência das ondas, correntes e marés. O setor de transporte marítimo não escapa aos seus efeitos”, avalia.

“Particularmente neste setor, os impactos são relevantes e os esforços precisam ser mais ousados e urgentes, o que demanda cooperação, investimentos e financiamento. Mudanças nas ‘regras do jogo’ podem afetar perfil das empresas, dispersão espacial, rotas marítimas e concentração do mercado. Para se preparar para isso, é essencial que haja uma política combinada de upgrades tecnológicos, substituição de combustíveis, mudanças de mindset da indústria e desenvolvimento regulatório para o novo marco buscado”, pondera.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 04/01/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

REONERAÇÃO GRADUAL DA FOLHA DEIXA DE FORA OITO SETORES, QUE SERIAM TRIBUTADOS DE FORMA INTEGRAL

Lista de atividades econômicas beneficiadas exclui segmentos como call center e têxtil, que antes gozavam do alívio tributário

Por Victoria Abel e Renan Monteiro



Entrevista com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Maria Isabel Oliveira - O Globo

A proposta de reoneração gradual da folha de pagamento, apresentada pelo Ministério da Fazenda no final de 2023, não cita ao menos oito dos 17 setores intensivos em emprego e que estão contemplados pela desoneração da folha. O formato do texto abre brecha para que as empresas sejam novamente tributadas em 20% de contribuição previdenciária de uma vez só.

A nova medida provisória traz uma nova lista com 42 atividades econômicas, e não mais setores, sem citar expressamente alguns como: call center, têxtil, fabricação de veículos, maquinários, tecnologia da informação e proteína animal.

– É um absurdo. Primeiro, que a própria MP já é absurda, isso flerta com o autoritarismo. Se o governo discorda, ele tem que ir para o STF, e não colocar uma nova MP. Outro absurdo é nos deixar de fora, tirar um setor que está entre os maiores da balança comercial, com 500 mil trabalhadores de chão de fábrica. No final da cadeia produtiva isso vai encarecer o preço da carne e do frango na mesa. Retiraram os setores sem justificativa, não estão fazendo propostas sérias – disse Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA).



A proposta do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, entra em vigor em abril, porque havia necessidade de "quarentena" em função do aumento de impostos. Por enquanto, a substituição da contribuição previdenciária pela tributação do faturamento das empresas segue válida.

As empresas deixam de pagar 20% sobre a folha e pagam alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Isso diminui custos com contratações. Câmara e Senado aprovaram a prorrogação do benefício até 2027. O presidente Lula tentou vetar a proposta, mas o veto foi derrubado pelo Congresso Nacional.

O projeto original de desoneração da folha traz uma lista mais ampla de segmentos beneficiados, mas técnicos da Fazenda afirmam que a legislação aprovada no Congresso seria "confusa" em relação à indicação dos setores.

Para definir a nova lista, a Secretaria de Política Econômica (SPE) fez um estudo verificando e priorizando as atividades que mais se aproveitavam do benefício da redução tributária, com base no faturamento declarado pelas empresas.

– Nosso setor enfrenta uma concorrência internacional brutal. Enfrentamos também uma concorrência não isonômica com as plataformas digitais. Não foi dada nenhuma explicação sobre a exclusão dos setores. Essa retirada causou espanto. Estamos no aguardo de uma resposta do governo. Isso conspira contra os ganhos de competitividade do setor – disse o diretor da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (ABIT), Fernando Pimentel.

Na proposta de reoneração gradual, a Fazenda fez uma classificação de dois grupos. No primeiro grupo (com 17 atividades) está prevista uma alíquota de 10%. No segundo (com 25 atividades), o percentual sobe para 15%.

As alíquotas reduzidas não serão aplicadas na totalidade da folha de salário, mas apenas sobre a primeira faixa salarial, no valor correspondente a um salário mínimo. O valor superior ao mínimo será tributado em 20%, de acordo com a MP.

A MP prevê ainda um aumento gradativo dessas alíquotas reduzidas. Em 2024, o percentual será de 10% e 15% (a depender da atividade exercida), subindo para 17,05% e 18,75% no último ano de vigência, em 2027. A partir de então, todos voltariam a pagar 20% sobre todas as faixas salariais.

E, para entrar na nova regra, as empresas terão que cumprir uma contrapartida estabelecida pelo governo. Na prática, manter a quantidade de empregados em número igual ou superior ao verificado em 1º de janeiro de cada ano.

Segundo a Fazenda, a separação feita em dois grupos seguiu a chamada Classificação Nacional das Atividades Econômicas (CNAE).

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/01/2024

BRASIL PAGA R\$ 4,6 BILHÕES E QUITA DÍVIDA COM ORGANISMOS INTERNACIONAIS

Valor corresponde não só a dívidas em atraso, mas também a pagamentos regulares feitos pelo governo a esses órgãos

Por Eliane Oliveira — Brasília

O governo brasileiro quitou integralmente todas as dívidas que tinha com organismos internacionais em 2023, informou nesta quinta-feira o Ministério do Planejamento e Orçamento. Segundo a pasta, foram R\$ 4,6 bilhões pagos com vários órgãos, entre eles, a Organização das Nações Unidas (ONU).

"Ao encerrar o ano, o país pagou integralmente suas contribuições ao orçamento regular da Organização das Nações Unidas (ONU), no valor aproximado de R\$ 289 milhões, e quitou passivos

de R\$ 1,1 bilhão referentes a missões de paz da ONU. Dessa forma, além de assegurar o direito de voto do país na Assembleia Geral das Nações Unidas em 2024, o Brasil reforçou o seu compromisso com o multilateralismo, com a Organização e com a sua atuação internacional", disse a pasta.



Embaixadores votam em resolução sobre a guerra em Gaza no Conselho de Segurança da ONU — Foto: Charly Triballeau / AFP

O Ministério não deu o detalhamento sobre o valor dos pagamentos com todos os órgãos, mas explicou que o número de R\$ 4,6 bilhões corresponde a dívidas em atraso, mas também a pagamentos regulares que são feitos todos os anos.

"O Brasil pagou, em 2023, R\$ 4,6 bilhões em compromissos financeiros com instituições internacionais, distribuídos entre contribuições regulares a organismos internacionais, integralizações de cotas de bancos multilaterais e recomposições de fundos internacionais."

Entre os órgãos que tiveram as obrigações financeiras quitadas e regularizadas, estão:

- Organização das Nações Unidas (ONU), no valor de R\$ R\$ 289 milhões e mais R\$ R\$ 1,1 bilhão referentes a missões de paz da ONU;
- Organização Internacional para as Migrações (OIM);
- Organização do Tratado de Proibição Completa de Testes Nucleares (CTBTO);
- Agência Internacional de Energia Atômica (AIEA);
- Organização para a Proibição das Armas Químicas (OPAQ);
- Tribunal Penal Internacional (TPI);
- Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC);
- Protocolo de Quioto;
- Convenção sobre Diversidade Biológica (CDB),
- Convenção sobre Poluentes Orgânicos Persistentes (Convenção de Estocolmo)
- Convenção sobre Mercúrio (Convenção de Minamata).
- Organização dos Estados Americanos (OEA)
- Organização Mundial do Comércio (OMC)
- Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e a Cultura (UNESCO)
- Organização Internacional do Trabalho (OIT)
- Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura (FAO).
- Fundo para a Convergência Estrutural do MERCOSUL (FOCEM), valor de R\$ 500 milhões.
- Associação Latino-Americana de Integração (ALADI)
- Secretaria do MERCOSUL e com o PARLASUL
- Secretaria do Tribunal Permanente de Revisão (TPR).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/01/2024

O RISCO DO AUMENTO DO PETRÓLEO VOLTOU AO RADAR DA ECONOMIA COM O ATENTADO NO IRÃ

O cenário de ampliação do conflito com a entrada de países produtores na guerra entre Israel e Hamas sempre preocupou os analistas

Por O Globo - RJ



Preço do petróleo sobe após ataque no Irã e aumenta preocupação dos efeitos do conflito entre Israel e Hamas na economia internacional — Foto: Bloomberg

O ataque ao Irã ontem já se reflete sobre o preço do petróleo acendendo uma luz amarela para o Brasil e para a economia internacional também. Essa era uma preocupação desde o início do conflito entre Israel e Hamas. A ampliação da fronteira



da guerra para outros países do Oriente Médio, como Irã, Líbia, ou qualquer outro produtor de petróleo, vai afetar o preço do barril como acontece neste momento. Sobe agora apenas na expectativa, se virar realidade o cenário fica imprevisível.

Governo precisa ampliar e facilitar o Desenrola pelo efeito benéfico nas famílias e na economia: Redução de endividamento estimula o consumo e com isso o crescimento da atividade econômica

Além de ser dramático do ponto de vista humano, o acirramento do conflito pode torná-lo ainda mais lesivo do ponto de vista da economia.

Temia-se que o preço do barril pudesse subir assim que se iniciou a guerra na faixa de Gaza, mas em 2023 o preço chegou a cair. Agora a diplomacia brasileira vê essa escalada do conflito com preocupação e a economia também. Apesar de o cenário da economia brasileira para este ano ser bom, como tenho dito aqui, quando o preço do petróleo sobe muito ele tem um efeito que se reverbera por toda a economia internacional.

O cenário internacional também estava ficando cada vez melhor com a queda da inflação e dos juros, nos Estados Unidos e na Zona do Euro. Quando os juros americanos sobem, o efeito é sentido no mundo inteiro. E o risco inflacionário pode voltar ao horizonte se a pressão nos preços do petróleo continuar. Esse momento de tensão vai continuar até se saber de onde partiu o atentado, que vitimou tantos iranianos.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 04/01/2024

EX-EXECUTIVO DA PETROBRAS SUSPEITO DE CORRUPÇÃO DEIXA CARGO APÓS DRIBLAR COMPLIANCE

Luís Fernando Nery comandou Gerência Executiva de Comunicação interinamente por apenas dois meses, mas segue assessorando CEO da estatal

Por Johans Eller

O ex-funcionário da Petrobras Luís Fernando Nery, que foi demitido da estatal em 2019 após se tornar pivô de suspeitas de corrupção, mas reabilitado pela gestão de Jean Paul Prates, deixou em definitivo a Gerência Executiva de Comunicação da companhia no início de dezembro.

Nery ocupava o cargo de forma interina há pouco mais de dois meses graças a uma manobra que driblou o compliance da empresa, conforme revelou o blog em novembro.

A assessoria da Petrobras confirmou que Nery deixou o comando da comunicação em 4 de dezembro e voltou para a assessoria especial do gabinete de Prates. A companhia não explicou por que ele deixou o cargo antes do tempo, já que, pelas regras da empresa, poderia ficar até abril.

No comando das verbas de comunicação, Nery tinha a prerrogativa de direcionar as verbas de publicidade, decidindo a aplicação de R\$ 150 milhões anualmente.

Nery já tinha sido vetado pelo comitê de conformidade da Petrobras para o cargo por ter sido investigado por irregularidades cometidas no passado justamente em contratos do mesmo setor.

Como publicamos em novembro, para contornar o impedimento, Prates o nomeou como “substituto eventual” – condição que é válida por até seis meses, em que o empregado não precisa passar pelo crivo do compliance.

Apesar de só ter assumido em outubro e ainda assim, de forma interina, funcionários do setor da comunicação relataram à equipe do blog que, na prática, Nery já vinha comandando a Gerência Executiva desde fevereiro.



O setor, ainda de acordo com a companhia, é comandado desde dezembro por Rosane Aguiar, funcionária de carreira da estatal, de novo na condição de interina.

Nery, no entanto, continua despachando como assessor especial da Presidência da Petrobras – cargo para o qual foi nomeado em maio com um salário de R\$ 63 mil e que não exige aval do compliance.

Na sua primeira passagem pela gerência, ele permaneceu no cargo por menos de um ano. Sua queda, em 2016, ocorreu após o GLOBO revelar que a petroleira havia gastado mais de R\$ 1 milhão, em valores da época, com ingressos em camarotes no carnaval da Bahia para políticos e auxiliares da então presidente Dilma Rousseff. A companhia também patrocinou o trio elétrico de um parente do chefe de gabinete do ex-presidente da companhia, Sérgio Gabrielli.

Ele acabou demitido em maio de 2019 em um acordo com a Petrobras, feito antes do final dos trabalhos de uma comissão interna de apuração.

O histórico de suspeitas é o principal motivo pelo qual sua nomeação por Prates foi reprovada pelo comitê de conformidade da Petrobras. Conforme publicamos em novembro, o presidente da estatal fez circular na cúpula da empresa que Nery é uma indicação pessoal de Lula, motivo pelo qual vinha insistindo em seu nome.

Nery é ligado a Wilson Santarosa, que também ocupou a gerência de comunicação da Petrobras entre 2003 e 2015, perpassando os mandatos de Lula e Dilma Rousseff.

O ex-funcionário também mantém conexões com a Frente Única dos Petroleiros (FUP), que, como já mostramos no blog, exerce forte influência na cúpula da Petrobras na gestão Prates.

Internamente, a avaliação de executivos era de que o CEO da companhia buscava ganhar tempo ao nomeá-lo como substituto eventual até ter condições de bancar a nomeação de Nery.

Conforme publicamos em abril do ano passado, o relatório final das investigações concluiu em maio de 2020 que Nery foi responsável pelas irregularidades e deveria ter sido demitido por justa causa – o que já não era mais possível. A companhia sustenta que as investigações não trataram sobre o episódio do carnaval baiano.

Outro episódio que marcou a carreira de Nery na Petrobras foram as denúncias de que o então funcionário teria usado a Gerência Executiva de Comunicação para pressionar a Portela, tradicional escola de samba do Rio, a escolher sua então mulher, Patrícia Nery, para o posto de rainha de bateria. Na ocasião, a estatal patrocinava as agremiações cariocas, e Patrícia acabou desbancando a então rainha portelense, a atriz Sheron Menezes.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 04/01/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

QUAIS OS ACERTOS E ERROS EM SUSTENTABILIDADE NO 1º ANO DO GOVERNO LULA? ESPECIALISTAS RESPONDEM

Avaliação é que promessa de colocar a bioeconomia como foco foi cumprida, mas ainda faltam muitos avanços na agenda

Por Beatriz Capirazi

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva tomou posse em 2023 com promessas ambiciosas para a área ambiental: chegar ao desmatamento zero na Amazônia, fomentar a transição da economia rumo a

um modelo sustentável, promover a reparação aos povos indígenas e dar início a uma “transição energética-ecológico para uma agropecuária e uma mineração sustentáveis”.

Um ano depois, a avaliação de especialistas é que houve avanços, como os planos para regulamentar o mercado de carbono e o hidrogênio verde. A retomada do Fundo Amazônia, o anúncio do Plano Safra com foco no desenvolvimento de um agronegócio com boas práticas ambientais e o posicionamento do País como um possível protagonista na economia verde foram pontos avaliados como positivos.

“A gente vinha como pária da sustentabilidade do mundo e de repente a gente mudou para o protagonista. Ainda temos muito para fazer, mas desde que o presidente eleito mas não empossado foi à COP do Egito (Lula, já eleito, viajou ao evento em novembro de 2022) já demonstrou outra atitude”, afirma o presidente do conselho do Instituto Capitalismo Consciente Brasil, Hugo Bethlem.



Especialistas apontam que a promessa de colocar a bioeconomia como foco do governo federal foi cumprida, mas ainda faltam muitos avanços nesta agenda Foto: Wilton Junior/Estadão

Pontos que não foram tão desenvolvidos geraram críticas, como aspectos que fortalecem os combustíveis fósseis e a velha economia no novo Programa de Aceleração do Crescimento

(PAC).

Recursos para combustíveis fósseis

Anunciado por Lula como o caminho que ajudaria a “tornar o Brasil a grande potência sustentável do planeta”, o PAC terá investimentos de R\$ 1,7 trilhão. Dos R\$ 540,3 bilhões a serem investidos em transição e segurança energética, R\$ 335,1 bilhões (62%) são em projetos fósseis, de petróleo e gás. Já para os combustíveis de baixo carbono, o orçamento é de R\$ 26,1 bilhões.

Para o coordenador do laboratório de simulação e gerenciamento de reservatórios de petróleo (LASG) da USP, Márcio Augusto Sampaio, embora o anúncio tenha desagradado ambientalistas, ele segue um fluxo natural, considerando o peso que o setor ainda tem na economia brasileira.

O professor defende que a transição justa é o que manterá o sistema funcionando e permitirá as tecnologias para a criação de uma bioeconomia, considerando que muitas delas ainda são custosas ou precisam ser desenvolvidas.

A advogada Marilda Rosado, ex-superintendente da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e sócia do escritório Renno, Pentead, Sampaio advogados é de uma opinião similar.

A especialista destaca que uma mudança é necessária e que o Brasil tem avançado rumo a este caminho. Ela aponta, no entanto, que é impossível ignorar o peso que o petróleo tem no desenvolvimento da economia nacional. Para ela, mesmo com as críticas e uma certa contradição, o peso de cada um dos investimentos na última versão do PAC é coerente.

Outro ponto de destaque foi a própria reforma tributária. Embora o Imposto Seletivo que será criado deva incidir sobre a produção, extração, comercialização ou importação de bens e serviços prejudiciais ao meio ambiente, havia uma expectativa de alguns setores pautados pela sustentabilidade de que houvesse um peso maior sob algumas categorias de materiais poluentes, como o plástico.

Para o professor de economia da Universidade de São Paulo (USP) com foco em desenvolvimento econômico Luciano Nakabashi, a reforma poderia ter sido mais firme com poluentes. “Seria algo positivo que os itens poluentes tivessem impostos maiores, pois eles provocam impactos negativos

na sociedade onde os custos não são arcados pelas empresas que os produzem, o que leva a um excesso de produção de itens poluentes”, diz Nakabashi.

Especialistas contrários lembram que muitos alimentos da cesta básica, por exemplo, contam com embalagens de plástico, o que acabaria por encarecer os produtos para os consumidores finais, prejudicando a população com menor poder aquisitivo. Além disso, essa mudança levaria a grandes alterações na cadeia produtiva, tendo de ser algo mais pensado.

Outro destaque que foi alvo de críticas foi em relação ao marco temporal. Embora o presidente tenha se posicionado contra, ele teve dificuldades de criar alianças políticas no Congresso, o que criou uma “queda de braço” entre os dois lados. Em setembro deste ano, o STF rejeitou o marco temporal para demarcação das terras indígenas.



Outro destaque que foi alvo de críticas foi em relação ao Marco Temporal. Foto: Wilton Júnior / Estadão

O marco temporal é uma tese jurídica segundo a qual os povos indígenas têm direito de ocupar apenas as terras que ocupavam ou disputaram até 5 de outubro de 1988, data em que a Constituição foi promulgada. Os indígenas são contrários ao marco, considerando que caso aprovado eles podem perder terras já conquistadas. Em contrapartida, o agronegócio é a favor, sendo contrários à ampliação de demarcações de terras

indígenas no País.

Em derrota para o governo, deputados e senadores rejeitaram no início de dezembro o veto do presidente ao projeto sobre o marco temporal. Diante de tantos entraves, o presidente afirmou que o governo pode “brigar na Justiça”. O marco temporal das terras indígenas voltará à pauta do STF neste ano. Até agora, a entidade recebeu três ações cujo objeto é a lei 14.701/23, sendo duas contra e uma a favor.

Para Hugo Bethlem, outro ponto de atenção será a realização da COP-30 em Belém, em 2025. Segundo ele, a vinda do evento para cá traz prestígio, mas os desafios são inúmeros e podem trazer polêmicas dependendo de como a situação se encaminhar.

“Tenho minhas dúvidas sobre sua viabilidade, mas é um desafio gigantesco para não termos o mesmo que aconteceu na COP. Belém não tem estrutura hoteleira para receber esse povo. Vai dar em tempo de dois anos construir? Se sim, o que eu faço com esses hotéis e essa infraestrutura depois?”, questiona.

O programa de estímulo às vendas de carros também foi visto como outro ponto controverso. O professor doutor do Departamento de Engenharia de Produção da Universidade de São Paulo (USP), Marcos Zilbovicius, destaca que os recursos destinados a carros zero poderiam ter sido deslocados para o desenvolvimento de tecnologias para tornar os veículos de carga pesada mais sustentáveis.

“O programa poderia ser um incentivo aos carros elétricos e realmente fomentar uma mudança verde no setor automotivo. Fazer esse estímulo era criar emprego considerando as demissões nas montadoras. Era incentivar a produção local de bateria e carro elétrico.”

Pontos positivos

Os especialistas são unânimes ao apontar que houve avanços inegáveis em 2023. “Acho que o governo tem várias críticas, mas no meio ambiente o governo assumiu um papel relevante”, diz Bethlem.



Retomada da pauta de sustentabilidade com seriedade foi apontado como ponto positivo do governo. Foto: WILTON JUNIOR/ESTADÃO

O ano de 2023 marcou a retomada do Fundo Amazônia, após quatro anos sem aportes e aprovação de projetos de conservação. Ele é um mecanismo de financiamento climático que impulsiona projetos de proteção e desenvolvimento sustentável na região.

Para Bethlem, a retomada é essencial para o desenvolvimento de uma economia sustentável e foi um dos principais acertos do governo neste ano. Para ele, o fato de o País ter conquistado novos doadores em tão pouco tempo foi extremamente positivo, com altos aportes impulsionando a economia amazônica.

Outro fator positivo é a queda de 7,4% no desmatamento na Amazônia de agosto de 2022 a julho de 2023, firmando a tendência de queda no desmate da floresta. Enquanto no período anterior, de 2021 a 2022, foram 8.590 km² desmatados, no período mais recente foram 7.592 km², segundo Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe), órgão ligado ao Ministério da Ciência.

“O governo deu mostras reais do compromisso com o desmatamento zero, a redução das emissões e a reestruturação dos órgãos ambientais foram significativas”, afirma o CEO da Biofíllica Ambipar, Plínio Ribeiro.

O executivo diz ver a agenda de incentivos ainda estagnada. “O governo precisa entregar muita coisa do lado de incentivos, regulamentar algumas leis, fortalecer a pauta de resíduos sólidos. Tem uma agenda pelo lado de incentivos que tem bastante o que fazer, mas, de maneira geral, estamos vendo resultados expressivos.”

Para o cofundador da consultoria Mais Diversidade, Ricardo Sales, alguns ministérios tiveram de ser reconstruídos no pós-governo de Bolsonaro, como o de Direitos Humanos e o de Meio Ambiente.

“As entregas de 2023 foram na linha assim do que era possível. Nas minhas viagens a Brasília um número muito grande de pessoas engajadas trabalhando uma quantidade violenta de horas por dia para conseguir reconstruir e fazendo tudo isso sem dinheiro, porque o orçamento deste ano para essas áreas foi deixado pelo governo anterior.”

Para Sales, uma cobrança mais efetiva quanto às pautas ESG poderá ser feita em 2024, quando o orçamento vai ter sido definido nesta gestão e tudo planejado de acordo com as prioridades do governo. “2024 é um ano de eleição, em que via de regra não se gosta de polêmicas. Justamente por isso o governo será colocado à prova com questionamentos sobre a extensão do seu compromisso com a agenda ESG.”

Outro destaque apontado como positivo foi o desenvolvimento do maior Plano Safra da história e o mais sustentável. No seu discurso de posse, o presidente já havia apontado que o Brasil não precisa “desmatar para manter e ampliar sua estratégica fronteira agrícola”.

Para a gerente de clima e emissões do Instituto de Manejo e Certificação Florestal e Agrícola (Imaflora), Isabel Drigo, o grande trunfo da versão 2023/24 do plano é trazer ações factíveis de sustentabilidade para o agronegócio, impulsionando uma mudança real no setor.

Além de baratear o acesso ao crédito para os produtores rurais, o plano traz o incentivo a inscrição no Cadastro Ambiental Rural (CAR), as boas práticas agrícolas, que também serão beneficiadas com juros mais baixos, e combate ao uso de propriedades com embargo ambiental em todo o Brasil, não só na Amazônia.

O Brasil ter assumido a presidência do G-20 também é visto não só como um ponto positivo do governo de 2023, mas como algo que pode catapultar o País na liderança da bioeconomia.

“O Brasil liderando isso acelera a adoção não só de tecnologia, mas de políticas. A promoção de investimentos e do comércio que pode surgir a partir da liderança destes diálogos é uma grande oportunidade”, afirma a líder de sustentabilidade e clima da Deloitte, Maria Emília Peres.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/01/2024

ONU PREVÊ QUE PIB DO BRASIL CRESÇA 1,6% EM 2024, APÓS ALTA ESTIMADA DE 3,1% EM 2023

Desaceleração se deve à demanda externa mais fraca e ao impacto defasado de altas de juros no consumo e nos investimentos, segundo entidade

Por Sergio Caldas

O Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil deve ter crescido 3,1% em 2023, mas o ritmo de avanço provavelmente irá desacelerar significativamente este ano, para 1,6%, segundo o relatório Situação Econômica Global e Perspectivas (WESP, na sigla em inglês), publicado pelo Departamento de Assuntos Econômicos e Sociais da Organização das Nações Unidas (ONU) nesta quinta-feira, 4.

A ONU atribui a esperada desaceleração em 2024 ao impacto defasado de altas de juros no consumo e nos investimentos e à demanda externa mais fraca.

Em meados do ano passado, a ONU previa aumento bem menor do PIB brasileiro em 2023, de 1%, mas ganhou mais robusto em 2024, de 2,1%.



Na primeira projeção para 2025, a ONU espera que a economia do Brasil volte a ganhar força e avance 2,3%, favorecido pelo novo arcabouço fiscal e pela ênfase renovada em investimentos que envolvam recursos públicos e privados.

Desaceleração se deve a demanda externa mais fraca e ao impacto defasado de altas de juros no consumo e nos investimentos Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Para a América Latina e Caribe, a ONU estima que o crescimento econômico da região tenha desacelerado a 2,2% em 2023, ante 3,8% em 2022, e deve manter a tendência este ano, com alta prevista de 1,6%.

Em relação à Argentina, a ONU acredita que o PIB do país sofreu contração de 2,5% em 2023, “devido a uma significativa queda no consumo e um tombo nos investimentos”, e que a recessão terá continuidade este ano. Para o México, a previsão é de expansão de 2,3% do PIB em 2024, após avanço estimado em 3,5% em 2023.

Cenário global

Além da divulgação do cenário brasileiro, a instituição também divulgou o cenário mundial. O Produto Interno Bruto (PIB) global deve desacelerar para 2,4% em 2024 e provavelmente manterá crescimento abaixo da tendência pré-pandemia de 3% por período prolongado.

O relatório estima que a economia global tenha expandido 2,7% em 2023 e projeta que, após período de desaceleração em 2024, a atividade deve retomar o mesmo nível em 2025. Segundo a organização, a resiliência do ano passado apenas mascara riscos e vulnerabilidades — como a ameaça de fragmentação geopolítica, custos mais elevados de empréstimo e altos níveis de dívida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/01/2024

PETROBRAS REUNIRÁ INVESTIDORES E ANALISTAS EM NOVA YORK PARA TENTAR BLINDAR COMPANHIA DE FAKE NEWS

Evento de dois dias no final de janeiro prevê um ‘mergulho profundo’ na empresa como parte de estratégia para evitar que ações sejam punidas injustamente

Por Denise Luna

RIO - A Petrobras começará o ano com um evento em Nova York, nos Estados Unidos, para tentar ampliar o relacionamento com investidores e analistas. A iniciativa faz parte da estratégia da companhia para combater fake news e evitar que as ações da empresa sejam punidas injustamente, segundo o diretor Financeiro e de Relações com os Investidores da estatal, Sergio Caetano Leite, em entrevista ao Estadão/Broadcast. A empresa também prevê realizar um Investor Tour, visitas a várias unidades da Petrobras no Brasil ao longo do ano.

O evento em Nova York, nos dias 30 e 31 de janeiro, vai reunir pela primeira vez na história da Petrobras investidores e analistas para um deep dive (mergulho profundo na empresa, em português). “Se funcionar, faremos depois na Europa e na Ásia. Essa é a principal pegada na área de investidores em 2024, aumentar a transparência. É a única maneira de combater as maledicências e aproximar a Petrobras do investidor”, explicou Leite.

No primeiro dia, os investidores e analistas poderão tirar todas as dúvidas em relação à exploração e produção da empresa e downstream (refino, comercialização). No segundo dia será a vez do conceito ESG da companhia e da parte financeira.



Toda a diretoria estará presente ao evento, inclusive o presidente da companhia, Jean Paul Prates, além de técnicos da empresa, contou Leite, que desde que assumiu o cargo, em fevereiro deste ano, colocou em prática a aproximação com os principais investidores da companhia, com a primeira viagem realizada duas semanas após tomar posse no cargo. A ideia é chegar aos mais de 800 mil acionistas.

Na avaliação da estatal, maior abertura de informações ao mercado, somada ao desempenho da empresa e à entrega das promessas feitas, fizeram ações dobrar de

valor em 2023 Foto: Paulo Vitor/Estadão

“Este ano fomos duas vezes à Ásia e ao Oriente Médio e mais de duas vezes aos Estados Unidos e Europa. Fomos, inclusive, na Suíça, que tem investidores importantes, mas que representam pouco na carteira da Petrobras. Fomos lá, vimos gestores de fundos, e o curioso é que as dúvidas nem sempre tinham a ver com o mundo financeiro”, informou Leite, destacando a curiosidade dos investidores com o pré-sal. “Eles queriam saber como pode furar a 7 quilômetros, como levavam comida para plataformas a 400 quilômetros da costa, estavam ávidos por voltar a falar com a gente”, exemplificou.

Valor

Leite avaliou que foi por conta dessa maior abertura de informações ao mercado, somada ao desempenho da empresa e à entrega das promessas feitas, que as ações da Petrobras dobraram de valor em 2023. Em dólar, a valorização foi mais de 100%, enquanto no Brasil as ações preferenciais subiram 93%, contra 21% do Ibovespa.

Com isso, o valor de mercado da estatal saltou em R\$ 140 bilhões ao longo do ano, chegando perto dos R\$ 500 bilhões. Segundo Leite, as ações subiram mais fora do País porque investidores estrangeiros estão menos expostos ao dia a dia das notícias do Brasil, onde circulam muitas notícias falsas.



“O primeiro arranque das ações no primeiro trimestre se deve à retomada do diálogo. O analista pode até não concordar com você, mas ele nota comprometimento, vê o que estamos pensando. Ouvimos de vários analistas no Brasil e de fora como era bom a Petrobras ter voltado a falar com eles”, afirmou o diretor.

Na visão de Leite, com a maior interação com o RI da Petrobras, medidas como a nova estratégia comercial para gasolina e diesel, o aprimoramento da Política de Remuneração aos Acionistas, os recordes de produção de óleo e gás e de processamento nas refinarias, a revisão da projeção de produção e o novo Plano Estratégico 2024-2028+ foram mais bem entendidas e sustentaram a alta das ações, principalmente no segundo semestre de 2023.

De acordo com informações da empresa, no primeiro trimestre, apenas 27% dos analistas recomendavam a compra da ação da Petrobras. No fim do ano, o percentual passou para 73%, sendo que não restou nenhuma recomendação de venda. O preço alvo do papel nas projeções dos analistas subiu cerca de 20%.

Visão

O resultado nem de longe lembra o início do ano, destacou Leite. Segundo ele, analistas e investidores temiam que a nova gestão da companhia seguisse a cartilha do passado e decidisse construir novas refinarias ou reduzir dividendos ao mínimo exigido por lei.

“Nos três primeiros meses a gente explicou como íamos tratar assuntos importantes, como a questão das refinarias. Falavam que a gente ia construir Premium outra vez e mostramos que não fazia sentido em um ambiente de transição energética, levaria 20 anos para amortizar, e que o melhor era investir nas nossas refinarias”, lembrou. “Avisamos também que os dividendos estariam em linha com as majors do petróleo, e ficamos até acima delas”, disse Leite.

Mesmo com a queda do pagamento de dividendos de 65% do governo anterior, para 45% sobre o fluxo de caixa livre na atual gestão, as ações da companhia continuaram em alta. “Quando a gente entregou isso (novos dividendos), a ação subiu. A gente tirou o risco da ação. Exemplo disso foi a gestora GQG, que tem um fundo nos EUA, e recentemente divulgou que aumentou sua posição na Petrobras de US\$ 5 bilhões para US\$ 6 bilhões, e ainda disseram que o papel está pressionado e esperam mais altas para 2024”, informou.

Ele destacou como outro parâmetro para a confirmação do sucesso da gestão, a emissão de bonds no valor de US\$ 1,25 bilhão em meados do ano, apesar de não precisar de recursos, mas que serviu como um teste para a companhia. “Foi o bond mais premiado do ano”, ressaltou.

Também as agências de rating reconheceram os esforços e melhoraram a classificação da companhia. Em julho, a Fitch melhorou a nota do Brasil e da Petrobras pela primeira vez desde 2008. Antes, a S&P já havia feito ajuste para cima e existe expectativa do mercado de que a Moody's também mude a nota da empresa para melhor em fevereiro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/01/2024

BRASIL VOLTARÁ A ATRAIR CAPITAL EXTERNO, MAS ÁSIA DEVE SE DESTACAR, DIZ ECONOMISTA DO GOLDMAN

Executivo diz que o País se destaca entre outros mercados emergentes por fatores, como o mercado de ações diversificado em vários setores

Por Caroline Aragaki e Maria Regina Silva

ENTREVISTA COM

Caesar Maasry - Chefe de mercados emergentes e investimentos globais do Goldman Sachs

O Brasil continuará a atrair fluxo de recursos estrangeiros em 2024, porém não deve ser o destaque na comparação com outros países emergentes. A avaliação é do chefe de mercados emergentes e

investimentos globais do Goldman Sachs, Caesar Maasry. Segundo ele, nos últimos dois anos, o índice MSCI Brasil, que acompanha ações de 50 médias e grandes empresas brasileiras, já superou o MSCI de mercados emergentes em 48%.

“Acreditamos que existem outras oportunidades taticamente mais atraentes nas ações dos mercados emergentes, especialmente na Ásia”, diz, ponderando que a diversificação do País em termos de setores é um diferencial em relação a seus pares. Leia abaixo os principais trechos da entrevista:



Qual a expectativa do Goldman Sachs em relação ao apetite do investidor estrangeiro para a Bolsa brasileira?

Nosso cenário-base estima um ambiente mais favorável ao apetite a risco em mercados emergentes. Por exemplo, esperamos que o dólar americano recue de suas máximas e que o Federal Reserve (Fed, o banco central americano) corte a taxa de juros cinco vezes em 2024, a um ritmo de 25 pontos-base por corte. Porém, um dos ingredientes importantes e que ainda está em falta é a melhoria do diferencial de crescimento entre as economias emergentes e as desenvolvidas. Não esperamos uma melhoria significativa do crescimento dos emergentes em 2024.

Caesar Maasry, chefe de mercados emergentes e investimentos globais do banco Goldman Sachs Foto: Acervo pessoal

Considerando a atratividade, o Brasil ainda se destaca entre os demais mercados emergentes?

O Brasil se destaca entre outros mercados emergentes por vários fatores: é um mercado de ações diversificado e não concentrado apenas em um ou dois setores. Mas o Banco Central avançou neste ciclo econômico e isso já gerou um desempenho superior significativo do Brasil - o MSCI Brasil superou o MSCI em 48% nos últimos dois anos. Acreditamos que existem outras oportunidades taticamente mais atraentes nas ações dos mercados emergentes, especialmente na Ásia.

Quais setores devem ser mais atrativos para os estrangeiros na Bolsa brasileira em 2024?

No Brasil, continuamos focados no setor financeiro. Isso porque é um setor que tende a apresentar um desempenho superior durante o ciclo de queda da Selic, bem como durante períodos de redução das taxas de juros longas na economia global.

As expectativas de redução dos juros nos Estados Unidos beneficiam o Ibovespa?

A queda das taxas dos EUA tem sido útil para os ativos dos mercados emergentes, particularmente através da perspectiva de um dólar mais fraco. Há margem para que esse alívio continue, mas pensamos que será difícil para o mercado precificar mais cortes do Fed puramente numa perspectiva de desinflação. A história sugere que cortes mais significativos nas taxas tendem a ser precificados quando o mercado está preocupado com o crescimento; e esse ambiente não seria útil para os ativos brasileiros ou emergentes.

Para o Ibovespa, o sr. vê mais riscos de alta ou de baixa em 2024?

Nossa perspectiva está mais focada nos riscos descendentes. Estamos menos preocupados com os riscos de uma aceleração da inflação local, uma visão que aumentou nos mercados nas últimas semanas, mas ainda há riscos negativos para o crescimento global. Os potenciais cortes nas taxas de juros nos EUA e no Brasil não são suficientes para compensar uma grande surpresa negativa de crescimento.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/01/2024

MATRIZ ELÉTRICA BRASILEIRA TEVE NO ANO PASSADO O MAIOR AUMENTO ANUAL DESDE 2016, DIZ ANEEL

Principal contribuição para o aumento veio da energia eólica, com 140 unidades inauguradas no ano passado

Por Redação

Impulsionada pela energia eólica e solar, a matriz elétrica brasileira terminou 2023 com crescimento de 10.324,2 megawatts (MW), informou nesta quarta-feira, 3, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Apenas em dezembro, foram acrescidos 1,9 gigawatt (GW) à capacidade instalada do País, com a entrada em operação comercial de 51 unidades geradoras.

O acréscimo anual superou a meta de 10.302,4 MW estabelecida pela Aneel para o ano passado. Esse foi o maior incremento na matriz elétrica brasileira desde 2016, quando foram incorporados 9.527,8 MW à geração de energia.

A principal contribuição para o aumento veio da energia eólica. Com 140 unidades inauguradas no ano passado, a modalidade registrou aumento de 4.919 MW, o equivalente a 47,65% do incremento total. Em segundo lugar, está a energia solar, cuja geração aumentou 4.070,9 MW com a entrada em operação de 104 centrais fotovoltaicas, 39,51% do acréscimo.

Completam a lista 1.214,9 MW gerados por 33 termelétricas, 158 MW de 11 novas pequenas centrais hidrelétricas e 11,4 MW de três novas centrais geradoras hidrelétricas.

Ao todo, 291 empreendimentos de energia entraram em operação no ano passado em 19 estados. Os Estados com maior acréscimo foram a Bahia (2.614 MW), o Rio Grande do Norte (2.278,5 MW) e Minas Gerais (2.025,7 MW).



Apenas em dezembro, foram acrescidos 1,9 gigawatt (GW) à capacidade instalada do País, com a entrada em operação comercial de 51 unidades geradoras. Foto: Marcello Casal Jr./Agência Brasil

Capacidade total

Os dados de geração de energia são atualizados diariamente no Sistema de Informações de Geração da Aneel (Siga). Com o acréscimo em 2023, o país acumulou 199.324,5 MW de potência elétrica fiscalizada pela Aneel e deve superar a marca de 200 mil MW neste ano.

O Siga compila os dados das usinas em operação e de empreendimentos outorgados em fase de construção. Segundo o sistema, 83,67% das unidades de produção de energia brasileira são consideradas renováveis. A energia hídrica corresponde a 55,19%, seguida pela eólica (14,4%), biomassa (8,43%) e solar (5,77%). / AGÊNCIA BRASIL

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 04/01/2024

STF DÁ 48H PARA JUÍZES EXPLICAREM SUSPENSÃO DE ASSEMBLEIA DA ELETROBRAS SOBRE INCORPORAÇÃO DE FURNAS

Desembargadores entenderam que a Assembleia Geral Extraordinária deveria ser suspensa devido a uma ação da AGU que questiona a redução do poder de voto da União na Eletrobras

Por Lavínia Kaucz

BRASÍLIA - O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), deu 48 horas para desembargadores explicarem as decisões que suspenderam a realização da Assembleia Geral Extraordinária (AGE) da Eletrobras para votar a incorporação de Furnas ao capital da companhia, convocada para 29 de dezembro. O despacho é de quarta-feira, 3.

Moraes é relator de ação ajuizada pela Eletrobras contra as liminares que suspenderam a AGE. As decisões foram proferidas durante o plantão judicial por desembargadores do Tribunal de Justiça do

Rio de Janeiro (TJRJ) e do Tribunal Regional do Trabalho da 1ª Região (TRT-1), a pedido da Associação dos Empregados de Furnas (Asef).

Os desembargadores entenderam que a AGE deveria ser suspensa devido a uma ação da Advocacia-Geral da União (AGU) que questiona a redução do poder de voto da União na Eletrobras. O caso tramita no Supremo. No mês passado, o ministro Kássio Nunes Marques enviou o processo para conciliação e fixou prazo de 90 dias para a tentativa de solução consensual entre as partes.



Alexandre de Moraes é relator de ação ajuizada pela Eletrobras contra as liminares que suspenderam a AGE. Foto: Pilar Olivares/Reuters

Ao recorrer ao STF, a Eletrobras alegou que os tribunais de instâncias inferiores usurparam a competência da Corte e que as liminares que suspenderam a AGE foram “muito além do que a Corte Suprema do país decidiu”.

A ação ajuizada pela Eletrobras é uma reclamação constitucional, um tipo de recurso que visa garantir a autoridade de um precedente ou decisão do Supremo. Por esse meio, as decisões costumam ser mais rápidas e são tomadas monocraticamente (por um só ministro).

Durante todo o mês de janeiro, o Supremo atua em plantão judicial. Além de Moraes, os ministros Luís Roberto Barroso (presidente da Corte), Edson Fachin, Gilmar Mendes e André Mendonça também continuam proferindo decisões em casos urgentes ou em outros que forem distribuídos a eles no período.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 04/01/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

JIRAU PRODUZIU 11 MILHÕES DE MWH EM 2023, ENERGIA SUFICIENTE PARA ABASTECER 6 MILHÕES DE RESIDÊNCIAS POR UM ANO

Apesar do volume significativo de energia, Jirau produziu menos energia do que em 2022, quando a usina produziu 14 milhões de MWh. A redução se justifica pela adoção das energias renováveis intermitentes

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo



O diretor financeiro e administrativo, Júlio Freitas, e o diretor de operação, Diego Collet, explicam que a capacidade instalada da megasina pode suprir 2,6% de toda demanda do Brasil — Foto: Gabriel Reis/Valor

Apesar de estar passando por uma das piores secas das últimas quatro décadas, a usina de Jirau, quarta maior hidrelétrica do Brasil, fechou o ano de 2023 com uma produção superior a 11 milhões de megawatt-hora (MWh), segundo informações da companhia.

Baseado no anuário estatístico de energia elétrica 2023 da Empresa de Pesquisas Energéticas (EPE), o consumo médio residencial foi 161,3 KWh/mês, a geração anual de Jirau em 2023 poderia abastecer aproximadamente 6 milhões de residências ao longo de um ano.

Com 50 unidades geradoras, a usina tem capacidade instalada de 3.750 megawatts (MW) e faz parte do complexo do Rio Madeira, há cerca de 120 quilômetros de Porto Velho, em Rondônia. Além de enviar energia para o Sudeste, por meio de um linha de 600 kV, que liga Porto Velho a Araraquara (SP), o empreendimento ajuda a suprir parte da demanda dos estados do Acre e de Rondônia.

Em entrevista ao Valor, o diretor de operação, Diego Collet, e o diretor financeiro e administrativo, Júlio Freitas, explicam que a capacidade instalada da megasusina pode suprir 2,6% de toda demanda do Brasil e com a melhora da afluência das chuvas que abastecem o rio Madeira, o sistema elétrico está mais fortalecido. Segundo ele, a usina mantém um nível de disponibilidade plena e se tornou a primeira hidrelétrica da América Latina a ser certificada pela International Hydropower Association (IHA).

“Mesmo vivendo um momento de crise hídrica no Norte, pela característica do projeto, Jirau tem condições de gerar energia pela flexibilidade das suas turbinas e vai produzir o que o Operador do Nacional do Sistema Elétrico (ONS) demandar”, afirma Collet.

Apesar do volume significativo de energia, Jirau produziu menos energia do que em 2022, quando a usina produziu 14 milhões de MWh. Freitas lembra que mesmo assim, a empresa vem tendo disciplina financeira e apresentou lucro em 2023. Por outro lado, o aumento da participação das energias renováveis intermitentes, impulsionado por subsídios, tem resultado na redução da geração hidrelétrica.

As fontes renováveis intermitentes, como eólica e solar, têm prioridade no despacho, uma vez que não podem ser armazenadas. Isso tudo faz com que a geração de Jirau esteja abaixo do ideal não por problemas de hidrologia, mas pela preferência das fontes não convencionais e a geração distribuída.

“Os resultados melhoraram por questões estruturais. A própria redução do custo de transmissão com o fim da estabilização da tarifa em 2022 agregou valor ao nosso resultado. Entretanto, temos que ficar atentos às pautas regulatórias, como o despacho prioritário de fontes alternativas e a geração distribuída diminuem nossa capacidade de geração de receita”, explica.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/01/2024

FEDERAL ENERGIA APOSTA EM CONDOMÍNIOS LOGÍSTICOS NO NORDESTE

Grupo com atuação na distribuição de combustíveis vai fazer novo investimento em logística para atender o “last mile” do varejo

Por Marina Falcão — Do Recife



Gomes, presidente, conta que estrutura ficará localizada a 15 km do Aeroporto Internacional dos Guararapes — Foto: Brenda Alcantara/Valor

Com faturamento de R\$ 4,4 bilhões em 2023, o grupo pernambucano Federal Energia, de distribuição de combustíveis, fará uma nova aposta no setor logístico, após assumir um pátio de triagem de veículos no Porto de Suape, três anos atrás. Desta vez, o grupo vai investir R\$ 150 milhões na construção de um condomínio logístico de primeira linha em Jaboatão dos Guararapes, região metropolitana do Recife.

Segundo José Roberto Dias Gomes, presidente da empresa, o centro de distribuição operará no modelo “last mile”, ou seja, como última etapa logística até a entrega ao consumidor final. A estrutura ficará localizada a 15 km do Aeroporto Internacional dos Guararapes e a 25 km do Porto de Suape, e deve ter como clientes empresas de varejo dos mais diferentes setores.



Parcialmente financiado pelo Banco do Nordeste (BNB), o condomínio terá área de 90 mil metros quadrados, e deve ser inaugurada no primeiro trimestre do próximo ano. Gomes afirma que este deve ser apenas o primeiro de outros investimentos no setor de condomínios logístico e servirá com cartão de visitas para que, em breve, o grupo passe a construir estruturas semelhantes para alugar para um único cliente grande, sob encomenda. Já há terrenos mapeados em áreas consideradas estratégicas para distribuição no Nordeste, como entre Pernambuco e Paraíba, diz o empresário.

Com 23 anos de atuação, sempre sob controle familiar, a Federal atua no Nordeste e parte do Centro-Oeste e Sudeste. Como foco em diversificar as fontes de receita do grupo, a aposta no setor logístico ficará concentrada em um braço do grupo chamado E-Log. Atualmente 90% do faturamento está concentrado na distribuição de combustíveis fósseis.

Negócios no setor logístico ficarão concentrados em um braço do grupo chamado E-Log

Até o ano passado, a empresa comercializava cerca de 60 milhões de litros de combustíveis por mês, mas este ano conseguiu ampliar o volume para 100 milhões. “Se continuar com a gasolina acima de R\$ 5, devemos faturar acima de R\$ 6 bilhões em 2024”, afirma o empresário.

Para o Gomes, o diesel ainda será uma realidade no Brasil nas próximas duas décadas, por conta da forte dependência do modal rodoviário, mas o grupo está se antecipando e estudando entrar em áreas de energia limpa como biogás e biometano. Fora o setor logístico, o grupo Federal tem ainda uma atuação menor no ramo de fintechs, importação de derivados de petróleo e loteamento.

O parque de triagem em Suape em breve poderá ser ampliado. Atualmente, a estrutura recebe até 750 veículos por dia, oferecendo serviços aos motoristas que vão de praça de alimentação a consultas odontológicas. Devido ao crescimento da movimentação no parque, o Porto de Suape notificou o grupo para apresentar um projeto de expansão.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/01/2024

DESMATE EM RODOVIA NA AMAZÔNIA CRESCE ANTES DE OBRAS, DIZ IBAMA

Documento aponta a existência de 225 áreas degradadas ao longo da rodovia que liga Manaus a Porto Velho

Por Folhapress — De São Paulo

Uma vistoria feita pelo Ibama constatou o avanço de devastação, queimadas e ocupação de terras públicas ao longo da BR-319, com o arco de desmatamento rumo às porções central e norte do Amazonas, duas das mais preservadas da Amazônia.

O desmatamento tem ritmo crescente antes mesmo de obras de restauração da rodovia, que liga Manaus a Porto Velho.

A seca histórica na Amazônia em 2023 fez aumentar o lobby político pela BR-319. O governo Lula (PT) criou um grupo para tentar acelerar o processo de licenciamento. Documentos da própria licença no Ibama mostram risco de mais desmate e grilagem com a pavimentação.

A vistoria ao longo dos 877 km da rodovia foi feita entre 18 e 23 de setembro de 2023. O relatório foi concluído em 31 de outubro.

Documento aponta a existência de 225 áreas degradadas na BR-319. Essas áreas precisam ser recuperadas com urgência e parte delas oferece riscos à própria plataforma da rodovia, diz o Ibama.

Os técnicos que fizeram a vistoria recomendaram atuação do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) por descumprimento de condicionantes e por ter falhado na recuperação de erosões.



O órgão do governo federal é o responsável por ações de conservação e restauração da rodovia. O documento com a recomendação integra o processo de licenciamento. Em nota, o Dnit afirmou que os trabalhos de manutenção e conservação estão devidamente licenciados pelo Ibama. O órgão não comentou os pontos levantados no relatório do órgão ambiental.

“Foi criado um grupo de trabalho interministerial, que tem como objetivo principal apresentar estudos e propostas que implementem as melhores práticas de sustentabilidade, de mitigação e de adaptação à mudança do clima e de segurança viária para a BR-319”, cita a nota.

Os custos de manutenção de 740 km no último ano foram de R\$ 190 milhões, segundo o Dnit. “O Dnit atualmente trabalha na atualização dos projetos de repavimentação do trecho do meio. Os próximos passos são a construção dos dois postos de fiscalização integrada que são exigências ambientais e de órgãos de controle.”

A conservação da rodovia tem licença do Ibama, mas a restauração - como a pavimentação do ponto mais sensível, o trecho do meio, com 405 km - ainda depende de uma autorização definitiva. O lobby político feito se refere principalmente a esse trecho.

Até agora, existe apenas uma licença prévia, emitida em julho de 2022 pelo então presidente do Ibama, Eduardo Bim. Ele estava no cargo por indicação do hoje deputado federal Ricardo Salles (PL-SP), ministro do Meio Ambiente no governo Jair Bolsonaro (PL). A licença prévia foi emitida três meses antes da derrota de Bolsonaro nas urnas.

Os técnicos do Ibama, na inspeção feita em setembro, disseram ter constatado “vários pontos de queimadas e desmatamento no entorno da rodovia, alguns com residências estabelecidas”.

Conforme o relatório, isso é uma evidência do processo de transformação do uso do solo na região, com uso e ocupação ilegal de terras públicas e possível avanço do arco do desmatamento para as porções central e norte do Amazonas.

Há uma tendência de aumento do desmatamento, concentrado na parte sul do trecho do meio e na parte mais próxima de Manaus, além de outros municípios com acesso fluvial ou por estrada.

No trecho do meio, o Ibama constatou que espaços previstos como passagens de fauna não vêm sendo respeitados nas ações de conservação.

Os técnicos vistoriaram áreas degradadas cujos passivos ambientais remetem à construção ou manutenção da rodovia. Há erosões de até 3 metros de altura, assoreamento de rio e diques de contenção de água improvisados.

“No trecho percorrido, foram observados alguns caminhões transportando toras de madeira”, afirmaram os técnicos. “No decorrer da vistoria foram avistadas muitas áreas novas desmatadas e queimadas ao longo da rodovia, incluindo área localizada entre a rodovia e o Parque Nacional do Jari.”

Segundo o Ibama, os programas de recuperação de áreas degradadas não tiveram início efetivo. “Desde 2007, quando da identificação de alguns passivos, o Dnit não vem conseguindo mitigar os danos causados com a restauração nas áreas impactadas”, cita o relatório.

Para os técnicos do Ibama, é preciso que existam garantias de mecanismos que assegurem a preservação da floresta no entorno da rodovia. A fragilidade se dá especialmente num raio de 5 km das margens da estrada.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 04/01/2024

O QUE ESPERAR DA IA EM 2024

Com potencial para abrir um novo capítulo na revolução digital, a IA generativa ocupa, no entanto, o centro de um grande debate, inclusive sobre sua regulamentação

Por João Luiz Rosa, Valor — São Paulo

Feliz 2024!

O ano promete ser decisivo para a inteligência artificial. A rápida disseminação de chatbots como ChatGPT, Bard e Midjourney transformou a IA generativa no tema mais importante do cenário tecnológico em 2023. Em décadas não se via discussão tão intensa sobre um conjunto de tecnologias. Com potencial para abrir um novo capítulo na revolução digital, a IA generativa ocupa, no entanto, o centro de um grande debate, inclusive sobre sua regulamentação. Os próximos meses vão mostrar como a sociedade pretende superar os desafios impostos pela sua adoção, com repercussão em áreas críticas que vão de emprego e direitos autorais a segurança cibernética e privacidade.



A IA generativa dá o tom das 10 tendências tecnológicas do Valor. Em sua 15ª edição anual, a lista traz uma dezena de áreas em que a aplicação da tecnologia deve trazer mais novidades: agronegócios, ambiente, educação, entretenimento, indústria, medicina, produtos de consumo, serviços financeiros, setor público e varejo. As possibilidades vão de plataformas de educação que acompanham a vida escolar do aluno a sistemas que ajudam a diagnosticar câncer. Não deixe de ler!

— Foto: Pixabay

As indicações do “Financial Times” sobre as principais tendências de negócios para 2024 incluem a inteligência artificial. Para o jornal britânico, os primeiros indícios sugerem que a aceitação da IA generativa no mundo empresarial será lenta, o que pode jogar um balde de água fria no entusiasmo do mercado com as ações de tecnologia. Entre as empresas, uma das preocupações é com o risco de esses sistemas “alucinarem”, que é quando inventam respostas falsas com base em informações reais. Um personagem que estará sob os holofotes, destaca o FT, é Sam Altman, CEO demitido e recontratado da OpenAI, dona do ChatGPT.

Regulação, direitos autorais e desigualdade

A regulação da IA é uma discussão que deve ganhar força neste ano. No mundo inteiro, autoridades debatem a criação de leis para regulamentar o uso da tecnologia e cobrar responsabilidades por eventuais desvios de conduta.

No Brasil, bancos e fintechs argumentam que já existem regulamentações específicas do Banco Central e da Comissão de Valores Mobiliários (CVM) sobre temas críticos como proteção de dados, gestão de riscos e segurança. A evolução da IA pode demandar uma intervenção mais direta dos legisladores, reconhecem as instituições financeiras, mas seus representantes estão preocupados com o que consideram o risco de uma sobreposição de regras.

Entre os grandes bancos, aliás, há uma corrida para adotar as ferramentas de IA generativa e remodelar o atendimento bancário. A hiperpersonalização é uma das metas. Algoritmos estão saindo dos laboratórios para interagir com os clientes em serviços que incluem alertas sobre multas após o vencimento de faturas, bloqueio de transações financeiras suspeitas e propostas para substituir um seguro ineficiente ou fazer a portabilidade de um serviço.

A questão dos direitos autorais, um dos pontos em discussão nos debates sobre regulamentação, ganhou evidência com a decisão do “The New York Times” de processar a Microsoft e a OpenAI. O



grupo de mídia afirma que seu conteúdo foi explorado sem permissão para treinar chatbots de IA. Na denúncia, diz que essas ferramentas desviam tráfego que de outra forma iriam para os sites do “NYTimes”, privando a empresa de receitas de publicidade, licenciamento e assinaturas.

Criar leis orientadas à IA pode não ser suficiente para proteger as pessoas dos efeitos nocivos da tecnologia no futuro, escrevem Ian Ayres, professor da Universidade Yale, Aaron Edlin, da Universidade da Califórnia, e Rober J. Shutter, ganhador do Nobel de Economia de 2013 e também professor em Yale. Para o trio de autores, os países também precisarão formular políticas econômicas para compensar seus cidadãos por eventuais desastres provocados pela IA, em particular no campo do emprego. O artigo é leitura obrigatória!

Ações e startups

Você se lembra de “Os Sete Magníficos”? É um western clássico estrelado por Yul Brynner e Steve McQueen (1960), que ganhou refilmagem com Denzel Washington em 2016. Mas e “As Sete Magníficas”? Essas são as ações de tecnologia com mais alto desempenho nos Estados Unidos – Alphabet (Google), Amazon, Apple, Meta, Microsoft, Nvidia e Tesla. Com o impulso da IA, esses papéis se recuperaram das perdas em 2022 e vão continuar a brilhar em 2024, segundo a corretora Wedbush Securities. Empresas menos conhecidas e menores também estão na lista das “favoritas” para investir neste ano. Confira quais são.

Por falar em gigantes tecnológicas, as “Big Techs” investiram mais em startups de IA generativa que os grupos de capital de risco, segundo a empresa de pesquisa Pitchbook. Juntas, Microsoft, Google e Amazon fecharam transações que somaram dois terços dos US\$ 27 bilhões arrecadados pelas novatas de IA em 2023. A disputa mostra a relevância estratégica do segmento para o futuro dos grandes grupos.

Influenciadora virtual e vovô Gates

Como outros influenciadores digitais, Aitana Lopez ganha a vida com publicidade para marcas como a linha de cuidados para cabelo Ollaplex e a Victoria’s Secret, de lingerie. Recebe US\$ 1 mil por postagem. A diferença é que ela não existe na vida real. De aparência jovem e cabelos cor-de-rosa, Aitana é um exemplo dos influenciadores virtuais hiperrealistas que estão ganhando vida com a inteligência artificial. Quem não está nada contente com a concorrência são os influenciadores de carne e osso.

Satisfeito está Bill Gates. Em carta publicada em seu blog, o bilionário cofundador da Microsoft fez um balanço de 2023, com projeções para 2024, no qual se diz otimista com o futuro, principalmente em relação às possibilidades da IA generativa.

“Para mim, 2023 será sempre o ano em que me tornei avô. E também marcou a primeira vez que usei inteligência artificial para trabalho e outros motivos sérios, não apenas para brincar e criar paródias de letras de músicas para meus amigos”, escreveu Gates. “Ao longo deste ano tivemos uma ideia de como a IA moldará o futuro e tenho pensado mais do que do que nunca no mundo que os jovens de hoje e minha neta herdarão de nós, sobre como será quando sua geração estiver no comando.”

Entre as aplicações mais importantes, Gates mencionou estudos para frear a resistência de bactérias a antibióticos e o uso da tecnologia no diagnóstico de HIV. Ressaltou também a velocidade com que a IA generativa tem sido adotada. Se neste ano a maioria da população americana já estará usando inteligência artificial cotidianamente na escola e no trabalho, na África a previsão é que isso ocorra em três anos, um intervalo muito mais curto que aquele que marcou o uso da internet.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 04/01/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTRATO DA APS COM UNICAMP ABRE ESTUDOS PARA APROFUNDAMENTO DO CANAL DE NAVEGAÇÃO NO PORTO DE SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/01/2024 - 18:43



Modelo chegará a prever obras necessárias para profundidade de até 18 metros

A Autoridade Portuária de Santos (APS) iniciou, com o contrato assinado com a Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), estudos para o aprofundamento do canal de navegação do Porto de Santos para 17 metros. Cláusulas neste sentido foram incluídas no contrato, cujo extrato foi publicado no Diário Oficial da União desta quinta-feira (4).

O contrato entre a APS e a Unicamp, assinado em 22 de dezembro, tem como objetivo a execução de estudo de obras de proteção costeira. “É um compromisso da autoridade portuária garantir que as obras no porto não afetem a balneabilidade das praias de Santos”, explica o presidente da APS, Anderson Pomini. “O aprofundamento do canal de navegação é uma necessidade de mercado para manter o Porto de Santos competitivo, mas isso precisa ser feito garantindo as condições das praias”, conclui Pomini.

A APS se comprometeu a expandir o projeto-piloto de proteção costeira implantado pela Prefeitura de Santos na Ponta da Praia, com objetivo de propor soluções para recuperação das praias de Aparecida e Embaré. O objetivo da APS é também conhecer as necessidades de obras para a profundidade de até 18 metros.

Serão realizadas simulações hidrodinâmicas para avaliar as diferenças do comportamento das correntes no canal de acesso e avaliar as suas interferências com as obras de melhoria das condições de navegação do Porto, a partir dos dados de variação batimétrica e volumes dragados. O contrato prevê 15 meses de trabalho para apresentação das conclusões pela universidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2024

PETROBRAS ASSINA CONTRATO PARA O DESENVOLVIMENTO E IMPLANTAÇÃO DO INOVADOR PROJETO HISEP NO CAMPO DE MERO

Da Redação OFFSHORE 04/01/2024 - 18:40



Tecnologia para separação do gás rico em CO2 foi patenteada pela Petrobras e desenvolvida pelo Cenpes em parceria com o Consórcio de Libra

A Petrobras assinou, na terça-feira (2), contrato com a empresa FMC Technologies do Brasil, subsidiária da TechnipFMC, que venceu a licitação do contrato integrado de Engenharia, Aquisição, Construção e Instalação (iEPCI), bem como a realização de testes, para desenvolvimento da tecnologia Hisep, patenteada pela

Petrobras para a separação de óleo e gás no fundo do oceano e a reinjeção do gás rico em CO2 no reservatório. O projeto Mero 3, localizado no pré-sal brasileiro, será pioneiro no uso dessa tecnologia.

A tecnologia Hisep foi desenvolvida no Cenpes, Centro de Pesquisas da Petrobras, para agregar valor aos campos com alta Razão Gás-Óleo (RGO) e teor de CO2. Ela permite a separação do gás

associado produzido, rico em CO2 no fundo do mar, transferindo parte do processo de separação da planta de processamento do FPSO (Floating Production Storage and Offloading - unidade flutuante que produz, armazena e transfere petróleo) para o solo marinho. O Hisep tem o potencial de aumentar a produção, desafogando a planta de processamento de gás de superfície, ao mesmo tempo em que reduz a intensidade de emissões de gases de efeito estufa. Essa inovação faz parte do portfólio de PD&I da Petrobras e dos parceiros da empresa no Consórcio Libra.

A unidade piloto de separação submarina Hisep será interligada ao FPSO "Marechal Duque de Caxias", pertencente ao projeto Mero 3, na área do pré-sal da Bacia de Santos. Os testes visam o atingimento da maturidade tecnológica e comercial da tecnologia Hisep.

O contrato celebrado com a TechnipFMC abrange diversas etapas e aspectos do projeto, incluindo engenharia, fabricação, instalação e manutenção de equipamentos submarinos. Esses equipamentos englobam manifolds, tubos flexíveis e rígidos, umbilicais e sistemas de distribuição de energia. Além disso, o contrato também prevê serviços de manutenção e intervenção após a validação da tecnologia.

Para o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação da Petrobras, Carlos Travassos, esse contrato é de extrema importância para a companhia, especialmente por utilizar uma tecnologia patenteada pela Petrobras. "A tecnologia desenvolvida no nosso Centro de Pesquisas será aplicada pela primeira vez no pré-sal, em Mero 3. Temos confiança de que será mais um avanço pioneiro da companhia na indústria de óleo e gás. Além disso, o Hisep será mais uma ferramenta no processo de paulatina descarbonização das operações, na trajetória da transição energética justa da Petrobras", afirma Travassos.

Sobre o FPSO 'Marechal Duque de Caxias'

O FPSO de Mero 3 será a quarta unidade a ser instalada no campo de Mero e terá capacidade de processamento de 180 mil barris de óleo e 12 milhões de m3 de gás por dia. Os contratos de afretamento e de serviços terão duração de 22 anos e meio, contados a partir da aceitação final da unidade, prevista para o segundo semestre de 2024.

O projeto prevê a interligação de 15 poços ao FPSO, sendo oito produtores de óleo e sete injetores de água e gás, através de uma infraestrutura submarina composta por dutos rígidos de produção e injeção, dutos flexíveis de serviços e umbilicais de controle.

Sobre o Campo de Mero

O campo unitizado de Mero é o terceiro maior do pré-sal e está localizado no Bloco de Libra, pertencente ao Consórcio de Libra, operado pela Petrobras (38,6%) em parceria com a Shell Brasil Petróleo Ltda. (19,3%), TotalEnergies EP Brasil Ltda. (19,3%), CNODC Brasil Petróleo e Gás Ltda. (9,65%), CNOOC Petroleum Brasil Ltda. (9,65%) e Pré-Sal Petróleo S.A. – PPSA (3,5%) que exerce papel de gestora do Contrato de Partilha de Produção e representante da União na área não contratada.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 04/01/2024

SETOR PORTUÁRIO MOVIMENTA MAIS DE 105 MILHÕES DE TONELADAS EM NOVEMBRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/01/2024 - 18:35



Consolidado de janeiro a novembro mantém crescimento, indicando recorde histórico de movimentação em 2023

O setor aquaviário movimentou 105,6 milhões de toneladas em novembro de 2023. Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). O número representa um crescimento de mais de 10% em relação ao mesmo período do ano anterior.



O aumento foi impulsionado pela movimentação de minério de ferro e de petróleo (óleo bruto), com mais de 33 milhões e 19 milhões de toneladas movimentadas, respectivamente. Em termos percentuais, o aumento foi de 7,2% e 18,9%.

A carga containerizada ficou em terceiro lugar do pódio de movimentação no mês, com 10,9 milhões de toneladas movimentadas, o que representa um crescimento percentual de 9,7% em comparação a novembro de 2022.

Terminais privados

Os Terminais de Uso Privado (TUPs) registraram 68,1 milhões de toneladas movimentadas em novembro de 2023. O número representa um aumento de 5,8% em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O destaque positivo das instalações de uso privado foi o Terminal de Angra dos Reis (Tebig) localizado em Angra dos Reis, no Rio de Janeiro, com 6,2 milhões de toneladas, o que mostra uma variação positiva de 16,2% quando comparado a novembro de 2022.

Já o TUP que mais movimentou foi o Terminal Ponta da Madeira, no Maranhão, com 13,9 milhões de toneladas. Apesar do alto volume, houve decréscimo de 7,6% na movimentação em comparação ao mesmo período do ano anterior.

O Terminal de Tubarão, no Espírito Santo, fecha o pódio dos que mais movimentaram no mês com crescimento de 19,4% em comparação a novembro de 2022. A instalação portuária movimentou mais de 6 milhões de toneladas neste período.

Portos organizados

Os portos organizados operaram 37,5 milhões de toneladas durante o mês de novembro, o que representa um aumento de 18,8% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Mais uma vez o grande destaque fica para o Porto de Santos com 12,2 milhões de toneladas movimentadas, representando um aumento de 28,7% quando comparado a novembro de 2022. O Porto Organizado foi responsável por 32,5% de toda a movimentação portuária pública do período.

Os portos de Itaguaí (RJ) e Paranaguá (PA) fecham os destaques positivos dos portos organizados que mais movimentaram no período com, respectivamente, 5,0 milhões de toneladas e 4,9 milhões de toneladas movimentadas. Em termos percentuais, o aumento respectivo foi de 19,9% e 30,1%, quando comparado ao mesmo período do ano anterior.

Consolidado

Entre janeiro e novembro de 2023 o setor portuário movimentou cerca de 1,186 bilhão de toneladas. Isso representa um crescimento de 6,34% em comparação com o mesmo período de 2022.

A carga mais movimentada até o momento é o Minério de Ferro, com 348,7 milhões de toneladas movimentadas de janeiro a novembro, um aumento acumulado de 6,5% na comparação.

Entre as cargas que merecem destaque no consolidado até novembro estão: Petróleo (Óleo bruto) com 199,5 milhões de toneladas (variação positiva de mais de 10%); Soja com 124,2 milhões de toneladas (aumento 27,3%) e Milho com 62,8 milhões de toneladas (crescimento de 19,4%).

Provável recorde histórico

O ano de 2023 deverá ultrapassar o recorde histórico de movimentação portuária. Para que a projeção se concretize, a movimentação portuária de dezembro deverá ser maior que 33 milhões de toneladas.

Desde 2010, o total de carga movimentada em dezembro apresenta tendência de crescimento, com 72 milhões de toneladas em 2010, chegando a quase 104 milhões de toneladas em 2022.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/01/2024

WILSON SONS IMPLANTA NOVO SISTEMA DE GERENCIAMENTO NO CENTRO LOGÍSTICO SANTO ANDRÉ

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 04/01/2024 - 18:28



Nova ferramenta permite às empresas mais velocidade e precisão no controle de cargas no terminal alfandegado, em apoio a comércio doméstico e internacional

A Wilson Sons está implantando no Centro Logístico Santo André (SP) um novo sistema de gerenciamento do seu terminal alfandegado. Desenvolvido pela startup LogInfo, que faz parte do Cubo Maritime & Port (primeiro hub dedicado de soluções portuárias e de transporte aquaviário da América Latina), o novo sistema otimiza a eficiência das operações de importação, exportação e regimes aduaneiros especiais com soluções digitais e ênfase na usabilidade melhorada e no controle mais dinâmico e preciso das cargas.

A nova ferramenta de gerenciamento permite às empresas clientes da Wilson Sons um controle mais dinâmico sobre o movimento e estoque de cargas no Centro Logístico. Com recursos avançados de rastreamento e gerenciamento em tempo real, as operações logísticas ganham agilidade, tanto para a companhia quanto para os seus clientes. O setor automotivo é um dos principais beneficiários desse tipo de novo controle em tempo real, dada preferência pelo abastecimento no sistema just in time.

A nova plataforma foi projetada com foco na usabilidade de sua interface, tornando a navegação e a operação mais intuitivas e eficazes. Esta tecnologia possibilita que as ações possam ser feitas por meio de smartphones, tablets e outros dispositivos. Além disso, a automação de procedimentos simplifica significativamente os processos alfandegários, economizando tempo e recursos preciosos durante a operação.

O projeto do novo sistema de gestão aduaneira (alfandegado) do Centro Logístico Santo André começou a ser desenvolvido há mais de um ano pela LogInfo. O primeiro módulo do sistema, implementado no segundo semestre de 2023, foi a Vistoria Remota. Por meio dele, os fiscais da Receita Federal conseguem vistoriar as cargas sem o deslocamento até o recinto, utilizando câmeras e integração direta com o sistema.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/01/2024

ARTIGO - A IMPORTÂNCIA DAS ZONAS DE PROCESSAMENTO DE EXPORTAÇÃO NO BRASIL

Por Thaissa Garcia e Izabelle Leite OPINIÃO 03/01/2024 - 18:45



ZPE instalada em Pecém, no Ceará

Em meados de outubro, foi publicado decreto nº 11.735, que oficializou a criação da primeira Zona de Processamento de Exportação (ZPE) privada no país. Esta ZPE será instalada em Aracruz, no Espírito Santo, tendo uma área total de 50.0232 hectares. O funcionamento depende do alfandegamento da área pela Secretaria Especial da Receita Federal do Brasil. A empresa tem o prazo de até 24 meses para iniciar as obras e até 12 meses da data estimada de conclusão para iniciar suas atividades. Estes prazos podem ser renovados, se fundamentado e aprovado, nos termos da lei.



No caso de uma ZPE pública, o governo é o principal proprietário, exercendo direta gestão e controle nas atividades. Na ZPE privada, a propriedade é única e exclusiva de empresas ou investidores privados, que poderão regular suas atividades dentro da sua política empresarial, independente do governo. No entanto, isso não quer dizer que o Estado não interfira nas ZPEs privadas, uma vez que se trata de uma área e atuação reguladas.

As Zonas de Processamento de Exportação são áreas de livre comércio com o exterior, podendo ser instalada para produzir bens para exportação, prestar serviços relacionados à industrialização de produtos a serem exportados ou oferecer serviços destinados exclusivamente ao mercado internacional. São consideradas zonas primárias, para fins de controle aduaneiro.

Inicialmente, o percentual mínimo de exportação era de 80%, mas ele foi extinto com a alteração ocorrida na lei, em 15/07/2021. No caso, se houver venda no mercado interno, a lei expressamente define as regras de tributação correspondente, lembrando que há um projeto prévio aprovado, com foco na exportação. Cabe ainda lembrar que o Conselho Nacional das Zonas de Processamento de Exportação (CZPE), responsável por orientar as políticas relacionadas, poderá atuar, caso identifique impacto negativo para empresas nacionais não instaladas em ZPE, podendo, inclusive, enquanto persistir esse impacto, propor a vedação ou a limitação da destinação para o mercado interno de produtos industrializados em ZPE.

No Brasil, a 1ª ZPE em funcionamento está localizada no Ceará, iniciativa em franco crescimento. O estado do Ceará iniciou suas operações com a siderúrgica, atualmente, da Arcelor Mittal, mas, amplia para novos negócios, em destaque hidrogênio verde. Desde a inauguração da primeira ZPE no Brasil, segundo o Ministério da Economia, o país tem 17 Zonas autorizadas, distribuídas por 16 estados.

Para o seu funcionamento, o Poder Executivo Federal, por meio do presidente da República, tem competência legal para criar as ZPEs no Brasil.

Atualmente, o tema é essencialmente regulado pela Lei nº 11.508/2007 e pelos Decretos nº 9.993/2019, que regulamenta as normas relacionadas ao Conselho Nacional de Zonas de Processamento e Exportação, e nº 6.814/2009, que trata das questões tributárias, cambiais e administrativas.

Como grande diferencial da ZPE, as importações ou as aquisições no mercado interno, na forma delimitada na lei, poderão ter impostos e contribuições suspensos, tais como: Imposto de Importação (II), Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Cofins e Adicional de Frete para Renovação da Marinha Mercante – AFRMM. Além destes benefícios fiscais, há, também, previsão de benefícios cambiais e administrativos (por exemplo, isenções de algumas licenças).

Com tantas condições diferenciadas, novos negócios são atraídos, e, por consequência, cria-se uma significativa oportunidade de desenvolvimento. Novos contratos de serviços e fornecimento são celebrados, empresas que prestam serviços e/ou fornecedores aparecem e/ou se desenvolvem na região, tributos incidentes sobre determinadas atividades passam a ser devidos, além da geração de empregos diretos e indiretos.

Importa salientar que estas zonas deverão ser instaladas “nas regiões menos desenvolvidas”, como impõe a própria lei, em seu artigo primeiro. Dessa forma, temos aqui claro atendimento ao princípio constitucional de redução das desigualdades regionais e sociais, além do desenvolvimento do país, fortalecendo o equilíbrio das transações externas, fomento da economia e estímulo da difusão da tecnologia.

A ideia, com a criação de Zona de Processamento de Exportação, é atrair novos negócios, e, assim, propiciar melhor qualidade de vida para toda a região. Por este motivo, a legislação veda a mera transferência do estabelecimento/sede de empresa ativa, bem como impede que as empresas instaladas em ZPE tenham filiais, empresas individuais ou participem de empreendimentos localizados fora das ZPE. A exceção a esta regra, instituída posteriormente por lei, foi a possibilidade



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 002/2024
Página 57 de 57
Data: 04/01/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

de ter estabelecimento filial localizado fora da ZPE, desde que com caráter auxiliar, ou seja, com funções gerenciais e/ou de apoio administrativo ou técnico.

As regras aplicáveis à ZPE são taxativas, e, caso não sejam cumpridas, a empresa estará sujeita a diversas deliberações, como multas, suspensão de benefícios fiscais, e até mesmo a revogação de seu status.

A criação de ZPE é uma excelente estratégia do Estado de, por meio do oferecimento de benefícios e condições especiais, atrair novas empresa, e, assim, promover o desenvolvimento econômico, tecnológico e social do país.



Autoras Thaissa Garcia é Advogada e Mestre em Direito Civil pela PUC/SP, sócia do escritório Albuquerque Melo Advogados na área Consultiva, com vasta experiência em direito empresarial e atuação em empresa com sede na área de ZPE.

Izabelle Leite, graduanda na Faculdade de Direito de Vitória/ES, é estagiária da Área Consultiva do mesmo escritório.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 04/01/2024



MERCOSHIPPING 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: 04/01/2024