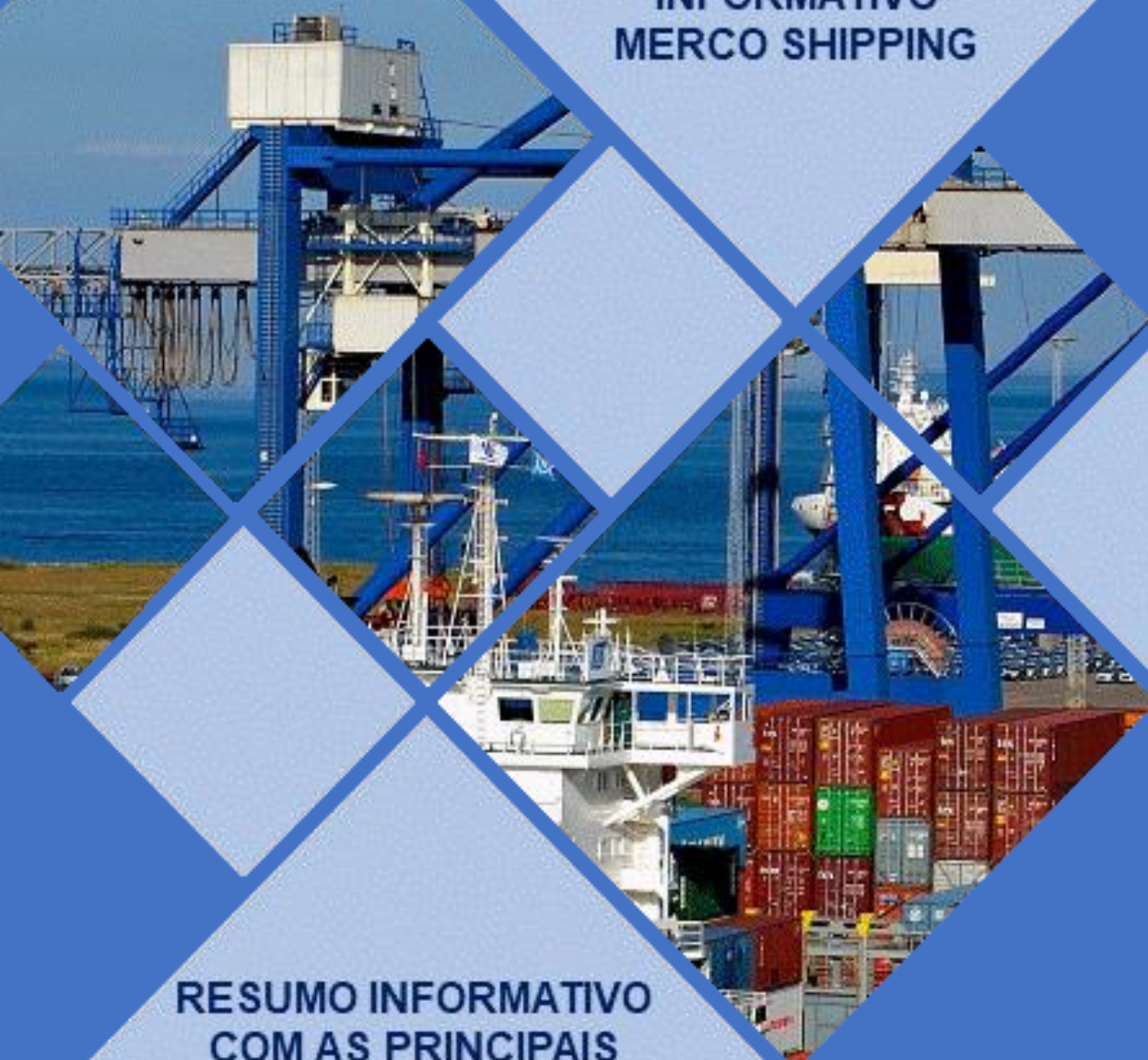


INFORMS

INFORMATIVO
MERCOSHIPING



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

Edição 007/2024
Data: 11/01/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
AUDITORES DA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS PROTESTAM CONTRA PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL.....	4
GOVERNO DE SP AUTORIZA ECOVIAS A ELABORAR ESTUDOS PARA CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES	5
PORTO DE SANTOS VOLTA A TER GRUPAMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS E VAI TRIPLICAR MILITARES EM 2 ANOS	6
ELDORADO BRASIL CELULOSE ABRE PROCESSO SELETIVO PARA CONTRATAR ESTAGIÁRIOS.....	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	9
BYD DOBRA A PREVISÃO DE EMPREGOS NA PRIMEIRA FASE DA FÁBRICA BAIANA	9
EMPRESAS TENDEM A INCORPORAR SERVIÇO DE BI COMO ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO.....	10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	11
PRORROGADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA RELATIVO AO ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE VILA DO CONDE1	
GOVERNO LANÇA EDITAIS DO CONCURSO UNIFICADO	13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF.....	14
FERROVIAS - SOCIEDADE ORGANIZADA APRESENTA CERCA DE 250 CONTRIBUIÇÕES PARA A POLÍTICA DE TRANSPORTE	
FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS	14
INSTITUCIONAL - LEI DAS DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA IMPULSIONARÁ INVESTIMENTOS NO SETOR DE TRANSPORTES	15
PORTAL PORTO GENTE.....	16
PORTO DE SANTOS À DERIVA NA ROTA DO FUTURO.....	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	18
EDITORIAL – IMPULSO FERROVIÁRIO.....	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	18
<i>Biocombustíveis 1</i>	18
<i>Biocombustíveis 2</i>	19
<i>Biocombustíveis 3</i>	19
<i>Biocombustíveis 4</i>	19
<i>BBB</i>	19
NACIONAL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PRETENDE REALIZAR 13 LEILÕES RODOVIÁRIOS EM 2024.....	19
NACIONAL - RENAN FILHO QUER APRESENTAR O PLANO NACIONAL DE FERROVIAS NESTE SEMESTRE.....	21
NACIONAL - LULA SANCIONA NOVA LEI DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA	22
REGIÃO SUDESTE - SP PEDE ESTUDO DE TRAÇADO PARA CAMINHÕES EM NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO	23
REGIÃO SUDESTE - CAMINHONEIROS TÊM APENAS UMA VIA PARA CHEGAR AO PORTO DE SANTOS	24
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS VOLTA A TER GRUPAMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS APÓS 48 ANOS	24
REGIÃO SUDESTE - COM SUPERÁVIT DE US\$ 23 BILHÕES, AGRONEGÓCIO DE SP BATE RECORDE EM 2023.....	25
REGIÃO NORTE - ANTAQ PRORROGA PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE	
VILA DO CONDE.....	26
NACIONAL - 714 MIL TRANSPORTADORES DE CARGAS PODEM SER SUSPENSOS, ALERTA ANTT	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
CONGESTIONAMENTOS DE CAMINHÕES EM CUBATÃO TERÃO SOLUÇÃO CONJUNTA	28
SANTOS ESPERA RECEBER 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS	28
AUSTRÁLIA REJEITA PLANOS DE PORTOS EÓLICOS DEVIDO AO IMPACTO AMBIENTAL INACEITÁVEL.....	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	30
EFRAIN PEREIRA DA CRUZ EXONERADO DO MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA.....	30
VIBRA FAZ ACORDO COM INPASA PARA METANOL VERDE.....	31
ADIÇÕES DE CAPACIDADE EÓLICA E SOLAR DEVEM DOBRAR NO BRASIL, EUA, EUROPA E ÍNDIA ATÉ 2028	32
JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
ELETOBRAS APROVA INCORPORAÇÃO DE FURNAS EM ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS. ENTENDA O QUE MUDA NAS EMPRESAS	34
MORAES ATENDE PEDIDO DA ELETOBRAS E AUTORIZA ASSEMBLEIA PARA INCORPORAR FURNAS	36
ORÇAMENTO DE 2024 PODE TER CORTE DE R\$ 4,4 BI POR INFLAÇÃO MAIS BAIXA	37
GASOLINA FOI MAIOR PESO NA INFLAÇÃO EM 2023. CONFIRA A LISTA DOS 10 PRODUTOS QUE MAIS CONTRIBUÍRAM.....	37
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	39
GOVERNO E CONGRESSO AVALIAM TRIBUTAÇÃO DE COMPRAS DE ATÉ US\$ 50 PARA BANCAR DESONERAÇÃO DA FOLHA.....	39
O BRASIL E AS REFINARIAS DO FUTURO	41
‘PAC’ VERDE ABRAÇADO POR LIRA DEVE SER VOTADO PELA CÂMARA NO RETORNO DO RECESSO PARLAMENTAR.....	42



É PRECISO TAXAR DIREITO AS MULTINACIONAIS	43
VIBRA E GIGANTE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS AVALIAM PARCERIA PARA ENTRAR NO METANOL VERDE	44
VALOR ECONÔMICO (SP).....	45
MINISTÉRIO PREVÊ R\$ 122 BILHÕES COM LEILÕES DE RODOVIAS.....	45
GOVERNO COGITA APORTE BILIONÁRIO PARA FERROGRÃO.....	46
ATAQUES A NAVIOS NO MAR VERMELHO ELEVAM CUSTOS E PROVOCAM ATRASOS NO COMÉRCIO GLOBAL	47
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	49
MS EXPORTOU R\$ 32 BILHÕES PARA ÁSIA E PAÍSES DA ROTA BIOCEÂNICA EM 2023	49
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	50
GOVERNO DEVE INVESTIR DE R\$ 70 BI A R\$ 80 BI EM FERROVIAS E RODOVIAS	50
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	51
VIBRA E INPASA ANUNCIAM PARCERIA ESTRATÉGICA PARA A PRODUÇÃO DE METANOL VERDE SUSTENTÁVEL.....	51
ANTAQ PRORROGA PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE VILA DO CONDE...	52
MAERSK OPTA POR FRETE FERROVIÁRIO PARA EVITAR ATRASOS NO CANAL DO PANAMÁ	53
MOVIMENTO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 8% EM 2023	53
OBRAS DO NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SUAPE COMEÇAM ATÉ FEVEREIRO	54
FROTA DE NAVIOS PORTA-CONTÊINERES PODERÁ SUPERAR 30 MILHÕES DE TEUS EM 2024	55
DIAMOND OFFSHORE INICIA NOVO CONTRATO DE QUATRO ANOS COM A PETROBRAS	56
GOVERNO VAI NACIONALIZAR PRODUÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS.....	56
PROJEÇÃO DA SAFRA DE GRÃOS 2023/24 CAI PARA 306,4 MILHÕES DE TONELADAS.....	57
SANCIONADA LEI QUE CRIA DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA	58
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	59
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	59



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

AUDITORES DA RECEITA FEDERAL NO PORTO DE SANTOS PROTESTAM CONTRA PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL

Servidores rejeitam limite de até 25% do Fundaf para o pagamento de remuneração por produtividade

Por: *Bárbara Farias*



Audidores fiscais da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos realizaram um protesto, nesta quarta-feira(10), contra a proposta apresentada pelo Ministério da Fazenda para o pagamento da remuneração por produtividade em 2024 Foto: Divulgação/Delegacia Sindical de Santos do Sindifisco Nacional

Audidores fiscais da Alfândega da Receita Federal do Porto de Santos realizaram um protesto, nesta quarta-feira (10), contra a proposta apresentada pelo Ministério da Fazenda para o pagamento da remuneração por produtividade em 2024. A

categoria segue em greve por tempo indeterminado, atuando com apenas 30% do efetivo no desembaraço de cargas de exportação e importação.

Segundo o presidente da Delegacia Sindical de Santos do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional), Elias Carneiro Jr., o Governo Federal propõe um limite de até 25% do Fundo Especial de Desenvolvimento e Aperfeiçoamento das Atividades de Fiscalização (Fundaf) para o pagamento da remuneração por produtividade. “Nós não concordamos que haja um limite”.

A gratificação está prevista na Lei Federal 13.464/2017 e é fruto de acordo firmado entre o Sindifisco Nacional e o Governo para o pagamento de uma bonificação variável, e não com valor fixo, de acordo com Carneiro. Até dezembro de 2023, o valor estava fixado em R\$ 3 mil e o Governo propôs correção para R\$ 4.600. “O que o Sindifisco Nacional quer é o cumprimento integral do Plano de Aplicação do Fundaf para o ano de 2024, aprovado pela Portaria 727/2023, do Ministério da Fazenda”.

Greve

Em 20 de novembro, a categoria deflagrou uma greve nacional para pressionar o Governo a cumprir o acordo firmado em 2016. “Evitamos ao máximo chegar a este ponto, mas depois de sete anos esperando uma solução, só nos restou fazer greve”, disse Carneiro. No último dia 4, em assembleia nacional, a categoria decidiu pela continuidade da manifestação por tempo indeterminado, respeitando o mínimo de 30% para o funcionamento dos serviços essenciais, como perecíveis, cargas vivas, medicamentos e cargas perigosas.

Carneiro explicou que a paralisação ocorre na zona primária, que é a aduaneira. “Aqui, na Alfândega do Porto de Santos, nós somos em 140 e estimamos que 70 estejam em greve”. Contudo, ele explica que alguns serviços não foram paralisados. De todo modo, a paralisação impacta a arrecadação federal. “A arrecadação vem caindo pelo quinto mês consecutivo. Parte disso é consequência da nossa mobilização”.

Ele apontou ainda que “o índice de fluidez das importações e exportações está sendo afetado. Por dia, atualmente, são cerca de 1,3 mil Declarações de Importação e 800 Declarações de Exportação com suas liberações afetadas. Na área tributária, os auditores fiscais continuarão não participando de sessões nem entregando trabalhos, com ressalva às demandas judiciais”.

Procurado, o Ministério da Fazenda informou que “não irá se manifestar”.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 11/01/2024

GOVERNO DE SP AUTORIZA ECOVIAS A ELABORAR ESTUDOS PARA CONSTRUÇÃO DA TERCEIRA PISTA DA IMIGRANTES

Levantamento tem prazo de dois anos, prorrogável por mais um, e pode ajudar a mitigar gargalo logístico no SAI

Por: *Bárbara Farias*



A futura ligação entre o Planalto e a Baixada Santista visa ampliar a capacidade do SAI Foto: Sílvio Luiz/AT

O Governo de São Paulo autorizou a concessionária Ecovias a realizar os estudos necessários para formatar o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. A via é uma solução logística aos gargalos no Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI) e deverá proporcionar fluidez aos caminhões de carga que acessam o Porto de Santos. A autorização já foi oficiada à Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp).

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) determinou, em ofício, que seja incorporada ao contrato de concessão e atribuída à concessionária Ecovias, mediante futuro reequilíbrio contratual, a responsabilidade pela elaboração de estudos de tráfego e dos projetos funcional e executivo que são necessários à construção e implantação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, no trecho da Serra do Mar.

A futura ligação entre o Planalto e a Baixada Santista visa ampliar a capacidade do SAI, tendo como premissa a busca por um traçado que agregue, simultaneamente, o atendimento aos fluxos de tráfego, inclusive ônibus e caminhões, e seja adequado às condicionantes ambientais.

Os estudos para os projetos funcional e básico incluem avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas. Além disso, também deverão ser produzidos e aprovados estudos de impacto ambiental e relatório de impacto ambiental (EIA/RIMA) para deliberação dos órgãos competentes. O prazo de conclusão do estudo é de 24 meses, prorrogáveis por mais 12 meses.

Para A Tribuna, o secretário estadual de Parcerias em Investimentos, Rafael Benini, declarou que “o Sistema Anchieta-Imigrantes recebe um grande fluxo de veículos diariamente e essa demanda cresce ao longo dos anos. Com essa autorização para o início dos estudos, estamos planejando ações estruturais de longo prazo para solucionar gargalos de mobilidade entre a Baixada Santista e o Planalto. A premissa desse projeto envolve a elaboração de um traçado que atenda às necessidades de tráfego e aos preceitos ambientais”.

Custo e contrato

A SPI esclareceu ainda que a Ecovias custeará integralmente os estudos. “Os custos de produção desses documentos serão de responsabilidade da concessionária e o cálculo para o reequilíbrio econômico-financeiro da execução desse trabalho será feito com base nos gastos efetivamente realizados e aprovados pelo poder concedente”.

No entanto, se a obra será incluída no contrato de concessão da companhia, a viabilidade será deliberada pela SPI e pela Artesp somente após a conclusão dos estudos.

Ecovias

Em nota, a Ecovias informou que está à disposição para iniciar as tratativas junto à Artesp a fim de assumir a responsabilidade pela elaboração dos estudos e projetos necessários para a concepção de uma nova ligação entre o Planalto e a Baixada Santista.

“Como sempre fez ao longo de seus 25 anos de administração do Sistema Anchieta-Imigrantes, a Ecovias permanece à disposição do poder concedente para continuar investindo em melhorias na infraestrutura do SAI”.

Secretário

À reportagem de A Tribuna, o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Bruno Orlandi, ressaltou que a terceira pista é necessária ao escoamento da carga com destino ao Porto de Santos, considerando a previsão de colapso do Sistema Anchieta-Imigrantes em alguns anos. “O gargalo no acesso portuário precisa ser superado. O anúncio de uma nova descida é visto com muita satisfação”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/01/2024

PORTO DE SANTOS VOLTA A TER GRUPAMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS E VAI TRIPLICAR MILITARES EM 2 ANOS

Houve cerimônia nesta quarta-feira (10) em Santos; grupamento atuará no 8º Distrito Naval

Por: Ted Sartori



O Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos havia sido desativado pelo Governo Federal em 1976 Foto: Vanessa Rodrigues/ AT

Reativado em cerimônia realizada na manhã desta quarta (10), o Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos, com sede no Bairro Estuário, já começa as atividades com projeções definidas de quase triplicar seu efetivo em dois anos: de 56 para 158 militares, além de estar estrategicamente preparado para acomodar contingentes maiores originários de outros batalhões

navais.

“Para se ter uma dimensão, já chegará uma parcela neste ano. No início de 2025, virá a segunda e, no começo do ano seguinte, a terceira parcela”, afirma o comandante do grupamento, o capitão de fragata fuzileiro naval Eric Ricardo de Souza.

Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos havia sido desativado pelo Governo Federal em 1976, junto com outros dois, em razão de restrições orçamentárias e reestruturação da Marinha. O atual momento, porém, é muito diferente.

“Vai trazer mais segurança para o Porto de Santos e para a cidade como um todo. Nós temos diversos desafios. Muitos de nossos portos já estão permeados com o problema do narcotráfico e, em Santos, não é diferente. A Marinha tem atuado intensamente no sentido de coibir a atividade, em parceria com a Receita e a Polícia Federal. A presença desses fuzileiros navais certamente vai incrementar a capacidade da Marinha na região”, afirma o comandante de Operações Navais, almirante de esquadra Wladmilson Borges de Aguiar.

O grupamento terá atuação na jurisdição do 8º Distrito Naval, que compreende São Paulo e Paraná. “A responsabilidade aumenta com a GLO (Garantia de Lei e da Ordem, decretada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em 1º de novembro, com a presença das Forças Armadas em portos e aeroportos de São Paulo e Rio de Janeiro), mas nossa tropa está preparada. Estávamos fazendo os preparativos administrativos da unidade, mas não deixamos de lado a parte operativa. Nossa tropa já está em condições de atuar, se assim o comando decidir”, completa o capitão de fragata.



O prefeito Rogério Santos (Republicanos) saudou o retorno do grupamento. “A Prefeitura vai apoiar qualquer ação e necessidade de infraestrutura para a melhoria do atendimento dos fuzileiros navais em Santos”, afirma, lembrando do convênio entre a Marinha e a Guarda Municipal, que também atua na fiscalização de praia, especialmente com relação a abusos com veículos náuticos e proximidade com banhistas.

Estrutura

As instalações do Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos foram remodeladas para atender à chegada dos militares, porém ainda existem mais novidades para 2024 ou, no máximo, o início de 2025: a construção de um novo prédio para abrigar a estrutura. “Há o prédio onde estará todo o núcleo de comando do grupamento, existem alojamentos para a tropa, refeitório, auditório, salas de reunião e de aulas, além de, momentaneamente, utilizarmos um contêiner para poder servir de paiol de alguns itens que precisamos”.

O grupamento possui também seis viaturas de operação, sendo duas consideradas pesadas, de cinco toneladas, e quatro leves, além do Piranha, que é anfíbio blindado e pertencente ao Comando de Força da Esquadra. Além disso, há veículos administrativos.

“Recebemos viaturas e material operativo vindo do Rio de Janeiro, do Comando de Fuzileiros Navais, para podermos ter condições de, junto com o pessoal, atuar a qualquer tempo, a partir da ativação do grupamento”.

Experiência e emoção

Pela primeira vez no comando de um Grupamento de Fuzileiros Navais, o capitão de fragata Eric Ricardo de Souza nasceu no Rio de Janeiro, tem 45 anos e, destes, 29 são dedicados à Marinha. Passou a maior parte da carreira militar na capital carioca, mas também trabalhou durante quatro anos no Grupamento de Fuzileiros Navais de Natal, no Rio Grande do Norte, e por um ano junto à Organização dos Estados Americanos (OEA), na fronteira entre Equador e Peru, na missão de assistência de remoção de minas da América do Sul.

“É uma bagagem que adquiri para poder estar hoje aqui e contribuir para que a Marinha tenha uma atuação relevante na área de Santos”, afirma Souza, aluno do atual comandante de Operações Navais no Colégio Naval.

“Passei quatro anos lá como instrutor imediato e algumas turmas passaram pelas minhas mãos. Tive a grata satisfação de, no passado, ter sido orientador dele”, conta o almirante de esquadra Wladmílson Borges de Aguiar, que nasceu em Guarujá (os pais ainda moram no município), residiu por mais de uma década em Santos (estudou na UME Cidade de Santos, no Embaré) e, atualmente, está no Rio de Janeiro.

Em seu discurso, o capitão de fragata se mostrou bastante emocionado quando falou dos filhos e da esposa, que vieram com ele para a cidade. “Eu amo minha família. Ela é, realmente, a base que me move e me faz seguir a cada dia”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/01/2024

ELDORADO BRASIL CELULOSE ABRE PROCESSO SELETIVO PARA CONTRATAR ESTAGIÁRIOS

Há vagas para as cidades de Santos e São Paulo, no Estado, e Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul
Por: ATribuna.com.br

A Eldorado Brasil Celulose está selecionando estagiários para o Programa Super Talentos 2024. As vagas disponíveis são para trabalho presencial nas áreas corporativas, industrial, florestal, transportadora, planejamento comercial, RH, TI e logística nas cidades de Santos, São Paulo e Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul. As inscrições podem ser feitas até o dia 9 de fevereiro por meio do site.



O novo terminal da Eldorado Brasil Celulose, instalado no Porto de Santos Foto: Alexander Ferraz/AT

Com o compromisso de promover o crescimento e desenvolvimento profissional em um ambiente dinâmico, a empresa busca pessoas com habilidades diferenciadas, criativas, determinadas e com sede de conhecimento. O programa proporciona uma experiência prática, com foco em inovação e a oportunidade de trabalhar em projetos desafiadores e colaborar com equipes experientes.

A previsão de início do programa é para março de 2023. “Com nosso programa Super Talentos, temos o objetivo de proporcionar uma experiência de valor aos nossos estagiários, permitindo que eles apliquem na Eldorado Brasil os conhecimentos adquiridos na graduação. Além disso, através da trilha de desenvolvimento que construímos, algumas competências e habilidades serão desenvolvidas, contribuindo para que tenham uma jornada de sucesso em suas carreiras”, afirma a gerente de Desenvolvimento Organizacional e de Recrutamento e Seleção, Ana Carolina Tessarini.

Super Talentos Eldorado

Os diferenciais do Super Talentos são a experiência completa para os estagiários, como ocorreu com a Ingrid Padrinho Martins, que hoje é assistente administrativa na área de TI. Ela iniciou na empresa como Jovem Aprendiz e, em 2022, foi selecionada pelo Programa de Estágio na área de Governança de TI.

“O período de estágio foi maravilhoso, tive a honra de ter pessoas incríveis me orientando e sempre dispostas a me incentivar a crescer profissionalmente. Foi um período de desafios e conquistas, pude participar da implementação, como uma das responsáveis, de uma ferramenta de gestão de projetos. No começo de dezembro de 2023, tive a alegria de ser efetivada”, conta a colaboradora de 23 anos.

Requisitos

Estar cursando Administração, Agronomia, Análise de Sistemas, Ciências Contábeis, Ciência da Computação, Direito, Economia, Engenharia Cartográfica, Engenharia da Computação, Engenharia de Produção, Engenharia de Software, Engenharia Florestal, Engenharia Mecânica, Engenharia Química, Estatística, Geografia, Gestão de TI, Matemática, Sistema da Informação e cursos correlatos, com previsão de término em junho 2025;

Possuir perfil dedicado, espírito de dono e mão na massa;

Ter habilidades de comunicação e trabalho em equipe;

Ter disponibilidade para residir no local da vaga de trabalho;

Benefícios

Bolsa-auxílio compatível com o mercado, convênio médico, seguro de vida, vale-refeição ou restaurante no local (conforme localidade) e vale-transporte ou fretado.

Etapas

Após as inscrições, os candidatos passarão pelas seguintes etapas: avaliação dos pré-requisitos; entrevista com a Companhia de Estágios; dinâmica de grupo e entrevista com gestores; assessment; avaliação do Comitê de Valores e admissão.

Para mais informações, acesse o site.

<https://www.eldoradobrasil.com.br/en/>

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/01/2024

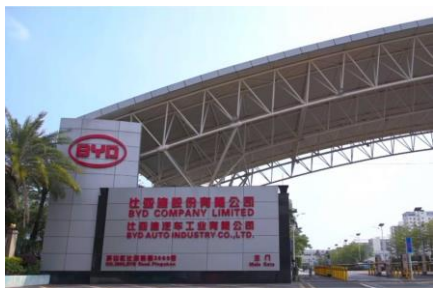


MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

BYD DOBRA A PREVISÃO DE EMPREGOS NA PRIMEIRA FASE DA FÁBRICA BAIANA

Inicialmente, a empresa divulgou que a implantação da unidade baiana iria gerar 5 mil empregos diretos e indiretos

Da Redação ME



A fábrica de automóveis da BYD, na Bahia, vai gerar cerca de 10 mil postos de trabalho. Foto: Divulgação

A companhia chinesa BYD dobrou a previsão de empregos a serem gerados na primeira etapa de implantação da fábrica baiana de automóveis que a empresa vai instalar no Polo de Camaçari, a 50 km de Salvador, na Bahia. A previsão inicial era de 5 mil empregos. Agora, serão gerados 10 mil postos de trabalho, entre empregos diretos e indiretos. Ainda nesta fase,

serão investidos R\$ 3 bilhões.

As obras de instalação da fábrica começam em fevereiro de 2024 e o início da operação está prevista para o final deste ano ou o começo de 2025. Inicialmente, a unidade vai ter a capacidade instalada para produzir 150 mil veículos por ano. Posteriormente, esse número pode alcançar 300 mil unidades anuais.

A planta baiana será a maior fábrica de automóveis da companhia fora da China. Segundo informações da empresa, a promulgação da reforma tributária vai incentivar ainda mais a produção automotiva nacional e o cenário econômico positivo do Brasil contribuem para os planos de investimento da BYD no País. A reforma tributária manteve os incentivos fiscais da União para as empresas do Nordeste e Centro-Oeste.

“Esses investimentos representam uma mensagem clara de como a companhia acredita, aposta e investe a longo prazo no potencial do mercado brasileiro, um dos mais importantes do mundo. Consideramos a promulgação da Reforma Tributária favorável para poder tornar o ambiente brasileiro atraente para outros investidores financeiros, o que também impacta o mercado globalmente,” comenta o conselheiro especial da BYD, Alexandre Baldy.

Ainda de acordo com informações da BYD, a prioridade é valorizar a mão de obra local, através da capacitação e integração entre os trabalhadores brasileiros e chineses. “Vamos começar em breve os processos de seleção e qualificação. Vamos construir nosso sonho de transformar a região Nordeste em um centro de inovação, não só para o Brasil, mas para toda a América Latina. Nós também vamos oferecer bolsas de estudo para que estudantes possam ir à China adquirir aprendizado e aplicar na sua realidade”, afirma a vice-Presidente executiva global e CEO da BYD Américas, Stella Li.

Também será criado um grupo de fornecedores locais para atender aos mais diversos tipos de demanda da indústria, fortalecendo a economia local e gerando mais oportunidades. Uma montadora de veículos é um empreendimento que impulsiona, de maneira geral, vários setores da economia, porque contrata muitos fornecedores de produtos e serviços necessários à fabricação dos veículos.

A atuação da BYD no Brasil em 2023

Em junho de 2023, a companhia lançou o BYD Dolphin, que se tornou o veículo elétrico mais premiado do ano, segundo informações da empresa. Levando em conta todas as marcas

comercializadas pela multinacional, a BYD manteve a liderança isolada em vendas de veículos elétricos com um total de 6.657 unidades. Isso representou 50% de participação do total de automóveis BEV (100% elétricos) comercializados no País.

A empresa inaugurou o primeiro laboratório da América Latina que vai estudar todo o ciclo para a produção de módulos fotovoltaicos, chegando a investir R\$ 65 milhões em pesquisa e desenvolvimento no Brasil. O laboratório localizado em Campinas, São Paulo, será fundamental para a BYD de contribuir para o desenvolvimento do setor de energia solar no Brasil. Em 2023, a companhia produziu 2.3 milhões de módulos fotovoltaicos no País, o que foi um marco.

A BYD chegou ao Brasil em 2015, quando inaugurou sua primeira fábrica de montagem de chassis de ônibus 100% elétricos em Campinas (SP). Em 2017, entrou em operação uma segunda fábrica, também em Campinas, para a produção de módulos fotovoltaicos. Com a finalidade de abastecer a frota de ônibus elétricos, a empresa iniciou, em 2020, a operação de sua terceira fábrica no Brasil, no Polo Industrial de Manaus (PIM), que produz baterias de fosfato de ferro-lítio (LiFePO4). A empresa também é responsável pelo SkyRail (monotrilho) com a Linha 17 – Ouro em São Paulo.

Em novembro de 2021, a companhia começou a comercializar automóveis de passeio no país. Atualmente, conta com cinco modelos de veículos lançados e uma rede consolidada de concessionárias em operação. No Brasil, a BYD vende sistemas de armazenamento de energia, inversores, empilhadeiras, caminhões, furgões e automóveis, todos elétricos e com baixa emissão de poluentes, além de comercializar também máscaras descartáveis. No ano passado, a empresa ficou entre as 100 mais influentes do mundo num ranking elaborado pela revista americana Times.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 11/01/2024

EMPRESAS TENDEM A INCORPORAR SERVIÇO DE BI COMO ESTRATÉGIA DE NEGÓCIO

O BI ajuda a líderes de empresas a tomar decisões baseadas em dados sobre tudo, desde operações até marketing e desenvolvimento de produtos.

Por Patrícia Raposo



Delano Lins, da HSBS: novo serviço de BI/ Foto: cortesia

Depois que o mundo entrou na era da informação e passou a gerar cada vez mais dados, o grande desafio é saber o que fazer com eles. Segundo levantamento da IBM, diariamente são gerados globalmente cerca de 2,5 quintilhões de dados. Dados são gerados a todo instante, em casa, no trabalho, no lazer e até mesmo nos hospitais.

Hábitos pessoais geram dados que, cruzados com outros, oferecem perfil de consumo, de comportamento e uma gama incalculável de oportunidade para os negócios e é por isto que o mercado de Business Intelligence (BI) vem crescendo nos quatro cantos do planeta.

De acordo com a Consultoria Mordor Intelligence, receitas provenientes de serviços de BI deverão saltar de US\$ 26,81 bilhões em 2023 para US\$ 42,49 bilhões até 2028, diante do aumento do big data e da crescente necessidade de empresas tomarem decisões de negócios de forma rápida e segura.

Por aqui não é diferente. Empresas estão percebendo que os serviços de BI ajudam a entender os dados e organizá-los. Analisando o que uma empresa tem de informações, o BI pode fornecer insights que irão nortear a tomada de decisões nos negócios. Por isso, o serviço é muito usado por gestores, pelas áreas de venda e de marketing, ou seja, por usuários corporativos e executivos.

Fazendo uso de programas de software e outros instrumentos, o BI permite aos administradores coletar dados de fontes externas e sistemas internos para analisá-los, para monitorar consultas e produzir relatórios, entre outras coisas.

“A medida que fomos gerando informações, passamos a acumular muitos dados. E mais importante que analisar esses dados é antes organizá-los”, alerta Delano Lins COO da HSBS, braço da Nagem para infraestrutura de TI, empresa que criou nova unidade de negócios Data & Analytics para prestar serviços de BI.

Delano Lins alerta que o erro de muitas empresas é realizar BI sobre bases desestruturadas. Esse tipo de problema, somado à crescente procura pelo serviço, motivaram a empresa a fechar parceria de exclusividade com outra empresa pernambucana, a Concept BI, especializada em dados analíticos e treinamentos para passar a oferecer o novo serviço de Business Intelligence.

Papel crucial nas empresas

O “Big Data” oferece informações valiosas se analisado corretamente. Neste sentido, o BI desempenha um papel crucial, transformando dados brutos em insights.

“O BI consegue ver o que não vemos. Por exemplo, num supermercado o BI entendeu que as vendas de cerveja crescem quando elas são posicionadas ao lado de fraldas, porque os homens que vão comprar o produto infantil sentem-se atraídos a levar também a bebida para casa”, exemplifica Delano Lins.

Em outra situação, o BI ajudou uma transportadora a alcançar melhores resultados. “Ainda que tenha passado a fazer um trajeto maior numa determinada rota, a companhia pôde ter economia com pneus e manutenção ao optar por uma estrada menos esburacada”, explica o COO.

Os segmentos que mais têm demandado serviços de BI são os de seguros, financeiro e agronegócio. Mas a procura tem alcançado outros setores. Especialistas preveem que em 2024, o BI não será apenas uma ferramenta para analistas de dados, mas se consolidará como um componente integral da estratégia corporativa, ajudando líderes a tomar decisões baseadas em dados sobre tudo, desde operações até marketing e desenvolvimento de produtos.

“Decidimos oferecer serviço de BI porque o mercado local é carente e está procurando por prestadores de serviços. Entre as novas tendências de TI, essa é a que se mostra mais promissora no momento e por isso decidimos explorá-la”, explica Delano Lins.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 11/01/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

PRORROGADO PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA RELATIVO AO ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE VILA DO CONDE

Deliberação estabelece ainda realização de Audiência Pública virtual no dia 25 de janeiro



Audiência Pública do Terminal VDC 29 será exclusivamente virtual

Brasília 11/01/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a prorrogação da Consulta Pública 08/2023, que trata da Área VDC29, localizada no Porto Organizado de Vila do Conde/AP. A deliberação foi publicada no Diário Oficial da União, nesta quarta-feira (10).



Com a aprovação, a consulta pública passa a valer até o dia 01 de fevereiro. Além disso, a deliberação aprova a realização de audiência pública exclusivamente virtual no próximo dia 25 de janeiro, às 10h, para aumentar a efetividade do processo de participação social. A audiência será presidida pelo relator do processo, o diretor Wilson Lima Filho.

O edital prevê que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento VDC29 envolvem recepção, armazenagem e expedição de grãos sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho. A superfície da área de arrendamento é de 67.448m², com conexões de rodovia e cais. O prazo de arrendamento será de 25 anos.

Sobre a Audiência Pública

Toda a sessão virtual será transmitida via streaming a toda a Internet, gravada e disponibilizada no canal da ANTAQ no Youtube. Não é necessária inscrição para assistir a Audiência Pública.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 12h às 17h do dia 24 de janeiro de 2024.

Contribuições também podem ser enviadas por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito. Interessados poderão ainda se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Teams". Para isso, no ato de inscrição, será preciso se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Teams" para ser convidado a entrar na sala.

Em caso de problemas computacionais para utilização da ferramenta "Teams" será realizada uma segunda tentativa de conexão ao final de todas as contribuições ou o interessado poderá encaminhar sua contribuição pelo "Whatsapp".

Os documentos técnicos estão disponíveis na página da Audiência Pública nº 08-2023 localizada no seguinte endereço eletrônico: <https://www.gov.br/antag/pt-br/acesso-ainformacao/participacao-social/participacao-social/>

Sobre a Consulta Pública

Serão consideradas pela Agência apenas as contribuições, subsídios e sugestões que tenham por objeto as minutas colocadas em consulta e audiência públicas.

As contribuições poderão ser dirigidas à ANTAQ até às 23h59 do dia 31/01/2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no sítio <https://www.gov.br/antag/pt-br>, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido, exclusivamente através do e-mail anexo_audiencia082023@antag.gov.br, mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso, anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos, sendo que as contribuições em texto deverão ser preenchidas nos campos apropriados do formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

**Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ**

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 11/01/2024

GOVERNO LANÇA EDITAIS DO CONCURSO UNIFICADO

Serão selecionados, de uma só vez, 6.640 servidores para 21 órgãos públicos federais. ANTAQ terá 30 vagas contempladas no bloco 6 do Concurso Público Nacional Unificado



Todos os blocos e editais estão disponíveis no site do MGI

Brasília 10/01/2024 - O Governo Federal, por meio do Ministério da Gestão e Inovação em Serviços Públicos (MGI), lançou, nesta quarta-feira (10/1), um conjunto de oito editais do Concurso Público Nacional Unificado (CPNU). Esses oito editais representam os diferentes blocos temáticos contemplados nesse processo de seleção (confira todos os blocos no fim da matéria).

O modelo proposto visa ampliar a possibilidade de escolha da vaga, respeitando a vocação e o perfil profissional de cada candidato. Isso ocorre porque o CPNU permitirá a inscrição para mais de um cargo, desde que no mesmo eixo temático. A prova será realizada no dia 5 de maio e contará com avaliações objetivas específicas e dissertativas, por área de atuação.

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) terá 30 vagas para Especialista de Regulação de Serviços de Transportes Aquaviários. A carreira está contemplada no “Bloco 6” do edital, nomeado: “Setores Econômicos e Regulação”.

Confira as principais informações sobre o CPNU logo abaixo. Mais esclarecimentos sobre o modelo a ser proposto para o CPNU e seu cronograma estão disponíveis no site do Ministério da Gestão e da Inovação.

Sobre o CPNU

O CPNU representa um passo essencial para o processo de reconstrução do Estado brasileiro, ao promover a recuperação das capacidades das organizações governamentais afetadas pelas políticas de redução do papel do Estado e de desmantelamento institucional praticadas pelos últimos governos. Nos últimos seis anos, o governo federal perdeu 73 mil servidores.

O “Enem dos concursos” vai selecionar, de uma só vez, 6.640 servidores para 21 órgãos públicos federais (órgãos e entidades da Administração Pública Federal direta, autárquica e fundacional). As inscrições estarão abertas entre 19 de janeiro e 9 de fevereiro. A prova do dia 5 de maio será aplicada em 220 cidades, localizadas em todas as Unidades da Federação, com questões objetivas específicas e dissertativas por área de atuação. O MGI estima que o certame receba de dois a três milhões de inscritos.

A divulgação dos resultados das provas objetivas e preliminares das provas discursivas e redações será no dia 3 de junho. Os resultados serão anunciados em 30 de julho. Em 5 de agosto terá início a etapa de convocação para posse e realização de cursos de formação.

Inscrições

A taxa de inscrição será de R\$ 60 para vagas de nível médio; e de R\$ 90 para vagas de nível superior. Estão isentos desse pagamento os candidatos que integram o Cadastro Único para Programas Sociais (CadÚnico); aqueles que cursam ou cursaram faculdade pelo Fundo de Financiamento ao Estudante do Ensino Superior (Fies) ou pelo Programa Universidade para Todos (ProUni); assim como aqueles que realizaram transplante de medula óssea.

Para se inscrever, o candidato deve acessar sua conta na plataforma Gov.br. A conta Gov.br garante a correta identificação de cada cidadão que acessa os serviços digitais do governo. Em seguida, é necessário preencher os formulários e anexar os documentos exigidos no edital. No momento da inscrição, o candidato fará a escolha pelas carreiras, que estarão divididas em oito blocos temáticos. Cada bloco reúne as carreiras que possuem semelhanças entre si.



As inscrições devem ser feitas pelo próprio candidato e apenas pela plataforma Gov.br. Serão aceitos todos os níveis de conta na plataforma Gov.br (ouro, prata ou bronze).

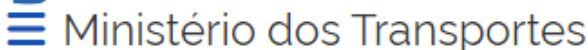
O CPNU permitirá a inscrição para a disputa por vagas para mais de um cargo, desde que dentro do mesmo bloco temático, com taxa de inscrição única. Ao concorrer a mais de um cargo, o candidato deverá classificar as vagas de interesse por ordem de preferência para definir a prioridade em uma possível chamada, que será baseada na nota alcançada.

Em política afirmativa e inclusiva, o MGI reservou percentuais para cotas específicas no CPNU: 5% do total de vagas de cada um dos cargos a candidatos com deficiência e 20% a candidatos negros, além de 30% das vagas para a Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) para candidatos de origem indígena.

Os blocos temáticos estão divididos da seguinte forma (Confira todos os Cargos disponíveis nos blocos aqui):

- *Bloco 1 – Infraestrutura, Exatas e Engenharias*
- *Bloco 2 – Tecnologia, Dados e Informação*
- *Bloco 3 – Ambiental, Agrário e Biológicas*
- *Bloco 4 – Trabalho e Saúde do Servidor*
- *Bloco 5 – Educação, Saúde, Desenvolvimento Social e Direitos Humanos*
- *Bloco 6 – Setores Econômicos e Regulação*
- *Bloco 7 – Gestão Governamental e Administração Pública*
- *Bloco 8 – Nível Intermediário*

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antag.gov.br
Data: 11/01/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

FERROVIAS - SOCIEDADE ORGANIZADA APRESENTA CERCA DE 250 CONTRIBUIÇÕES PARA A POLÍTICA DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO DE PASSAGEIROS

Sugestões serão fundamentais à construção do decreto que visa ampliar oferta de linhas à população e melhorar a operação da malha ferroviária do país

O Brasil está mais perto de contar com uma inédita Política Nacional de Transporte Ferroviário de Passageiros (PNTFP). A minuta de proposta elaborada pelo Ministério dos Transportes recebeu 246 contribuições de cidadãos e entidades na fase de consulta pública, realizada entre 11 de dezembro e essa terça-feira (9).



Além de garantir a transparência na elaboração da política pública, a etapa de coleta de sugestões junto a usuários, operadores e entidades representativas do setor de transportes é importante para que o Executivo aprimore a política pública, a fim de ampliar a oferta de linhas à população, elevar o nível dos serviços existentes e melhorar a operação da malha ferroviária do país.

As sugestões passam agora à análise da equipe técnica do Ministério dos Transportes e, aquelas aprovadas, farão parte do decreto com a versão final da proposta – a qual será submetida à Presidência da República.

Resgate

"É uma demanda histórica do país, e uma real necessidade da população, ter linhas dedicadas ao transporte de pessoas, uma opção mais sustentável, segura e menos poluente. Hoje, nossa malha ferroviária é voltada quase que totalmente ao transporte de cargas", afirmou o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

A implementação da Política de Transporte Ferroviário de Passageiros marca ainda a retomada de um projeto de integração nacional por estradas de ferro. Após um próspero período no século 19, o país viu uma regressão nesse setor ao longo das décadas. O resgate do setor é fundamental para equilibrar a matriz nacional de transportes e garantir mais possibilidades de desenvolvimento e de promoção do bem-estar para a população.

"Um dos princípios da política é promover uma infraestrutura sustentável, com segurança, qualidade e eficiência. Nossos objetivos são atrair o investimento privado para o desenvolvimento do transporte ferroviário de passageiros, além de impulsionar a indústria e a operação do setor", explica.

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

Data: 11/01/2024

INSTITUCIONAL - LEI DAS DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA IMPULSIONARÁ INVESTIMENTOS NO SETOR DE TRANSPORTES

Norma sancionada pelo presidente Lula prevê criação de incentivos tributários para concessionárias e arrendatárias de serviços públicos. Proposta também muda regras de fundos de investimento no setor

Uma nova lei vai impulsionar o crescimento da economia nacional por meio de investimentos na infraestrutura. A edição desta quarta-feira (10) do Diário Oficial da União traz a Lei nº 14.801/2024, sancionada integralmente pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O texto estabelece regras para a emissão de debêntures de infraestrutura por empresas da iniciativa privada que exploram serviços públicos e prevê criação de incentivos tributários para as empresas que financiam projetos de infraestrutura e emitem esses títulos.

"É um incentivo à captação de recursos no mercado para o desenvolvimento de projetos de investimentos na infraestrutura do país. Um dos setores a serem beneficiados é o de transportes, pois essa captação inovadora de capital privado reduzirá custos e, conseqüentemente, a pressão sobre o orçamento público, além de estimular a integração e o desenvolvimento do Brasil", disse o ministro dos Transportes, Renan Filho.

A medida beneficiará, com incentivos tributários, operadoras, concessionárias, permissionárias e empresas autorizadas de serviços públicos. O modelo viabiliza ainda a atração de recursos dos investidores institucionais como fundos de pensão e seguradoras, com incidência de imposto na fonte, além de recursos externos, complementando o atual modelo em operação, cujos papéis apresentam incentivo à participação da pessoa física.

Impactos

Os recursos captados no mercado serão destinados à implementação de projetos de investimento na área de infraestrutura, produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

Os impactos mais significativos previstos pela lei sancionada são:

- Redução de custos relacionados ao desenvolvimento de projetos de infraestrutura;
- Atração de investidores institucionais, como fundos de pensão e seguradoras;
- Redução da burocracia no processo de autorização de debêntures incentivadas por ministérios;
- Promoção de investimentos para infraestrutura ou de produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação.

O que é?

Debêntures são títulos de crédito emitidos por empresas com promessa de pagamento de juros após determinável período. Além de negociáveis no mercado, o mecanismo – ao contrário das ações – asseguram ao investidor uma renda fixa. É similar a um empréstimo que o comprador faz à empresa que a emitiu.

Conforme a Lei nº 14.801/2024, as debêntures devem ser emitidas até 31 de dezembro de 2030". A listagem com todas as áreas nas quais os recursos poderão ser aplicados caberá a um regulamento ainda a ser publicado.

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

Data: 11/01/2024

Portogente

Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

PORTO DE SANTOS À DERIVA NA ROTA DO FUTURO

Editor Portogente

O porto do futuro preserva o clima, é inteligente e, nele, a sustentabilidade é a chave.

A Conferência Porto do Futuro, que ocorrerá em Houston, USA, no próximo 4 de abril é uma oportunidade para refletir o futuro do principal porto do hemisfério sul, o Porto de Santos, dentro da pauta desse mega acontecimento. Evento referencial, organizado pela Universidade de Houston, promove um cenário com os principais atores do setor portuário mundial, com uma visão de promover excelência no comércio marítimo a partir dos portos.

Imagem 01 – Navio vaporizador e navio tanque



Fonte: https://staticshare.america.gov/uploads/2017/08/shutterstock_341612906_1.jpg



Veja mais * Projetos do Porto de Santos sem gestão para acontecerem

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115744-projetos-do-porto-de-santos-sem-gestao-para-acontecerem>

Nessa edição, com a participação de mais de 50 portos mundiais importantes, com qual contribuição relevante poderia participar o Porto de Santos, que há décadas anuncia as mesmas obras e, atualmente, ainda não se percebe um rumo que leve com certeza, ao final anunciado? Até agora, já se passaram atamancadamente 25% do prazo apertado para o porte do programa de obras colossais. Assim, não é possível tirar conclusões sobre caminhos e estratégias inovadoras, em relação ao longo passado de frustrações.

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

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

O descompasso político que ocorre na parceria com o governo do Estado de São Paulo para construir o túnel submerso é um exemplo de incerteza e descrença, como pergunta sem resposta. Acrescente-se, também, a escassez de investimentos que se constata no Brasil. Portanto, há que ser definido este alvo, como o conjunto de fins e meios envolvidos para, depois de quase um século, finalmente ser possível ir de túnel, para atravessar o canal do Porto de Santos.

Veja também * Porto de Santos como imenso canteiro de obras

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115601-porto-de-santos-como-imenso-canteiro-de-obras>

A equipe técnica do porto é constituída de bons profissionais concursados, mas com quantitativo deficitário para atender ao programa de volume e complexidade das obras anunciadas. Por isso, serão necessárias contratações de competências dentro de um cronograma. Todavia, no dia a dia não acontece o papel adequado do líder, algo tão vital para qualquer projeto de porte, de forma a agregar valor ao longo do tempo, neste caso, tão exíguo.

Veja ainda * Portos de Santos e do Maranhão disputam hinterlândias

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115685-portos-de-santos-e-do-maranhao-disputam-hinterlandias>

Neste ano de eleições municipais, tem destaque a relação do Porto com a cidade, onde situam-se 9 universidades, quatro públicas: USP, UNIFESP, UNESP e FATEC, como uma pauta prioritária, levando em conta a inauguração do corredor Bioceânico, a ser inaugurado neste ano, ligando por terra o continente sul-americano, a partir do Porto de Santos e aos portos chilenos de Arica e Iquique. E tem relevância o papel de porto concentrador (HUB), no qual hoje se destaca o Porto de Suape (PE).

Veja mais * Porto de Santos e a rota bioceânica do Atlântico ao Pacífico

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115431-porto-de-santos-ante-a-rota-bioceanica-do-atlantico-ao-pacifico>

O porto e a cidade de Santos precisam desinstalar, sem mais protelação, o navio do grupo Cosan, sem prática ESG (Ambiental, Social e Governança nas iniciais em inglês). Uma potência de explosão de 55 bombas de Hiroshima (Japão). Um debate que não pode se calar e providências indiscutíveis devem ser tomadas. Com a palavra: o presidente da Autoridade Portuária, sobre um potencial de 55 bombas atômicas, atracado na cabeceira do canal interno do porto e inquietando a população da cidade. .

Veja mais * Presidente do Porto de Santos avalia navio-tanque com potência de 55 bombas de Hiroshima



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115420-presidente-do-porto-de-santos-avalia-navio-tanque-com-potencia-de-55-bombas-de-hiroshima>

Carece de meta um programa de porto do futuro atrelado à industrialização do Brasil, sem estratégia para superar os custos e despesas de estatais que crescem acima da receita, bem como o fato dos investimentos no País têm sido insuficientes para promover potência para o crescimento. No caso do Porto de Santos, o principal do hemisfério sul, acrescente-se cumprir com responsabilidade a pauta ESG, como compromisso de preservar a vida.

Veja também * ESG sem o G não funciona

<https://portogente.com.br/noticias/opiniao/115461-esg-sem-o-g-nao-funciona>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 11/01/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – IMPULSO FERROVIÁRIO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O anúncio do ministro dos Transportes, Renan Filho, sobre a apresentação do Plano Nacional de Ferrovias no primeiro semestre deste ano, é um passo significativo para o desenvolvimento do setor ferroviário no Brasil. Além disso, a retomada das obras da Transnordestina em 2024 e o destaque dado a essa obra, considerada a maior em andamento no país, indicam o comprometimento do Governo com a ampliação da infraestrutura dedicada a esse modal.

A Transnordestina, ao conectar o Nordeste à malha nacional, apresenta-se como uma peça crucial para fortalecer a integração regional e nacional, abrindo novas possibilidades logísticas para escoamento de produtos e mercadorias. O avanço para ligar o Piauí ao Porto do Pecém, no Ceará, em 2023, demonstra o progresso já alcançado.

E as prioridades delineadas pelo Ministério dos Transportes, como os empreendimentos nos trechos entre Caetité e Barreiras (Fiol II) e Mara Rosa e Água Boa (Fico), evidenciam a abrangência do plano e a busca por integrar diferentes regiões do país.

O Plano Nacional de Ferrovias, com suas três bases estratégicas, mostra uma abordagem abrangente. A elaboração de normas para atrair investimentos, a criação de um banco de projetos qualificados e a otimização de contratos de renovação ferroviária são passos essenciais para garantir segurança jurídica, qualificação de projetos e fontes sustentáveis de recursos.

As metas para 2024, como a continuidade na recuperação da malha ferroviária e o desenvolvimento de projetos estruturantes, alinhadas com um investimento expressivo de recursos públicos no setor, são promissoras. Espera-se que essas iniciativas promovam não apenas a modernização da infraestrutura, mas também contribuam para a redução dos custos logísticos e o aumento da competitividade da produção nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

BIOCOMBUSTÍVEIS 1

O Governo pretende aumentar a mistura do biodiesel no diesel para 25%. A medida, que não tem data prevista para ser implantada, foi anunciada pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira

(PSD). Ele explicou que essa ampliação será realizada a partir da aprovação do projeto de lei sobre “o combustível do futuro”, em tramitação no Congresso Nacional.

BIOCOMBUSTÍVEIS 2

A intenção do Governo de ampliar a utilização do biodiesel não é novidade. Em dezembro, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) antecipou seu cronograma para expandir o uso do combustível. Atualmente, a mistura do biodiesel é de 12% e subiria um ponto percentual por ano - 13% neste ano, 14% em 2025 e 15% em 2026. Com a nova programação, a partir de março, esse índice será de 14% e chegará a 15% em 2025.

BIOCOMBUSTÍVEIS 3

Nessa mesma reunião do CNPE, Silveira conseguiu aprovar a suspensão da permissão de importação de biodiesel. Ontem, o ministro explicou que essa medida é necessária para não prejudicar a indústria local de biocombustível e, assim, evitar uma “instabilidade nos investidores”. “A liberação da importação em si poderia comprometer a indústria local de biodiesel, o crescimento dessa indústria no País, porque geraria uma instabilidade nos investidores”, disse. A interrupção dessa importação ainda foi considerada uma vitória do agronegócio.

BIOCOMBUSTÍVEIS 4

Nessa quarta-feira, durante evento sobre o Selo Biocombustível Social, Alexandre Silveira destacou: “Queremos que o biodiesel no Brasil seja para nós, brasileiros, o que o petróleo é para a Arábia Saudita”.

BBB

O fato de o Banco Central (BC) não ter realizado leilões extras de dólares no mercado financeiro no ano passado foi comemorado pelo vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB), nessa quarta-feira. Foi a primeira vez em 24 anos, desde que o BC adotou a política de câmbio flutuante, em 1999. Em suas redes sociais, Alckmin celebrou a marca, fazendo um trocadilho com o reality show Big Brother Brasil. “Na 24ª prova, o Brasil foi líder. Vencendo todas as previsões, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) avança no ‘game’ e quem leva o grande prêmio é o Brasil”, postou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 11/01/2024

NACIONAL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PRETENDE REALIZAR 13 LEILÕES RODOVIÁRIOS EM 2024

Governo planeja 13 leilões rodoviários e enfrenta desafios na duplicação da BR-381

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Trecho da BR-381/MG: o Ministério dos Transportes tem trabalhado para acelerar o processo das licitações e melhorar o tempo de estudo para modelar novos projetos Crédito: Divulgação/Dnit

A IDEIA DO MINISTÉRIO É DAR CONTINUIDADE AOS SERVIÇOS QUE ABRANGEM A RECUPERAÇÃO, OPERAÇÃO, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO, MONITORAMENTO, IMPLEMENTAÇÃO DE MELHORIAS E AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE DA MALHA RODOVIÁRIA NACIONAL

O ministro dos Transportes, Renan Filho, revelou na quarta-feira, dia 10, o plano da pasta de promover 13 leilões rodoviários ao longo do ano de 2024. Esse projeto pode representar um total de R\$122 bilhões em investimentos do setor privado.

A ideia do Ministério é dar continuidade aos serviços que abrangem a recuperação, operação, manutenção, conservação, monitoramento, implementação de melhorias e ampliação de capacidade



da malha rodoviária nacional. O ministro afirmou que o Governo pretende ter leilões com mais competição em 2024.

Entre trechos a serem leiloados estão:

- BR-040/MG | Belo Horizonte (MG) – Juiz de Fora (MG)
- BR-381/MG | Belo Horizonte (MG) – Governador Valadares (MG)
- BR-364/GO/MT | Rio Verde (GO) – Rondonópolis (MT)
- BR-153/262/GO/MG
- BR-262/MG | Uberaba (MG) – Betim (MG)
- BR-040/MG/GO | Belo Horizonte (MG) – Cristalina (GO)
- BR-040/MG/RJ | Juiz de Fora (MG) – Rio de Janeiro (RJ)
- BR-070/174/364/MT/RO | Vilhena (RO) – Cuiabá (MT)
- BR-369/373/376/PR e PR-170/232/445/090 Lote 3 do Paraná
- BR-060/452/GO | Rio Verde (GO) – Goiânia (GO) – Itumbiara (GO)
- BR-163/277/PR e PR-158/180/182/280/483 Lote 6 do Paraná
- BR-364/RO | Porto Velho (RO) – Vilhena (RO)
- GO-020/060/070/080

O ministro reafirmou seu compromisso, mesmo não tendo atingido a meta esperada em 2023. Na ocasião, o órgão planejava realizar quatro leilões e lançar cinco novos editais. Entretanto, só foram realizadas de fato duas concessões e lançados quatro editais.

Ciente de que o número de 13 leilões a serem realizados é uma ambição alta, o Ministério dos Transportes tem trabalhado em conjunto com a ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres) e o Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) para acelerar o processo das licitações e melhorar o tempo de estudo para modelar novos projetos.

“Não é razoável o Brasil fazer um leilão por ano, que é a média histórica. Em 25 anos, o Brasil fez 23 leilões de rodovias federais. É muito pouco diante da nossa necessidade de infraestrutura. A gente levava 6 anos para estudar e modelar a concessão de uma rodovia, isso não dialoga com o que precisamos”, declarou.

O ministro também revelou que recebeu uma cobrança direta do presidente Luiz Inácio Lula da Silva para encontrar uma solução para a duplicação da BR-381, conhecida como “Rodovia da Morte”. O projeto já teve leilões cancelados por falta de propostas e enfrenta dificuldades devido a sua localização geográfica. O presidente Lula considera essa duplicação crucial para o desenvolvimento de Minas Gerais e para a redução de acidentes. Diante das dificuldades na concessão, o Ministério dos Transportes e o Palácio do Planalto estão considerando outras alternativas para resolver a situação, como a realização de trechos em obra pública ou a concessão de parte da rodovia ao Exército.

Otimização dos contratos

O Governo pretende otimizar 14 contratos de rodovias, possibilitando um investimento adicional de R\$ 110 bilhões em 2024. Em setembro, o Ministério dos Transportes estabeleceu um prazo até 31 de dezembro de 2023 para as empresas manifestarem interesse em alterar os termos dos acordos de concessão.

Quatro contratos foram analisados por um grupo de trabalho da pasta, aguardando parecer do TCU (Tribunal de Contas da União), enquanto outros 10 buscaram readequação por meio da portaria, que devem ser avaliadas esse ano. O objetivo é equilibrar os contratos no tempo e na tarifa, considerando as mudanças nos preços dos insumos e a necessidade de adequação das rodovias para as obras. Além de facilitar a retomada dos empreendimentos, a previsão é de que a harmonização desses contratos viabilize a participação dos investidores em futuros leilões.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

NACIONAL - RENAN FILHO QUER APRESENTAR O PLANO NACIONAL DE FERROVIAS NESTE SEMESTRE

Ministro dos Transportes disse também que espera retomar obras da Transnordestina

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



O ministro Renan Filho apresentou um balanço do trabalho na pasta em 2023. Segundo ele, o índice de condição da malha rodoviária atingiu o melhor patamar em sete anos Crédito: Marcio Ferreira/MT

O ministro dos Transportes, Renan Filho, pretende apresentar o Plano Nacional de Ferrovias no primeiro semestre deste ano. Além disso, a pasta prevê retomar as obras da Transnordestina em 2024. As informações foram repassadas a jornalistas na terça-feira, dia 9, em coletiva de imprensa concedida pelo

ministro.

“Essa [Transnordestina] é a maior obra de infraestrutura em andamento no Brasil no momento, avaliada em quase R\$ 12 bilhões, dos quais R\$ 5 bilhões já foram investidos e R\$ 7 bilhões estão em investimento”, explicou Renan Filho.

O ministro destacou o potencial da Transnordestina para ligar o Nordeste à malha nacional. Em 2023, houve avanço para conectar o Piauí ao Porto do Pecém, no Ceará.

Entre outras prioridades do Ministério estão os empreendimentos do trecho entre Caetité (BA) e Barreiras (BA), da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol) II, e entre Mara Rosa (GO) e Água Boa (MT), da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico). O primeiro inclui 485 km e o segundo 363 km.

Em nota, o Ministério dos Transportes informou que o Plano Nacional de Ferrovias tem três bases. A primeira, é a elaboração de um portfólio com normas para atrair investimentos com segurança jurídica através das políticas de transporte ferroviário da pasta.

O segundo é a criação de um banco de projetos qualificados com o pipeline de projetos ferroviários, e o terceiro é a fonte de recursos para o projeto que consiste na otimização de contratos de renovação ferroviária com o objetivo de levantar recursos próprios para o setor de ferrovias em diálogo com as empresas.

Balanço

Renan Filho também apresentou um balanço do trabalho na pasta em 2023. Segundo ele, o índice de condição da malha rodoviária (ICM) bom chegou a 67%, melhor patamar em sete anos.

“Demos um salto de 15 pontos percentuais em um ambiente que vinha tendo queda de 2016 a 2022. Essa é a demonstração de que o investimento que fizemos foi bastante relevante, e nossa meta é avançar ainda mais, em 80% da malha boa, atingindo o melhor nível de toda a série histórica”, afirmou Renan Filho.

O ministro ressaltou que entre outros objetivos para 2024 está dar continuidade na recuperação da malha ferroviária e o desenvolvimento de projetos estruturantes na pasta. Para ele, as expectativas serão possíveis com as condições promovidas pelo arcabouço fiscal.

Com as condições promovidas pelo arcabouço fiscal, esperamos investir de R\$ 70 bilhões a 80 bilhões em recursos públicos no setor até 2026. Além disso, desenvolvemos uma carteira de projetos atrativos para aproximar ainda mais o setor privado neste ano”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

NACIONAL - LULA SANCIONA NOVA LEI DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA

Entenda como as novas regras influenciam investidores, empresas e o desenvolvimento econômico do país

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Empresas emissoras das debêntures de infraestrutura podem deduzir o valor total dos juros pagos ou incorridos ao calcular o lucro líquido, segundo as leis de imposto de renda e CSLL Crédito: Lúcio Bernardo Jr./Agência Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou, na edição desta quarta-feira, 10, do Diário Oficial da União, a Lei 14.801/24, que cria debêntures de infraestrutura para concessões de serviços públicos, sem vetos.

As debêntures representam títulos de dívida emitidos pelas empresas com a finalidade de angariar fundos para suportar seus projetos de investimento. Esses instrumentos financeiros são acessíveis a pessoas físicas e jurídicas, que, ao adquiri-los, passam a receber juros periodicamente até a quitação total, assemelhando-se a um empréstimo.

No contexto específico das debêntures de infraestrutura, trata-se de um mecanismo no mercado de capitais que incorpora incentivos fiscais destinados a impulsionar os investimentos nesse setor. A norma determina que os recursos arrecadados por meio dessas debêntures devem ser direcionados para projetos prioritários de infraestrutura ou produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação, sujeitos à regulamentação do Poder Executivo federal. A emissão desses títulos deve ser feita até 31 de dezembro de 2030, seguindo novas regras para os fundos de investimento.

A nova lei cria debêntures de infraestrutura, uma modalidade adicional às debêntures incentivadas, em vigor desde 2011, ambas baseadas em incentivos tributários. Os dois modelos operam com benefícios fiscais, mas a diferença crucial é para quem esses benefícios se aplicam: enquanto as debêntures incentivadas favorecem os compradores, as debêntures de infraestrutura oferecem vantagens às empresas emissoras.

Conforme a legislação, as empresas emissoras dessas debêntures têm permissão para excluir 30% dos juros pagos aos detentores dos títulos na hora de calcular o lucro real e a base de cálculo da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) em cada período.

Além disso, as empresas emissoras podem deduzir o valor total dos juros pagos ou incorridos ao calcular o lucro líquido, de acordo com as leis de imposto de renda e CSLL.

Ficam impostas restrições quanto aos compradores, proibindo aquisição por pessoas ligadas a empresa emissora e impondo multa de 20% sobre o valor da debênture em caso de descumprimento. A entidade responde solidariamente pela multa em casos de dolo, fraude, conluio ou simulação, se as proibições forem infringidas.

Quanto à tributação, as debêntures de infraestrutura terão tratamento semelhante ao da renda fixa para investidores brasileiros, com tabela progressiva de Imposto de Renda. Investidores estrangeiros pagarão 15% de IR, podendo chegar a 25% se o país de residência for considerado com tributação favorecida, conforme acordos internacionais do Brasil para evitar evasão fiscal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

REGIÃO SUDESTE - SP PEDE ESTUDO DE TRAÇADO PARA CAMINHÕES EM NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO

Concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes recebeu aval para iniciar análise do projeto de implantação da via

Por CÁSSIO LYRA cassio@portalbenews.com.br



O esgotamento do Sistema Anchieta-Imigrantes foi admitido pelo governador Tarcísio de Freitas, que vê a nova pista como um empreendimento importante para a logística do estado Crédito: Divulgação/Ecovias

O Governo de São Paulo autorizou que a Ecovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, inicie a elaboração dos estudos visando o projeto de implantação da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Segundo documento enviado à Agência de

Transportes de São Paulo (Artesp), a empresa terá de planejar um traçado que permita o fluxo de veículos de passeio, ônibus e caminhões, simultaneamente, com destino ao Porto de Santos.

O documento enviado à Artesp foi assinado pelo secretário de Parcerias em Investimentos (SPI), Rafael Benini, que, inclusive, se reuniu com representantes da agência na manhã de quarta-feira (10).

“A SPI determina que seja incorporado ao Contrato de Concessão e atribuído à Concessionária Ecovias dos Imigrantes, a responsabilidade pela elaboração de estudos e respectivos projetos, funcional e executivo, necessários para a futura construção e implantação de nova infraestrutura, visando à ampliação de capacidade do Sistema Anchieta-Imigrantes, para uma nova ligação entre o planalto e a baixada santista, tendo como premissa, a busca por um traçado que agregue, simultaneamente, o atendimento aos fluxos de tráfego (inclusive ônibus e caminhões) e adequado às condicionantes ambientais”, diz trecho do documento.

De acordo com a secretaria estadual, a concessionária ficará responsável por elaborar estudos de tráfego e projetos funcional e básico, incluindo avaliações topográficas, sondagens e investigações geológicas e hidrogeológicas necessárias.

O prazo de conclusão dos estudos a serem realizados pela concessionária será de 24 meses, que, segundo o estado, podem ser prorrogáveis por mais 12 meses.

“O Sistema Anchieta-Imigrantes recebe um grande fluxo de veículos diariamente e essa demanda cresce ao longo dos anos. Com essa autorização para o início dos estudos, estamos planejando ações estruturais de longo prazo para solucionar gargalos de mobilidade entre a Baixada Santista e o Planalto. A premissa desse projeto envolve a elaboração de um traçado que atenda as necessidades de tráfego e os preceitos ambientais”, comentou Benini.

Os custos de produção desses documentos serão de responsabilidade da concessionária e o cálculo para o reequilíbrio econômico-financeiro da execução desse trabalho será feito com base nos gastos efetivamente realizados e aprovados pelo Poder Concedente.

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) anunciou em dezembro passado o pedido para que a Ecovias fizesse a elaboração do projeto da nova pista. A declaração ocorreu durante sua participação em uma audiência pública ocorrida na Assembleia Legislativa que discutiu os desafios e melhorias para as rodovias concedidas.

Tarcísio admitiu o esgotamento do Sistema Anchieta-Imigrantes e, por essa razão, salientou a importância do empreendimento para a logística do estado.

Durante cumprimento de agenda na Europa ainda este mês, o governador disse que a comitiva do Governo do Estado vai se reunir com a empresa controladora da Ecovias para fazer a apresentação do projeto da nova ligação rodoviária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

REGIÃO SUDESTE - CAMINHONEIROS TÊM APENAS UMA VIA PARA CHEGAR AO PORTO DE SANTOS

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

O Sistema Anchieta-Imigrantes, que faz a ligação entre a capital de São Paulo e o Litoral, já apresenta uma grande saturação devido ao número de veículos que passam pelas rodovias concedidas diariamente, e isso inclui os veículos pesados que se direcionam ao Porto de Santos.

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

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

Com o planejamento de que os caminhões, que em sua grande maioria rumam em direção ao cais santista, possam se deslocar por uma segunda via além da Anchieta, espera-se bons resultados para a movimentação de cargas, principalmente contêineres, no Porto de Santos, que ainda são transportados em sua maioria pelo modal rodoviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SANTOS VOLTA A TER GRUPAMENTO DE FUZILEIROS NAVAIS APÓS 48 ANOS

Corporação foi reativada oficialmente durante cerimônia e terá inicialmente 56 militares

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



O Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos será composto inicialmente por 56 fuzileiros navais, mas será aumentado para 158 militares entre os próximos dois e três anos Crédito: Cássio Lyra/BE

A Marinha do Brasil reativou na quarta-feira (10), em Santos (SP), o Grupamento de Fuzileiros Navais da cidade (GptFNSantos). O efetivo contará com 56 militares, que vão atuar sob área de jurisdição do Comando do 8º Distrito



Naval. Santos voltará a ter o grupamento depois de 48 anos. A cerimônia ocorreu na sede de fuzileiros navais da Marinha, no bairro da Ponta da Praia.

Segundo anunciado pela Marinha, inicialmente o grupamento será composto por 56 fuzileiros navais. O efetivo será aumentado para 158 militares entre os próximos dois e três anos.

O evento foi presidido pelo comandante de Operações Navais da Marinha, almirante de Esquadra Wladmilson Borges de Aguiar, que condecorou o capitão de Fragata Eric Ricardo de Souza, que vai comandar o Grupamento de Fuzileiros Navais de Santos. Natural do Rio de Janeiro, ele tem 45 anos.

Segundo explicou o novo comandante, o 8º Distrito Naval era o único grupamento da Marinha que não possuía um efetivo de fuzileiros navais subordinado a ela. A reativação ocorre pela importância do estado de São Paulo e do Porto de Santos para o Brasil dentro do cenário econômico, visando a segurança das operações.

“A Marinha veio acompanhando a evolução dos últimos acontecimentos e da importância de São Paulo, sobretudo o Porto de Santos para a economia brasileira. A Marinha viu a necessidade da presença de uma tropa de fuzileiros para poder suprir uma carência, a necessidade de ter um efetivo próximo ao porto em casos de urgência”, disse o comandante.

A unidade funcionou em Santos de 1963 a 1976. Segundo o capitão de Fragata, na ocasião, o governo desativou o grupamento por questões orçamentárias e de reestruturação da Marinha à época.

A ativação do grupamento tem como objetivo principal ampliar a capacidade operativa na área, fortalecendo as operações de fuzileiros navais, cooperação com órgãos federais, ações que correspondem a Garantia da Lei e da Ordem (GLO) e defesa dos portos.

A atuação dos militares visa aprimorar a efetividade e controle nas instalações portuárias de Santos, São Sebastião (SP) e Paranaguá (PR), além do aumento da presença na fronteira em Foz do Iguaçu.

A frota contará com equipamentos, armamentos e viaturas terrestres que vão auxiliar nas operações dos fuzileiros navais.

“Falamos de segurança não só da questão territorial da nossa costa, mas também do combate ao tráfico de drogas e de armas que refletem nas cidades da região. A Prefeitura vai apoiar amplamente qualquer ação ou qualquer necessidade de infraestrutura para melhoria do atendimento dos fuzileiros navais no município”, comentou o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), que participou da solenidade.

A solenidade contou com a presença de oficiais da Marinha, bem como representantes da cidade, da comunidade portuária e também de oficiais do Exército e da Aeronáutica.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

REGIÃO SUDESTE - COM SUPERÁVIT DE US\$ 23 BILHÕES, AGRONEGÓCIO DE SP BATE RECORDE EM 2023

Exportações do setor atingiram US\$ 28,39 bilhões, um aumento de 9,3% em relação a 2022

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

O agronegócio de São Paulo registrou um superávit de US\$ 23,3 bilhões ao longo de 2023, número 11,8% maior que o registrado em 2022. Este representa o melhor saldo de toda a série histórica. Os dados, divulgados na quarta-feira (10), são do Instituto de Economia Agrícola (IEA), da Agência Paulista de Tecnologia dos Agronegócios (APTA), órgão da Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado.

As exportações do setor no ano passado atingiram US\$ 28,39 bilhões, um aumento de 9,3% em relação a 2022. Já as importações em 2023 foram de US\$ 5,05 bilhões.



O líder no ranking das exportações do agro paulista foi o complexo sucroalcooleiro, que representou US\$ 10,76 bilhões em transações, sendo 88,2% de açúcar e 11,8% de etanol Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo

O agronegócio representou 40% das exportações do estado de São Paulo em 2023, que somaram US\$71,03 bilhões – mais de 20% do total nacional. Em relação às importações, o setor foi responsável por 7% do total estadual.

“São Paulo é o estado com maior valor bruto de produção por hectare do Brasil e com o maior número de culturas diversificadas. Esse ano vai ser um ano difícil, de seca, e nós vamos trabalhar em muitas frentes: crédito, seguro rural, conectividade, irrigação e assistência técnica. Precisamos estar cada vez mais preparados para o futuro. E o agro é o futuro do Brasil e do Estado de São Paulo”, disse o secretário de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, Guilherme Piai.

O líder no ranking das exportações foi o complexo sucroalcooleiro, que representou US\$ 10,76 bilhões em transações, sendo 88,2% de açúcar e 11,8% de etanol.

Completam os cinco primeiros colocados entre produtos exportados o complexo soja (US\$ 3,64 bilhões, tendo a soja em grão 82,7% de participação no grupo); setor de carnes (US\$ 3,15 bilhões, em que a carne bovina respondeu por 82,6%); produtos florestais (US\$ 2,70 bilhões, com participações de 51,1% de celulose e 41,1% de papel) e o grupo de sucos (US\$ 2,27 bilhões, dos quais 97,7% referentes a suco de laranja).

Em 2023 na comparação com 2022, houve importantes alterações nos valores exportados dos principais grupos de produtos da pauta paulista. Os destaques ficaram para os aumentos do complexo sucroalcooleiro (+26,8%) e do segmento de sucos (+18,3%).

A China é o principal destino das exportações do estado com US\$7,26 bilhões e detém 25,6% de participação no total do agro paulista.

Importações

Em 2023, os principais produtos de importação do agronegócio paulista foram: papel (US\$394,16 milhões), salmão (US\$380,16 milhões) e trigo (US\$300,08 milhões) e representando 21% do total importado (US\$5,05 bilhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

REGIÃO NORTE - ANTAQ PRORROGA PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE VILA DO CONDE

Decisão também aprova audiência pública virtual no dia 25 de janeiro

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Consulta pública relativa ao arrendamento da Área VDC29 passa a valer até 1 de fevereiro (Foto: Divulgação)

Agora, a consulta pública passa a valer até o dia 1 de fevereiro. A decisão ainda aprova a realização de audiência pública

exclusivamente virtual no próximo dia 25 de janeiro, às 10h. A audiência será presidida pelo relator do processo, o diretor Wilson Lima Filho.

O edital prevê que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento VDC29 envolvem recepção, armazenagem e expedição de grãos sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho. A superfície da área de arrendamento é de 67.448m², com conexões de rodovia e cais. O prazo de arrendamento será de 25 anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024

NACIONAL - 714 MIL TRANSPORTADORES DE CARGAS PODEM SER SUSPENSOS, ALERTA ANTT

Falta de atualização obrigatória também pode acarretar em multa de até R\$ 3 mil

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



Registro é obrigatório desde 2009 e ajuda a regular a atividade no Brasil (Foto: Divulgação ANTT)

O prazo para a atualização obrigatória do primeiro grupo dos dados cadastrais no registro nacional de transportadores de cargas termina na próxima semana. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) alertou que cerca de 714 mil transportadores ainda não atualizaram o cadastro e podem ter o direito suspenso de realizar fretes este ano.

O Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC) deve ser feito por transportadores das categorias Transportador Autônomo de Cargas (TAC), Empresa de Transporte de Cargas (ETC) e Cooperativa de Transporte de Cargas (CTC).

Para a categoria CTC, o fim do prazo é no dia 21 de janeiro. Para a ETC, o prazo é até dia 26 de fevereiro e para a TAC a data final é dia 22 de março.

Para os transportadores que estejam regularizados com os requisitos, o registro será feito de forma automática, mas os que precisam de atualização, o registro nacional será suspenso caso não seja regularizado.

A falta de atualização acarreta multa de R\$ 750, mas caso o transportador não possua nenhum registro no RNTRC ou com inscrição pendente, suspensa ou cancelada, e que esteja trabalhando para terceiros, a multa prevista é de R\$ 3 mil.

O RNTRC é obrigatório desde 2009 e ajuda a regular a atividade no Brasil, proteger embarcadores e outros clientes que necessitam contratar um transportador. A inscrição para o registro é gratuita.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 11/01/2024



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP CONGESTIONAMENTOS DE CAMINHÕES EM CUBATÃO TERÃO SOLUÇÃO CONJUNTA

Informações: Autoridade Portuária de Santos (11 de janeiro de 2024)

APS assume compromisso de auxiliar a disciplinar e tornar mais rápido o atendimento dos caminhões

Organizar a chegada dos caminhões que descem a Serra do Mar para acessar áreas retroportuárias, assim como já acontece no Porto Organizado de Santos, é o resultado da primeira reunião para resolver os problemas de congestionamentos em Cubatão, realizada nesta terça-feira (9/01), na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). O presidente da Companhia, Anderson Pomini, firmou compromisso nesse sentido.

A reunião contou com representantes de terminais portuários, Prefeitura de Cubatão e Ecovias. Todos os presentes mostraram os problemas causados pela falta de estacionamentos e concordaram que a solução deve ser buscada de forma conjunta. A APS tem propostas no sentido de disciplinar e tornar mais rápido o atendimento dos caminhões que chegam nas retroáreas.

O presidente Pomini, após ouvir todos os participantes, colocou à disposição o sistema tecnológico que a APS utiliza na área do Porto Organizado, sob sua gestão. “Podemos compartilhar esta tecnologia, sempre de acordo com o que for consensuado entre todos os envolvidos”, afirmou o presidente.

Representantes do Ecoporto/Ecopátio, Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Prefeitura de Santos, Prefeitura de Cubatão, Ecovias e APS se comprometeram em buscar dados mais precisos junto aos caminhões que acessam as retroáreas, fora do Porto Organizado, de modo a facilitar as soluções a serem definidas no próximo encontro, em data ainda a ser agendada.

No próximo encontro estarão presentes também a Polícia Rodoviária, caminhoneiros e responsáveis pelas retroáreas.

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

Data: 11/01/2024

SANTOS ESPERA RECEBER 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS NA TEMPORADA DE CRUZEIROS

Informações: Governo do Estado de São Paulo (11 de janeiro de 2024)



O maior porto do Brasil projeta impacto financeiro de R\$ 640 milhões até maio deste ano para a cidade – Imagem de chandlervid85 no Freepik

A temporada de cruzeiros no Brasil começou em outubro de 2023 e se estenderá até maio deste ano, sendo a maior dos últimos dez anos. No total, são 195 dias de duração e quase sete meses navegando.

O Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini (Concais), localizado em Santos, receberá 15 embarcações em 2024, sendo cinco navios que farão embarques regulares na cidade, são eles: MSC Grandiosa, MSC Preziosa, MSC Armonia, Costa Diadema e Costa Favolosa.



A Secretaria de Turismo e Viagens do Estado de São Paulo, monitora, por meio do Centro de Inteligência de Economia do Turismo (CIET), os impactos positivos provocados pelos cruzeiros. Na alta estação, a Baixada Santista deve receber um total de 2,8 milhões de visitantes.

Devido à presença dos navios, o porto de Santos, maior do Brasil, promove os atrativos turísticos da cidade, atraindo cada vez mais turistas que podem optar por ficar mais uns dias na região e conhecer sua bela extensão de praias.

Ao todo, são esperados quase 1 milhão de passageiros entre embarque, desembarque e navios de trânsito, com 560 mil leitos ofertados a partir de Santos. De acordo com Concais, impacto financeiro será de R\$ 640 milhões para cidade.

“Os cruzeiros contribuem significativamente para o turismo no estado de SP por meio da economia, geração de empregos, infraestrutura, promoção turística, além de cultura e entretenimento. A chegada e partida nos portos movimentam turistas de diversas partes do mundo que consomem da economia local, como transporte, alimentação, comércio, serviços de turismo e hospedagem”, explica o secretário de Turismo e Viagens, Roberto de Lucena.

A indústria cria empregos diretos e indiretos para residentes, sendo desde trabalhadores portuários, guias turísticos e pessoas de fora que querem viver a experiência de trabalhar em um navio. Segundo a Cruise Lines International Association (CLIA), a expectativa do setor para este ano é gerar 80 mil empregos.

Além disso, a indústria também incentiva investimentos na infraestrutura turística, como por exemplo melhorar os portos e terminais de cruzeiros, tornando-os mais confortáveis para os cruzeiristas, isso não só beneficia o setor, mas também outros aspectos do turismo local.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 11/01/2024

AUSTRÁLIA REJEITA PLANOS DE PORTOS EÓLICOS DEVIDO AO IMPACTO AMBIENTAL INACEITÁVEL

Informações: Maritime Executive (11 de janeiro de 2024)

O governo federal da Austrália rejeitou os planos para o primeiro porto de vento do país, alegando que teria “impactos inaceitáveis” no meio ambiente e na vida selvagem. Esse posicionamento cria também um grande desafio para os primeiros projetos planejados de fazendas eólicas offshore. A decisão do governo federal foi tomada em meados de dezembro e tornou-se pública hoje, 8 de janeiro, com tanto a Corporação do Porto de Hastings, que sediaria a área de montagem e preparação, quanto o governo de Victoria afirmando que explorarão alternativas.

A Austrália se juntou recentemente aos esforços globais para desenvolver energia renovável a partir de fazendas eólicas offshore. O país passou por um longo processo de estabelecimento do quadro regulatório antes de selecionar a costa ao largo de Victoria para sediar os primeiros projetos do país. A área foi escolhida em 2022 e abrange uma extensão da costa com pouco mais de 12 milhas na região de Gippsland, perto da cidade de Golden Beach.

Victoria tem a meta de desenvolver 2 GW de energia eólica offshore até 2032 e 9 GW até 2040. No entanto, um dos muitos desafios foi uma revisão que constatou que nenhum dos portos na região era adequado para apoiar o desenvolvimento de grandes fazendas eólicas offshore.

Os planos foram elaborados no Porto de Hastings, estatal, e envolviam a dragagem de aproximadamente 227 acres, incluindo uma área de pântano. Planejavam também recuperar cerca de 70 acres para criar um ponto de montagem em grande escala para as primeiras duas fazendas eólicas offshore do país.

A corporação que opera o porto destaca que o Porto de Hastings foi escolhido como a área mais adequada devido à grande extensão de terra disponível próxima a canais de águas profundas. Além

disso, possui capacidade de canal e está próxima às instalações portuárias existentes. O porto de vento estava vinculado aos primeiros dois projetos em Gippsland e Portland.

“A ação proposta provavelmente causará danos irreversíveis ao habitat de aves aquáticas, aves migratórias, invertebrados marinhos e peixes”, concluiu Tanya Plibersek, Ministra do Meio Ambiente e Água, em sua declaração justificativa para a decisão. Ela menciona especificamente os impactos da destruição ou modificação substancial das áreas úmidas. Também destaca que a dragagem perturbaria o fluxo das marés na área.

De acordo com a legislação australiana, a decisão é uma sentença final sem meio de apelação. No entanto, o governo estadual ou o operador do porto poderiam optar por levar o governo federal aos tribunais, mas isso acarretaria em um longo atraso.

Em sua solicitação para o projeto, afirmaram: “Se as instalações portuárias não estiverem disponíveis para apoiar a indústria eólica offshore a tempo do desenvolvimento da primeira fazenda eólica offshore, o crescimento no setor eólico offshore de Victoria será limitado devido à falta de infraestrutura portuária adequada. Além disso, atrasos nas atualizações do porto levarão a restrições para os desenvolvedores de energia eólica offshore, reduzindo, em última instância, o volume de energia renovável gerado por meio de energia eólica offshore, comprometendo as metas de energia limpa de Victoria.”

A Corporação do Porto de Hastings reconheceu hoje que recebeu a decisão. Relatou que está atualmente considerando opções. Da mesma forma, o governo de Victoria disse que estudará as opções. Falando à imprensa local, autoridades governamentais afirmaram que não seriam dissuadidas de avançar com os planos para a energia eólica offshore.

Entre as opções que podem explorar estão a revisão da proposta para abordar as preocupações e submetê-la novamente. Também podem considerar realocar a operação para um novo local, mas isso também exigiria a apresentação de uma nova proposta para análise. Relatos da mídia indicam que a fazenda eólica Star of the South, provavelmente a primeira da Austrália, também estava avaliando Geelong ou Bell Bay na Tasmânia como locais secundários para a construção e montagem de materiais.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 11/01/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

EFRAIN PEREIRA DA CRUZ EXONERADO DO MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA

Diário Oficial da União traz a exoneração do secretário-executivo da pasta, que será substituído por Arthur Valério

Por epbr 11 de janeiro de 2024 Em Política energética



Efrain da Cruz, ex-secretário-executivo de Minas e Energia, substituído por Arthur Valério (Foto: Gilmar Félix/Aneel)

Apuração em andamento

O secretário-executivo do Ministério de Minas e Energia, Efrain Pereira da Cruz, foi exonerado nesta quinta-feira (11/1) do



cargo. Será substituído por Arthur Valério, que comandava a assessoria jurídica do ministério.

A exoneração pegou a indústria de energia de surpresa.

Efrain da Cruz é também representante do governo no Conselho de Administração da Petrobras.

É da cota do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e ligado aos senadores Marcos Rogério (PL/RO) e Davi Alcolumbre (União/AP).

Ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), Efrain foi para o ministério em março.

Advogado, especialista em Direito da Energia, fez carreira no setor elétrico. Seu currículo inclui experiências como diretor das Centrais Elétricas de Rondônia (Ceron) e da Companhia de Eletricidade do Acre (Eletroacre).

Foi também membro consultor titular da Comissão Especial de Energia do Conselho Federal da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB) e presidente da Associação de Reguladores de Energia dos Países de Língua Oficial Portuguesa (Relop).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/01/2024

VIBRA FAZ ACORDO COM INPASA PARA METANOL VERDE

Empresas vão estudar parcerias para produção e venda do combustível renovável destinado ao transporte marítimo e às indústrias

Por epbr 11 de janeiro de 2024 Em Notícias

RIO — A Vibra Energia anunciou nesta quarta-feira (10/1) a assinatura de um memorando de entendimentos com a Inpasa Agroindustrial para estudar parcerias na produção e venda de metanol verde. O foco será no combustível derivado de etanol para uso no transporte marítimo e na indústria.

Os estudos têm um prazo inicial de 180 dias e serão conduzidos por representantes a serem designados pelas partes.

O metanol verde, também conhecido como e-metanol, representa uma fonte de energia com baixa pegada de carbono, apresentando reduções significativas nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) ao longo do ciclo de vida, se comparado aos combustíveis fósseis.

Além disso, sua utilização contribui para a diminuição das emissões de outros poluentes de material particulado.

Novo mercado para a Vibra

A vice-presidente de Energias Renováveis e ESG da Vibra, Clarissa Sadock, afirmou que esse é um novo mercado para a distribuidora e que o metanol verde tem potencial para reduzir de forma significativa as emissões do transporte marítimo.

“O transporte marítimo é responsável por cerca de 3% das emissões de gases de efeito estufa e vem buscando alternativas mais verdes para se utilizar como combustível. Hoje o combustível mais comum na navegação é o bunker, e quando a gente sai do bunker para o metanol verde, existe aí uma redução bastante importante, não só na emissão de CO₂, mas também com outros gases como, por exemplo, o enxofre”, disse a executiva em rede social.

“Pensando na Vibra, além de estar trazendo um produto sustentável para o nosso portfólio, a gente está também entrando num novo segmento de mercado que a gente não atuava. Então aumentando assim o nosso leque de produtos para oferecer para os nossos clientes.”



Durante o seminário O Futuro da Energia Vem de Vibra, Sadock afirmou que a agenda de descarbonização é liderada, agora, pelos consumidores, que estão exigindo soluções para reduzir suas emissões de carbono.

Veja, na íntegra, a discussão sobre gestão de energia e compensação de carbono no evento promovido pela agência epbr:

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/01/2024

ADIÇÕES DE CAPACIDADE EÓLICA E SOLAR DEVEM DOBRAR NO BRASIL, EUA, EUROPA E ÍNDIA ATÉ 2028

Relatório da Agência Internacional de Energia aponta que expansão renovável também começa a acelerar no Oriente Médio e Norte da África

Por Nayara Machado 11 de janeiro de 2024 Em Energia solar, Eólica, Transição energética

BRASÍLIA — As adições de energia solar fotovoltaica e eólica onshore devem mais que dobrar nos Estados Unidos, União Europeia, Índia e Brasil até 2028, em comparação com os últimos cinco anos, prevê a Agência Internacional de Energia (IEA, em inglês).

Em relatório publicado nesta quinta (11/1), a IEA analisa que ambientes políticos favoráveis e a crescente atratividade econômica das renováveis são os principais impulsionadores dessa aceleração.

Em 2023, estima-se que 96% da capacidade de energia solar e eólica de grande escala recém-instalada tiveram custos de geração inferiores aos de novas usinas a carvão e gás natural. No caso da solar, os preços à vista dos módulos caíram quase 50% em relação ao ano anterior, com a capacidade de fabricação atingindo três vezes os níveis de 2021.

Na União Europeia e no Brasil, a expectativa é que as instalações de painéis fotovoltaicos em telhados superem as de grandes usinas, com os consumidores residenciais e comerciais investindo na geração própria para reduzir suas contas de eletricidade. No Brasil, a geração própria de energia solar cresceu 40% em 2023.

Nos Estados Unidos, a Lei de Redução da Inflação (IRA, em inglês) já mostra resultados na aceleração das adições de capacidade, apesar de problemas na cadeia de abastecimento e preocupações comerciais a curto prazo.

Já a Índia tem um cronograma acelerado de leilões para energia eólica terrestre em grande escala e energia solar fotovoltaica, o que, juntamente com a melhoria da saúde financeira das distribuidoras, deve acelerar as instalações.

Transformação no mix de energia

Segundo a IEA, o mundo está a caminho de adicionar mais capacidade renovável nos próximos cinco anos do que foi instalado desde a construção da primeira usina comercial de energia renovável, há mais de 100 anos.

No cenário principal do relatório, quase 3,7 terawatts (TW) de nova capacidade renovável entram em operação no período de 2023 a 2028, impulsionados por políticas de apoio em mais de 130 países, com solar e eólica representarão 95% dessa expansão.

Já em 2024, a agência vê eólica e solar fotovoltaica gerando juntas mais eletricidade do que as hidrelétricas. É esperado que as renováveis ultrapassem o carvão em 2025 e a nuclear entre 2025 e 2026. Até 2028, elas devem responder por mais de 42% da geração global de eletricidade, com a participação eólica e solar dobrando para 25%.

No entanto, observa que ainda será necessário um esforço político para alcançar a meta da COP28 de triplicar a capacidade global de energia renovável até 2030, para 11 TW.

“Sob as políticas e condições de mercado existentes, prevê-se que a capacidade global de energia renovável alcance 7,3 TW até 2028. Essa trajetória de crescimento veria a capacidade global aumentar para 2,5 vezes seu nível atual até 2030, ficando aquém da meta de triplicação. Os governos podem reduzir essa lacuna para ultrapassar 11 TW até 2030, superando desafios atuais e implementando políticas existentes mais rapidamente”, observa o documento.

Desafios para triplicar capacidade renovável

As políticas necessárias para alcançar a meta coletiva de triplicar as energias renováveis até 2030 varia significativamente por país e região.

De acordo com o relatório, os países do G20 respondem por quase 90% da capacidade global e, no cenário acelerado, que pressupõe uma implementação aprimorada de políticas e metas existentes, o bloco poderia triplicar essas instalações,

No entanto, os investimentos precisam acelerar em outros países também, incluindo economias emergentes e em desenvolvimento fora do G20, algumas delas ainda sem metas e políticas de apoio.

A agência divide os desafios em quatro categorias: 1) incertezas políticas e respostas tardias às novas condições macroeconômicas; 2) investimento insuficiente em infraestrutura de rede que impede uma expansão mais rápida das energias renováveis; 3) barreiras administrativas complexas e procedimentos de autorização, bem como questões de aceitação social; 4) financiamento insuficiente em economias emergentes e em desenvolvimento.

Outros mercados em expansão

Mesmo com a retirada gradual de subsídios entre 2020 e 2021, a China deve instalar quase 60% da nova capacidade renovável esperada para se tornar operacional globalmente até 2028.

A previsão é que o país asiático alcance em 2024 a meta nacional de instalações eólica onshore e energia fotovoltaica programada para 2030. Até o final da década, quase metade da geração de eletricidade chinesa virá de fontes renováveis.

Outras regiões do mundo também começam a ver uma aceleração nas instalações, principalmente Oriente Médio e Norte da África, graças a incentivos políticos. Na África subsaariana, no entanto, a expansão ainda deve permanecer aquém do potencial e da demanda locais.

Novas adições em 2023

As adições globais anuais de capacidade renovável aumentaram quase 50% para quase 510 gigawatts (GW) em 2023, a taxa de crescimento mais rápida nas últimas duas décadas. É o 22º ano consecutivo de recordes.

Destaque para Europa, Estados Unidos e Brasil, onde essas instalações atingiram níveis recordes.

Mas é a China que segue na liderança. Em 2023, o país comissionou tanta energia solar fotovoltaica quanto o mundo inteiro em 2022, aponta a IEA. Na eólica, o crescimento anual foi de cresceram 66%.

Globalmente, a solar fotovoltaica representou três quartos das adições de capacidade renovável em todo o mundo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 11/01/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

ELETOBRAS APROVA INCORPORAÇÃO DE FURNAS EM ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS. ENTENDA O QUE MUDA NAS EMPRESAS

Ministro do STF derrubou decisões que haviam impedido realização de assembleia geral extraordinária

Por Daniel Gullino e Vinicius Neder — Brasília e Rio



Sede da Eletrobras, no Rio — Foto: Ana Branco/Agência O Globo

A Eletrobras aprovou, em assembleia geral extraordinária de acionistas (AGE) realizada nesta quinta-feira, a incorporação de Furnas. Com isso, a gestão operacional de usinas de geração de eletricidade, como hidrelétricas, e de linhas de transmissão, responderá diretamente à diretoria da Eletrobras, em mais um passo na privatização da companhia de energia elétrica.

A assembleia ocorreu logo após o ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF), atender a um pedido apresentado pela empresa e cassar duas decisões que haviam suspenso a realização da AGE.

Preços descontrolados: Argentina fecha 2023 com inflação de 211%, maior do que a da Venezuela
Moraes determinou a cassação de duas decisões, uma do Tribunal Regional do Trabalho (TRT-1) da 1ª Região e outra do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) — a segunda já havia sido revertida antes mesmo da avaliação do STF.

As ações foram movidas pela Associação dos Empregados de Furnas (Asef), e as decisões judiciais mostram que ainda há resistência ao processo de privatização. A AGE estava prevista para ocorrer em 29 de dezembro, mas as duas decisões questionadas haviam suspenso a realização por 90 dias.

Moraes considerou que as liminares haviam desrespeitado a lei que autorizou a privatização da Eletrobras, sancionada em 2021. Em 2022, o governo se desfez do controle em uma operação na Bolsa que envolveu a emissão de novas ações. A companhia se tornou uma corporação sem controle definido. A União seguiu como acionista, mas não controla mais a empresa.

A incorporação faz parte do plano estratégico da Eletrobras e tem oposição do governo, incluindo o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Desde o início do mandato do presidente Lula, em janeiro de 2023, o governo tem questionado a redução de seu poder de influência na Eletrobras e vem tentando reverter a privatização, pelo menos em parte.

Após a aprovação pela AGE, a Eletrobras informou que "a incorporação ocorrerá na data a ser definida pelo Conselho de Administração. "A incorporação de Furnas representa marco importante à reorganização societária da Eletrobras e simplificação de sua estrutura conforme previsto no Plano Estratégico", diz um comunicado divulgado ao mercado pela empresa.

O que significa a decisão?

Atualmente, Furnas é uma subsidiária da Eletrobras. A holding tem 100% do controle da subsidiária, que possui diretoria própria e opera as usinas e linhas de transmissão. Segundo a Eletrobras, a



incorporação trará aumento de eficiência, qualidade, segurança operacional e elevação dos investimentos no setor.

Na prática, a incorporação de Furnas à holding vai redesenhar a estrutura das duas empresas, eliminando cargos e funções redundantes. A intenção anunciada pela Eletrobras é aumentar sinergias, reduzindo custos, e deixar a tomada de decisão mais ágil, mas alguns especialistas temem que haja perda de qualidade técnica na operação.

Para Edvaldo Santana, professor aposentado da Universidade Federal de Santa Catarina (Ufsc) e ex-diretor da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), a justificativa da Eletrobras para defender a incorporação tem embasamento técnico. Isso porque gestão deve se organizar entre o controle geral na sede e o trabalho operacional, no campo, que, necessariamente, fica nos locais onde estão as usinas de geração ou as estações das linhas de transmissão.

– Furnas, desde a criação, tem sede no Rio. As usinas estão todas fora do Rio, em Minas, Goiás e outros locais. A empresa nunca teve ativos fixos no Rio, com exceção de uma ou outra linha de transmissão – disse Santana.

Com a incorporação, o lógico é que nada mude do ponto de vista técnico operacional, completou o ex-diretor da Aneel. Gestores operacionais que estão em campo deixarão de se reportar a uma diretoria de Furnas sediada no Rio e passarão a se reportar diretamente à diretoria da Eletrobras, reduzindo um escalão na burocracia.

– O gestor das usinas deverá seguir mais próximo das operações, a tendência é que sigam havendo superintendências locais. Só que em vez de responderem a um diretor de operações de Furnas, agora vão responder a um diretor de operações da Eletrobras – completou Santana.

A incorporação feita pela Eletrobras não é inédita. Outras mudanças na estrutura da ex-estatal foram feitas ainda antes da privatização. A CGTEE, de geração de energia a carvão, por exemplo, foi para a Eletrosul. A Amazonas GT, com ativos de transmissão e geração, passou para a Eletronorte. Eletrosul e Eletronorte são outras subsidiárias da Eletrobras. Segundo Santana, o caso de Furnas serve de modelo para as demais subsidiárias da Eletrobras, como Eletrosul e Eletronorte.

Por que Furnas importa?

Como subsidiária da Eletrobras, Furnas tem operações em geração, transmissão e comercialização de energia elétrica em 15 estados do país, além do Distrito Federal. Entre seus ativos estão mais de 20 usinas hidrelétricas.

A empresa totaliza 13,7 mil megawatts (MW) de capacidade instalada de geração, respondendo por cerca de 31% dos 43,8 mil MW de capacidade de geração da Eletrobras. Na transmissão, Furnas detém 25,7 mil quilômetros de extensão de linhas, 35% da malha total da sua controladora, de 73,4 mil quilômetros de extensão.

Como estatal, Furnas também era um alvo importante de ingerência política, lembrou Santana, ex-diretor da Aneel. Ao adicionar mais escalões na organização corporativa do sistema Eletrobras, as subsidiárias garantem um número maior de cargos que podem ser objeto de indicação de políticos.

A lógica regional das subsidiárias levava a ingerência até mesmo à política local – prefeitos e parlamentares de cada estado tinham por hábito indicar dirigentes das subsidiárias da Eletrobras em seus redutos eleitorais. Agora, com a privatização, tudo isso deveria ficar para trás, lembrou Santana.

Operação em risco, alerta especialista

Crítica da privatização da Eletrobras, Clarice Ferraz, professora da UFRJ e diretora do Instituto Ilumina, que se dedica a debater o setor elétrico, alerta que a incorporação de Furnas poderá ter efeitos negativos para a operação e, portanto, para a segurança do abastecimento de eletricidade.



Na visão da especialista, por trás do argumento de que a reestruturação organizacional busca maior eficiência, está a intenção de fazer cortes de pessoal para melhorar os resultados financeiros da companhia. O risco é que os cortes levem, além de cargos burocráticos que eventualmente sejam redundantes, técnicos operacionais com larga experiência.

– É basicamente uma operação financeira em detrimento da segurança do abastecimento. Quando a Eletrobras faz esse movimento, quer pretexto para mandar mais gente embora – afirmou Clarice, acrescentando que outro risco é que haja redução nos investimentos em laboratórios.

A diretora do Instituto Ilumina também teme que a lógica regional e local da operação seja comprometida com a incorporação. Segundo Clarice, isso é essencial para a segurança da operação e para a integração do sistema elétrico. O risco seria haver mais incidentes que levem a interrupções no fornecimento de eletricidade.

Conciliação em disputa

Com a mudança de orientação do governo federal, desde 2023, há atualmente uma disputa entre o governo e a direção atual da Eletrobras. O Executivo argumenta que o modelo de desestatização da companhia limitou o poder decisório da União, que detém 42,6% das ações da empresa, e recorreu ao STF para aumentar sua participação.

Em dezembro, o ministro do STF Nunes Marques determinou que a União e a Eletrobras tentem resolver o impasse por meio de uma conciliação, com prazo de negociação de 90 dias.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 11/01/2024

MORAES ATENDE PEDIDO DA ELETROBRAS E AUTORIZA ASSEMBLEIA PARA INCORPORAR FURNAS

Ministro do STF derrubou decisões que haviam impedido realização de assembleia geral extraordinária
Por Daniel Gullino — Brasília

O ministro Alexandre de Moraes, do Supremo Tribunal Federal (STF) atendeu a um pedido apresentado pela Eletrobras e cassou duas decisões que haviam suspenso a realização de uma Assembleia Geral Extraordinária (AGE) da Eletrobras sobre a incorporação de Furnas ao capital da empresa.

Moraes determinou a cassação de duas decisões, uma do Tribunal Regional do Trabalho (TRT-1) da 1ª Região e outra do Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro (TJ-RJ) — a segunda já havia sido revertida antes mesmo da avaliação do STF.

O ministro considerou que as liminares haviam desrespeitado a lei que autorizou a privatização da Eletrobras, sancionada em 2021.

A AGE estava prevista para ocorrer no dia 29 de dezembro, mas as duas decisões questionadas haviam suspenso a realização por 90 dias.

Furnas é uma subsidiária integral da Eletrobras, com operações em geração, transmissão e comercialização de energia elétrica, atuando em 15 estados do país, além do Distrito Federal. Entre seus ativos estão mais de 20 usinas hidrelétricas.

A operação de incorporação integral faz parte do plano estratégico da Eletrobras e tem oposição do governo, incluindo o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira.

Conciliação em disputa

Atualmente, há uma disputa entre o governo e a direção atual da Eletrobras. O Executivo argumenta que o modelo de desestatização da companhia limitou o poder decisório da União, que detém 42,6% das ações da empresa, e recorreu ao STF para aumentar sua participação.

Em dezembro, o ministro Nunes Marques determinou que a União e a Eletrobras tentem resolver o impasse por meio de uma conciliação, com prazo de negociação de 90 dias.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/01/2024

ORÇAMENTO DE 2024 PODE TER CORTE DE R\$ 4,4 BI POR INFLAÇÃO MAIS BAIXA

A inflação oficial do país, medida IBGE, fechou o ano em em 4,62%, abaixo das previsões do governo.

Por Renan Monteiro e Manoel Ventura — Brasília



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

O Ministério do Planejamento e Orçamento informou nesta quinta-feira que o resultado da inflação em 2023, com alta de 4,62%, ficou abaixo do estimado pela equipe econômica na proposta de orçamento deste ano, que previa uma alta de 4,85%.

O dado da inflação oficial, divulgado pelo IBGE nesta quinta, embora seja um alívio para o consumidor, pode virar uma dor de cabeça para o governo.

Segundo o ministério, isso significa que o limite de despesas do governo neste ano ficará R\$ 4,4 bilhões menor que o estabelecido na proposta orçamentária de 2024, o que pode obrigar o governo a cortar esse valor para cumprir as regras do arcabouço fiscal.

O novo arcabouço fiscal estabelece que as despesas crescerão pela inflação em 12 meses até junho do último ano — que somou 3,16% — além de um ganho real baseado na receita.

O arcabouço também permite, porém, que esse limite seja maior em 2024 considerando a inflação fechada.

Para calcular o limite para gastos efetivo de 2024, e evitar que os ministérios tivessem menos recursos alocados na proposta de orçamento, o governo estimou a inflação de 2023 seria de 4,85%.

Isso levaria a um aumento extra de despesas de R\$ 32,4 bilhões. Como o IPCA do ano, divulgado hoje, ficou em 4,62%, o limite para gastos também será menor (R\$ 28 bilhões). O resultado dessa diferença é R\$ 4,4 bilhões.

O governo vai decidir apenas em março se vai ser necessário fazer esse corte ou não. Isso porque, se outras despesas vierem abaixo do estimado, o bloqueio de recursos poderá ser menor, ou até mesmo desnecessário.

— Se o governo vai cortar ou bloquear vai depender da execução do orçamento ao longo do ano. Defende de como vai se comportar a arrecadação, concessões e privatizações. Se ele bloqueia no primeiro momento e não muda a realidade espera em termos de receita, aí o governo vai precisar cortar as despesas em algumas áreas — analisa Alex Agostini, economista-chefe - Austin Rating.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/01/2024

GASOLINA FOI MAIOR PESO NA INFLAÇÃO EM 2023. CONFIRA A LISTA DOS 10 PRODUTOS QUE MAIS CONTRIBUÍRAM para a alta e para a queda do índice

Preços administrados foram os vilões do IPCA no ano passado

Por *Luciana Casemiro*



Gasolina foi o item que mais pesou para alta da inflação em 2023 — Foto: Rebecca Maria

Os vilões da inflação de 2023 foram os preços administrados, controlados pelo poder público: gasolina, emplacamento e licença, planos de saúde e energia elétrica. A gasolina foi o item com maior influência para a alta da inflação em 2023. O combustível subiu 12,09%. Retirando os alimentos da lista - a alimentação em domicílio teve deflação, colaborando para que a inflação ficasse na meta- os planos de telefonia fixa aparecem no topo da lista dos preços que colaboraram para a redução do índice.

Para 2024, a expectativa de André Braz, coordenador dos índices de preços do FGV Ibre, a expectativa é de que a trajetória de preços de alimentos e combustíveis mude. A inflação, no entanto, estima deve ser menor do que a apurada no ano passado. O IPCA fechou em 4,62%, informou hoje o IBGE.

- No ano passado, a alimentação no domicílio terminou com queda, não deve ter esse mesmo cenário em 2024 o que pressionará o índice. A gasolina, que foi o preço que mais influenciou o resultado do IPCA, não deve acumular uma nova alta de 12%. Isso porque nesses 12% tem também a retomada da cobrança de impostos, que foram temporariamente suspensos em 2022, no meio da corrida eleitoral. O preço do petróleo está estável e há uma expectativa de baixo crescimento da economia mundial este ano, o que não deve forçar uma demanda muito grande por petróleo. Diria que tem tudo para a gente terminar este ano com uma inflação abaixo de 4%, tudo vai ficar na mão do El Niño. No melhor cenário estimo uma taxa de 3,9% e no pior mais próxima de 4,5%. Vamos torcer para que o El Niño não seja tão rigoroso.

Confira a lista dos dez produtos, fora os alimentos, que mais contribuíram para alta e a queda da inflação. O ranking respeita a contribuição de cada produto no IPCA.

As dez maiores contribuições para o aumento do IPCA

1. Gasolina: 12,09%
2. Emplacamento e licença 21,22%
3. Planos de saúde (o IPCA só apura os dados dos contratos individuais e familiares): 11,52%
4. Energia Elétrica residencial: 9,52%
5. Passagem aérea: 47,24%
6. Taxa de água e esgoto: 10,08%
7. Ensino fundamental: 10,63%
8. Condomínio: 6,74%
9. Aluguel residencial: 3,71%
10. Conserto de automóvel: 6,9%

As dez maiores contribuições para queda do IPCA

1. Plano de telefonia fixa: -4,48%
2. Pneu: -6,42%
3. Computador pessoal: -6,56%
4. Óleo diesel: -7,84%
5. Televisor: -10,43%
6. Aparelho telefônico: -5,35%
7. Etanol: -8,26%
8. Seguro voluntário de veículo: -7,08%

9. Automóvel usado: -4,8%

10. Gás de botijão: -6,89%

Fonte: O Globo - RJ

Data: 11/01/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO E CONGRESSO AVALIAM TRIBUTAÇÃO DE COMPRAS DE ATÉ US\$ 50 PARA BANCAR DESONERAÇÃO DA FOLHA

Alternativas estão em estudo para financiar programa; decisão caberá a Rodrigo Pacheco, que se reunirá com Haddad na próxima semana

Por Mariana Carneiro

Técnicos do Ministério da Fazenda avaliam alternativas de arrecadação que possam compensar a eventual manutenção da política de desoneração da folha de pagamentos, dada a resistência ao fim do programa. A decisão caberá ao presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), que avisou que só dará a palavra final após conversar com o ministro Fernando Haddad na próxima semana.

Até lá, as equipes testam sugestões aventadas por parlamentares e membros do governo na busca de fontes de recursos que permitam financiar o fim do programa. Uma delas é a taxação de compras online de sites no exterior com valor inferior a US\$ 50. Atualmente, a tributação federal está zerada - só há incidência de imposto estadual (ICMS) de 17%.

Em conversas reservadas nos últimos dias, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, colocou a possibilidade sobre a mesa, assim como o remanejamento de parte dos recursos hoje destinados ao fundo eleitoral (R\$ 4,9 bilhões).

O entendimento é que não será possível rejeitar a medida provisória, baixada pelo governo e que revogou a desoneração da folha de pagamentos, sem encontrar uma saída para compensar os custos com o programa. O risco é colocar em xeque o ajuste nas contas do governo, que teve efeitos positivos em 2023, com a queda da inflação e o corte da taxa básica de juros.

O Ministério da Fazenda tem argumentado que a desoneração tem um custo estimado de R\$ 16 bilhões neste ano e que este valor não consta do Orçamento. Por isso, foi editada a MP, que além de ter alterado a atual política de desoneração da folha, fixou um limite para compensações tributárias de empresas com o Fisco e extinguiu o Perse (Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos). Caso a MP caia, não está descartada a revisão da meta de déficit fiscal zero neste ano.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco Foto: Pedro França/Agência Senado

Sobre o fundo eleitoral, Pacheco sempre defendeu um valor menor para as eleições deste ano, mais próximo ao praticado no último pleito municipal (2020) - cerca de R\$ 2,5 bilhões a preços de hoje. A posição dele foi vencida na Câmara, onde o presidente Arthur Lira (PP-AL) sustentou que os custos das eleições de 2020 não foram totalmente cobertos pelo financiamento estatal, como manda a lei, e assim muitos

candidatos não foram atendidos pela verba federal.

A Lei Orçamentária Anual foi aprovada com o valor cheio, mas o presidente Luiz Inácio Lula da Silva ainda não a sancionou, o que abre a possibilidade de mudança. Uma das possibilidades aventadas é reduzir em R\$ 1 bilhão o fundo e remanejar estes recursos para a desoneração.



No caso da taxaço de importados de pequeno valor, comprados em sites estrangeiros, a indústria têxtil e de confecções reclama que as concorrentes externas não vêm sendo taxadas e, com a reoneração da folha de pagamentos, as fabricantes nacionais perderão ainda mais capacidade de competir. A tributação dessas pequenas compras é também um pleito de grandes redes varejistas.

Dessa forma, para o governo, a taxaço seria uma forma tanto de gerar recursos para bancar a desoneração quanto para responder a essas queixas, que já ocorrem há meses e mobilizam parte do Congresso.

O desafio das equipes técnicas é calibrar a taxaço para não despertar insatisfações dentro do próprio governo. Na última vez que Haddad tentou tributar estas compras, a primeira-dama Janja da Silva criticou a proposta e o governo voltou atrás.

Desde então, a Receita Federal lançou o programa Remessa Conforme, que regularizou este comércio e uniformizou uma alíquota de ICMS de 17% sobre a importação de até US\$ 50. Grandes sites como Shopee e Alibaba, passaram a informar, ainda na China, sobre as vendas enviadas ao País. E a Shein firmou parceria com a Coteminas, do presidente da Fiesp, Josué Gomes, para fabricar roupas no Brasil.

Ainda não se sabe quanto a taxaço poderá render e se será suficiente para cobrir todo o programa de desoneração. O governo insiste em retirar as prefeituras pequenas do benefício, o que custaria R\$ 4 bilhões neste ano. O argumento é que os prefeitos já receberam recursos federais extras no ano passado e a negociação de novas compensações pode ser feita por outra via.

A equipe econômica tem defendido nessas conversas a necessidade de um escalonamento gradual da volta da contribuição sobre a folha de pagamentos até 2027, alegando que a decisão do Congresso é a de que o programa tem validade e não deve ser perenizado.

O que é a desoneração da folha

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída no governo Dilma Rousseff (PT), em 2011, e vem sendo prorrogada desde então. As empresas deixam de recolher a contribuição patronal de 20% sobre o salário dos funcionários e passam a ser tributadas com uma alíquota que varia de 1% a 4,5% sobre a receita bruta.

O programa seria extinto em 2023 mas, por iniciativa do Congresso, foi prorrogado até 2027. Na véspera do Ano-Novo o governo baixou uma medida provisória revogando a prorrogação e fixando uma reoneração gradual da folha de pagamentos pelos próximos quatro anos.

Pela MP, as empresas voltam a contribuir sobre a folha de pagamentos e têm um desconto na taxaço que incide sobre o primeiro salário mínimo dos seus funcionários. Acima deste valor, o percentual é de 20%.

A iniciativa provocou forte reação dos representantes dos 17 setores econômicos atendidos pela desoneração e de parlamentares, que pressionam o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, a devolver a MP ao Executivo.

As negociações entre o Legislativo e o Executivo se intensificaram nesta semana, com uma reunião realizada entre Pacheco e Lula no Palácio do Planalto. O senador sinalizou que pretende resolver o impasse por meio do diálogo.

Veja os setores beneficiados com a desoneração:

- Confecção e vestuário;
- Calçados;
- Construção civil;



- Call center;
- Comunicação;
- Empresas de construção e obras de infraestrutura;
- Couro;
- Fabricação de veículos e carroçarias;
- Máquinas e equipamentos;
- Proteína animal;
- Têxtil;
- TI (tecnologia da informação);
- TIC (tecnologia de comunicação);
- Projeto de circuitos integrados;
- Transporte metroferroviário de passageiros;
- Transporte rodoviário coletivo;
- Transporte rodoviário de cargas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/01/2024

O BRASIL E AS REFINARIAS DO FUTURO

País terá que trabalhar para modernizar e adequar os parques industriais de refino durante o processo de transição energética para produzir bioprodutos e reduzir as emissões de carbono no processamento de petróleo bruto

Por Celso Ming - EXCLUSIVO PARA ASSINANTES

Pela primeira vez, quase 300 países decidiram consensualmente, na Cúpula do Clima da ONU (COP-28), finalizada em dezembro nos Emirados Árabes Unidos, a colocar em marcha a transição entre combustíveis fósseis e combustíveis limpos.

Não foi fixado nem prazo para essa transição nem mesmo punição para eventuais transgressões. No entanto, por toda a parte, por causa dos efeitos cada vez mais chocantes das mudanças climáticas, os movimentos ambientalistas ganharam força para pressionar seus respectivos governos para apressar o desmonte da indústria do petróleo.

Este é fator irredutível que impõe importantes mudanças nos negócios das refinarias. Os parques atuais deverão ser submetidos a amplos processos de modernização, de maneira a consumir menos recursos energéticos e poder processar bioprodutos, entre eles os biocombustíveis – como aponta Marcelo Gauto, químico e especialista em petróleo, gás e energia.

Enquanto a demanda por petróleo permanecer elevada, esses empreendimentos precisarão se adequar para reduzir e mitigar as emissões de carbono no processamento de petróleo bruto, até que se tornem unidades dedicadas de biorrefino.

Além disso, para se preparar para o futuro, em que haverá menor demanda por combustíveis fósseis, as refinarias precisarão estar mais integradas com a indústria petroquímica para produzir, também, produtos como olefinas, aromáticos, hidrogênio e metanol, que continuarão a ter grande demanda.

“O mercado do petróleo já está se adaptando em todo o mundo e as refinarias são elemento-chave nesse processo. Por aqui, a Petrobras já coprocessa óleo vegetal para produzir diesel com conteúdo renovável na refinaria do Paraná e está preparando outras três refinarias para essa finalidade. A transição acontecerá com aproveitamento e otimização dos recursos existentes”, explica Gauto.

Setores do governo Lula e o lobby corporativo vêm pressionando contra a política de otimização e adaptação das atuais refinarias. Eles querem aumentar a capacidade de refino sob o argumento de que o Brasil está exportando petróleo bruto e não se beneficia com os melhores preços dos produtos refinados. O volume de petróleo (nacional e importado) processado nas refinarias brasileiras caiu

5,8% em quase 10 anos, segundo dados da Agência Nacional do Petróleo, Gas Natural e Biocombustíveis (ANP).

De olho no futuro

Volume de petróleo refinado nas refinarias nacionais, em barris diários

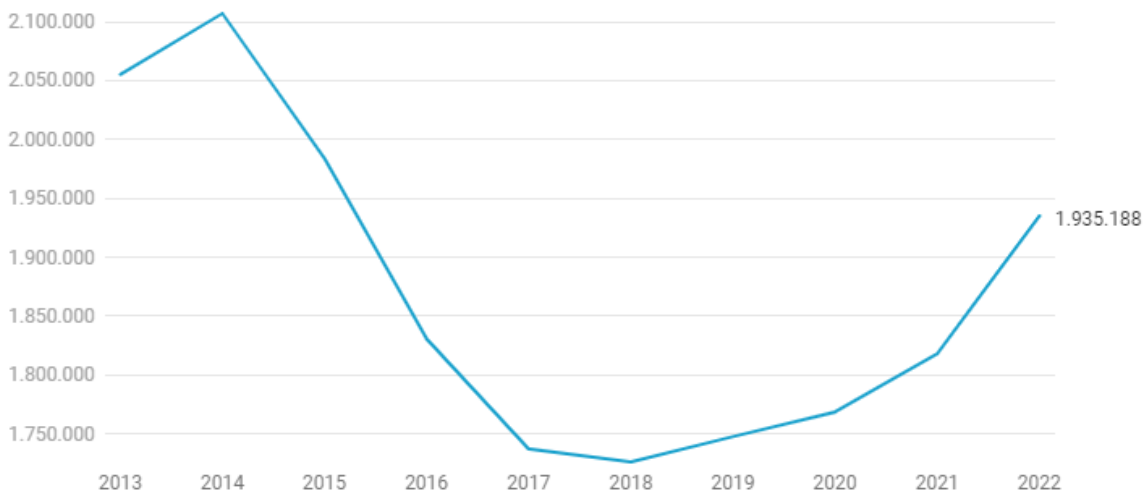


Gráfico: Estadão • Fonte: ANP • Obter dados • Criado com Datawrapper

Sem falar no alto volume de investimentos, refinarias convencionais levam entre 5 e 7 anos para serem construídas e mais de 30 para se pagarem. Muito antes disso, o mundo deverá enfrentar enormes capacidades ociosas em refinarias.

“As condições econômicas e ambientais tornarão difícil construir novos parques de tamanha complexidade em outro local. Desse modo, muitos processos de refino existentes ainda estarão em uso provavelmente em uma das unidades ativas hoje, o conceito-base será o mesmo, mas as refinarias do futuro serão mais eficientes, sustentáveis e tecnologicamente avançados”, adverte Gauto.

Nesse campo, as questões ideológicas têm de ser deixadas de lado. A hora é de pragmatismo e de dançar a música que começa a ser tocada no mercado global. /COM PABLO SANTANA

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/01/2024

‘PAC’ VERDE ABRAÇADO POR LIRA DEVE SER VOTADO PELA CÂMARA NO RETORNO DO RECESSO PARLAMENTAR

Iniciativa cria fundo de financiamento de projetos sustentáveis como alternativa aos subsídios e incentivos fiscais; ainda não há definição de quem será beneficiado pelo programa

Por *Giordanna Neves e Iander Porcella*

BRASÍLIA - Uma das prioridades do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), logo após o recesso parlamentar, será votar as pautas remanescentes da chamada agenda verde. A expectativa inicial era que os projetos fossem apreciados ainda no ano passado, mas alguns foram adiados por divergências na construção do texto.

Uma delas é o projeto de lei que cria o Programa de Aceleração da Transição Energética (Paten), uma das propostas que foi abraçada de forma mais firme por Lira.

O Paten, uma espécie de “Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) verde”, cria um fundo de financiamento de projetos sustentáveis como alternativa aos subsídios e incentivos fiscais.



Apesar da relatora, deputada Marussa Boldrin (MDB-GO), ter chegado a um acordo com governo sobre os recursos que abasteceriam o fundo, ainda não havia definição de quem será beneficiado pelo programa. A parlamentar defende que empresas de pequeno, médio e grande porte possam participar da iniciativa.

Lira deseja avançar em "agenda verde" no Congresso
Foto: WILTON JUNIOR/ ESTADÃO

O relatório especifica apenas que o programa atenderá projetos que se destinem à execução de obras de infraestrutura, pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, que proporcionem benefícios socioambientais ou mitiguem impactos ao meio ambiente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 11/01/2024

É PRECISO TAXAR DIREITO AS MULTINACIONAIS

OCDE solta novo relatório sobre prováveis efeitos do imposto de renda mínimo global de 15% para as multinacionais, negociado por cerca de 140 países. Brasil pode ganhar alguma coisa nesse filão, mas está atrasado.

Por Fernando Dantas

A agenda global de combate ao planejamento tributário - a prática das empresas de criar formas espertas, por vezes na zona cinzenta da legalidade, de reduzir sua carga de impostos - das multinacionais continua a todo o vapor.

A OCDE, organização que congrega quase todos os países ricos e um punhado de emergentes, acaba de soltar novo relatório tentando estimar os efeitos do imposto mínimo global (GMT, na sigla em inglês). Trata-se da iniciativa de impor um imposto de renda corporativo mínimo de 15% para multinacionais com faturamento anual superior a 750 milhões de euros.

A iniciativa foi lançada em 2021, no âmbito do segundo pilar da "solução de dois pilares" do "projeto BEPS", deslançado em 2013 pela OCDE e pelo G-20. BEPS é a sigla em inglês para "erosão de base e desvio de lucros", as duas ferramentas básicas da elisão tributária das multinacionais. O projeto BEPS visa combater essas e outras práticas de multinacionais para minimizar sua carga tributária.

Há poucos dias, o correspondente em Genebra do Valor Econômico, Assis Moreira, reportou que o Brasil só aplicará o GMT em 2015 e 2016. O acordo que introduziu o imposto corporativo mínimo global foi negociado por 140 países, com 55 já tendo adotado medidas concretas, segundo fonte da OCDE ouvida pelo colunista.

Mas quanto o Brasil estaria perdendo (num momento de necessidade premente de receitas para fechar o rombo fiscal) por atrasar o passo em implementar o acordo relativo ao GMT?

Segundo informações organizadas e disponibilizadas em site pelos economistas Thomas Torslov (Universidade de Copenhague), Ludvig Wier (Ministério das Finanças da Dinamarca) e Gabriel Zucman (Universidade da Califórnia em Berkeley), o Brasil sofre perdas de 17% no IRPJ e CSLL (tributação de renda corporativa no País) por conta do desvio de lucros das multinacionais. A prática consiste em realizar contabilmente o lucro numa jurisdição de baixo ou nenhum imposto, como os diversos paraísos fiscais disseminados pelo mundo.

A Irlanda, por exemplo, nas contas de Torslov, Wier e Zucman, aumenta em 59% sua receita de imposto de renda de multinacionais, como ponta favorecida pelo desvio de lucros.



O economista Bráulio Borges, da consultoria LCA e do think-tank IBRE-FGV, nota que o Brasil arrecadou em média 3,5% do PIB de IRPJ-CSLL de 2019 a 2022. Uma parcela de 17% disso corresponderia a 0,6% do PIB de arrecadação perdida.

Mas Borges nota que a adoção do GMT não significa que o Brasil vai eliminar totalmente a elisão fiscal das multís por meio de ferramentas como o desvio de lucros.

Cálculos recentes que o economista da LCA realizou apontam que o ganho do Brasil com adoção do imposto corporativo mínimo das multís poderia ser em torno de 0,2% do PIB, ou pouco mais que R\$ 20 bilhões anuais.

Como Borges observa, "não é a solução para o ajuste fiscal, mas tampouco é uma contribuição que possa ser desprezada".

Em relação à questão global do planejamento tributário das multinacionais, o economista nota que a estimativa de desvio de lucros mundiais do último estudo da OCDE (mencionado na abertura desta coluna), de US\$ 690 bilhões, é mais conservadora do que a de Wier e Zucman em recente paper (US\$ 969 bilhões de desvio de lucros por multís em 2019).

A OCDE também calcula que o GMT deve aumentar globalmente a arrecadação com imposto de renda de multís em US\$ 155-192 bilhões por ano, o que corresponde a 6,5-8,1% da arrecadação global atual desse tributo. Esse resultado será alcançado com a queda de 2/3 da tributação de renda das multinacionais inferior a 15%, em termos globais.

Mas o relatório alerta que "a distribuição desses ganhos entre as jurisdições depende fortemente das escolhas de implementação dos governo". O Brasil parece estar atrasado nessa corrida.

Fernando Dantas é colunista do Broadcast e escreve às terças, quartas e sextas-feiras (fojdantas@gmail.com)

Esta coluna foi publicada pelo Broadcast em 10/1/2024, quarta-feira.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/01/2024

VIBRA E GIGANTE DOS BIOCOMBUSTÍVEIS AVALIAM PARCERIA PARA ENTRAR NO METANOL VERDE

Negócio visa implantação de uma unidade para produzir combustível limpo que pode ser comercializado também como combustível marítimo

Publicidade

Por **Gabriel Vasconcelos**

Maior distribuidora de combustíveis do País, a Vibra assinou na quarta-feira, 10, um memorando de entendimento (MOU, na sigla em inglês) com a Inpasa Agroindustrial para o desenvolvimento de estudos de viabilidade da produção e comercialização de metanol verde. O combustível limpo pode ser comercializado como combustível marítimo. A Inpasa produz etanol de milho e outros biocombustíveis no Centro-Oeste brasileiro e no Paraguai.

Ao Estadão/Broadcast, o presidente da Vibra, Ernesto Pousada, informou que as partes têm 180 dias para avaliar os detalhes do investimento, que visa a implantação de uma unidade com esse fim. Ele não citou valores potenciais, mas ressaltou que, se avançar, a parceria deve começar com uma fábrica piloto pequena de metanol verde.

"Estamos bastante empolgados. É mais um projeto verde, e muito estratégico", diz Pousada, ao citar o aumento da demanda por metanol verde como combustível de navio, em substituição ao bunker, o tradicional óleo combustível marítimo, de origem fóssil.

“Várias das grandes empresas de shipping já estão encomendando navios movidos a metanol. Esse é um movimento que está acontecendo de fato no mundo. São navios flex, que aceitam metanol ou bunker”, diz. Entre essas empresas está, por exemplo, o grupo de navegação dinamarquês Maersk.



Ernesto Pousada, presidente da Vibra Foto: Hélvio Romero / Estadão

Método

No caso, o metanol ou álcool metílico “verde” (CH_3OH) viria da síntese do dióxido de carbono (CO_2) restante da produção do etanol de milho com o hidrogênio verde (H_2), este gerado por meio da eletrólise da água com energia elétrica renovável.

Como o processo é limpo e ainda usa carbono emitido em outro processo, Pousada fala em “emissão negativa”. O fato de o metanol verde ser um líquido leve à temperatura ambiente facilita o transporte e armazenamento, colocando-o como uma das mais promissoras aplicações do hidrogênio verde nos próximos anos.

Sinergia

A Inpasa é a maior produtora de etanol de milho do País, com unidades em Sinop (MT), Nova Mutum (MT) e Dourados (MS), além de atividades no Paraguai. Já a Vibra é a maior das distribuidoras de combustível brasileiras, com presença nos 26 Estados e no Distrito Federal.

A sinergia favorável ao eventual novo negócio de metanol verde está, portanto, na capacidade de produção da Inpasa e na capilaridade e logística da Vibra.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 11/01/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

MINISTÉRIO PREVÊ R\$ 122 BILHÕES COM LEILÕES DE RODOVIAS

Expectativa de investimento envolve concessões de estradas em seis Estados, além de trechos estaduais de Paraná e Goiás

Por Rafael Bitencourt — De Brasília



Renan Filho, ministro dos Transportes: ligação entre Juiz de Fora e Rio de Janeiro pode sair da lista de leilões — Foto: José Cruz/Agência Brasil

O Ministério dos Transportes planeja 13 leilões de concessão de rodovias à iniciativa privada em 2024. O ministro Renan Filho (MDB) anunciou ontem que as obras trarão investimento de R\$ 122 bilhões para o setor nos próximos anos, se garantido o sucesso da contratação.

Os 13 leilões anunciados fazem parte do plano maior de ofertar o total de 35 concessões ao longo dos quatro anos de mandato do governo Lula 3.

No ano passado, o governo anunciou quatro leilões de concessões. Dois tiveram sucesso na contratação, um deu vazio (sem interessado) e outro foi adiado para este ano.



As concessões previstas para 2024 contemplam seis Estados: Rio, Minas Gerais, Paraná, Goiás, Mato Grosso e Rondônia. O pacote reúne, em sua maioria, estradas federais, mas inclui trechos estaduais de Paraná e Goiás.

São dez trechos federais: BR-040, ligação Belo Horizonte-Juiz de Fora; BR-364/153/262, Rio Verde (GO)-Rondonópolis (MT); BR-040, Belo Horizonte a Cristalina (GO); BRs-070/174/364, Vilhena (RO) a Cuiabá; BRs-060/452, Rio Verde-Goiânia-Itumbiara; BR-364, Porto Velho-Vilhena (RO); BR-381/MG, Belo Horizonte-Governador Valadares (MG); BRs-153/262, Uberaba (MG)-Itumbiara (MG)-Goiânia; BR-262, Uberaba-Betim; e BR-040, Juiz de Fora (MG)-Rio de Janeiro.

As concessões com rodovias estaduais são: BRs-369/373/376 e PRs-170/232/445/090, Lote 3 do Paraná; BRs-163/277 e PRs-158/180/182/280/483, Lote 6 do Paraná; e GOs-020/060/070/080, entre cidades de Goiânia, Bela Vista, Piranhas, Matrinchã e Santo Antônio de Laguna.

Governo federal conta com 14 contratos problemáticos à espera de solução

No caso do trecho de ligação Juiz de Fora e Rio de Janeiro, o ministro dos Transportes informou que o empreendimento pode sair da lista de leilões se avançarem as negociações envolvendo a repactuação do contrato com a atual concessionária, a Concer, para retomar obras paralisadas.

Ontem, o ministro fez uma apresentação para jornalistas com balanço das ações de 2023 e perspectivas para 2024.

Incluindo a concessão rodoviária da Concer, o governo federal conta com 14 contratos problemáticos à espera de uma solução. São concessões com desequilíbrio econômico financeiro, que respondem por um grande volume de obras paralisadas.

Neste caso, Renan Filho quer destravar outros R\$ 110 bilhões em investimentos por meio da “otimização” dos contratos problemáticos. E defende que a iniciativa tem a vantagem de dar uma pronta-resposta com aplicação de recursos privados.

Ele explicou que, enquanto as novas concessões levam de dois a três anos para atingir o pico de investimentos, as repactuações já venceram etapas iniciais de preparação, tendo concessionárias operando e contando com projetos concluídos.

O maior desafio, porém, está em vencer a negociação com as concessionárias e com o Tribunal de Contas da União (TCU). O Ministério dos Transportes encerrou o ano de 2023 com a aplicação de R\$ 14,5 bilhões do orçamento da União, de um total de R\$ 21 bilhões previstos. A diferença, em torno de R\$ 6 bilhões, virou restos a pagar que devem ser aplicados com boa parte dos R\$ 15,7 bilhões do orçamento federal do ministério em 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2024

GOVERNO COGITA APORTE BILIONÁRIO PARA FERROGRÃO

Ministro afirma que legislação atual permite a colocação de dinheiro público na obra
Por Rafael Bitencourt — De Brasília

O governo não descarta fazer um aporte bilionário de recurso público para atrair investidores privados para a Ferrogrão, megaprojeto ferroviário proposto para escoar a produção agrícola do Centro-Oeste pelos portos do Norte. O ministro Renan Filho explicou que, antes, isso não era possível, mas a legislação atual permite.

Durante o balanço de ações, Renan Filho chegou a dar o exemplo de que o governo poderia destinar R\$ 5 bilhões enquanto a iniciativa privada se encarrega de aplicar valores da ordem de R\$ 25 bilhões a R\$ 30 bilhões.

Sobre o mecanismo de aporte público, o ministro não especificou se seria por parceria público-privada (PPP) ou outro modelo de contratação.

A Ferrogrão prevê a ligação das cidades de Sinop (MT) e Miritituba (PA). O projeto foi incluído na versão mais recente do Programa de Aceleração do Crescimento, o Novo PAC.

Em 2023, o governo conseguiu, junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), retomar o debate sobre o projeto, tanto no âmbito técnico quanto de interação com representações dos povos indígenas. Com isso, foi criado um grupo de trabalho para aprofundar as discussões e buscar alternativas para atenuar o impacto do empreendimento. As tratativas, segundo o ministro, ainda estão em fase preliminar.

No governo anterior, dada complexidade do projeto e a indisponibilidade de recursos públicos, a equipe do então presidente Jair Bolsonaro considerava oferecer o projeto por meio de chamamento público na modalidade de autorização, o que é permitido pelo marco legal do setor.

Renan Filho tem criticado os investimentos no setor ferroviário anunciados pela gestão anterior, por meio de autorizações. Com esses contratos, as empresas assumem todos os riscos do projeto, mas, em compensação, passam a ser donas da linha férrea para sempre.

O ministro lembrou que foram anunciados mais de R\$ 100 bilhões em investimentos atrelados a contratos de autorização. “Cantaram isso em verso e prosa”, ironizou. “Imagina se não sair nenhum.”

Ele disse que parte dos atuais 140 contratos de autorização não será convertida em investimento, seja por falta de viabilidade econômica, seja por haver sobreposição de traçados. Para 2024, o ministério deve assinar mais 15 contratos de autorização, modalidade que contrasta com as atuais concessões.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2024

ATAQUES A NAVIOS NO MAR VERMELHO ELEVAM CUSTOS E PROVOCAM ATRASOS NO COMÉRCIO GLOBAL

Executivos da área de transporte marítimo estimam que as dez maiores operadoras de navios porta-contêineres transferiram cerca de US\$ 200 bilhões em carga para longe do Mar Vermelho desde dezembro

Por Paul Berger e Costas Paris, Dow Jones



Desde novembro, os rebeldes houthis lançaram cerca de 25 ataques a navios comerciais no Mar Vermelho. Navios americanos ronam a região — Foto: Suboficial de 3ª classe Bill Dodge/Marinha dos EUA via AP

Muitos importadores ocidentais relatam uma forte alta nas tarifas de transporte marítimo e atrasos de semanas em função dos desvios de navios do Mar Vermelho para evitar os ataques de rebeldes houthis.

Ontem, os rebeldes houthi lançaram o maior ataque contra embarcações no Mar Vermelho desde o início da guerra Israel-Hamas. As forças de defesa dos EUA e do Reino Unido interceptaram 18 drones, dois mísseis de cruzeiro e um míssil balístico. Não houve relatos de danos ou feridos, segundo o Comando Central dos EUA. Mas a persistente insegurança mantém os navios afastados da rota crucial.

Algumas empresas que estão sendo obrigadas a utilizar a rota mais longa, ao redor da África, mostram um crescente incômodo com a alta dos preços e as sobretaxas que as transportadoras vêm cobrando diante do aumento do custo resultante desse desvio. Leia também: Lula anuncia Ricardo



Lewandowski no Ministério da Justiça no lugar de Dino Reino Unido avalia ação militar por terra contra rebeldes houthis, no Iêmen

Os custos médios internacionais para transportar contêineres de 40 pés quase dobraram desde o fim de novembro, de acordo com a firma londrina Drewry Shipping Consultants.

Nas rotas pelo Mar Vermelho que normalmente usariam o Canal de Suez, os aumentos também aceleraram nas últimas duas semanas.

O preço no mercado à vista para levar contêineres entre a China e Roterdã, na Holanda, chegou a US\$ 3.577 na semana encerrada em 4 de janeiro, um aumento de 115% em relação à semana anterior. "O que todo cliente está tentando descobrir é se as propostas [de tarifas] atuais são condizentes com os custos adicionais das transportadoras e não são apenas um aumento geral [indiscriminado] das tarifas ou uma medida para compensar taxas mais baixas em outras rotas", disse Colin Yankee, diretor de cadeia de suprimentos da rede varejista americana Tractor Supply, com sede no Tennessee.

Desde novembro, os rebeldes houthis lançaram cerca de 25 ataques a navios comerciais no Mar Vermelho, que proporciona acesso ao Canal de Suez e a rotas comerciais para a Europa Ocidental e os EUA. Pelo Canal de Suez passam cerca de 35% dos navios porta-contêineres e cerca de 30% das mercadorias destinadas aos portos da Costa Leste dos EUA, segundo a Everstream Analytics, de gestão de riscos da cadeia de suprimentos.

Os rebeldes dizem que seus ataques são uma resposta aos confrontos entre Israel e o Hamas na Faixa de Gaza. Os ataques diminuíram de frequência nos últimos dias, após advertências de uma coalizão naval liderada pelos EUA e de respostas militares dos americanos e de outros países. Mesmo assim, Operadores de navios, como a A.P. Moller-Maersk e a Hapag-Lloyd, informaram que seus navios continuarão evitando a região.

Executivos da área de transporte marítimo estimam que as dez maiores operadoras de navios porta-contêineres transferiram cerca de US\$ 200 bilhões em carga para longe do Mar Vermelho desde o início de dezembro. "Não colocaremos nossas tripulações e navios em perigo sob nenhuma circunstância", disse Nils Haupt, porta-voz da alemã Hapag-Lloyd.

Os novos aumentos de custos estão ressuscitando as tensões entre importadores e transportadoras marítimas observadas após a escalada das tarifas durante a pandemia da covid-19, quando a demanda por fretes superou a oferta de navios e rendeu lucros recorde às transportadoras. Mesmo com os aumentos recentes, os preços ainda estão muito abaixo dos níveis da era da pandemia.

"Há um certo elemento de desconfiança, tendo em vista o passado recente", disse Goetz Alebrand, chefe de transporte marítimo da DHL Global Forwarding Americas.

Segundo especialistas, os custos mais altos estão afetando até mesmo importadores que negociam contratos de longo prazo, porque as operadoras cobram sobretaxas que variam de centenas de dólares a mais de US\$ 1 mil por contêiner para cobrir o aumento de custo decorrente dos desvios do Mar Vermelho. Para alguns, os problemas ainda são agravados pelas restrições no Canal do Panamá, onde uma seca limita o número de embarcações que podem transitar pela via navegável.

A mudança para rotas marítimas mais longas ao redor da África eleva os custos de combustível e de seguro, além de reduzir a disponibilidade de navios porta-contêineres, segundo Lars Jensen, executivo-chefe da firma de consultoria dinamarquesa Vespucci Maritime. Mas Jensen disse que os aumentos de tarifas estão sendo "substancialmente acima" do necessário para cobrir os custos extras.

"O que temos agora, do ponto de vista da transportadora, é uma bênção disfarçada", disse Jensen.

Executivos do setor dizem que os preços mais altos e as sobretaxas são resultados dos custos mais altos de operar navios em viagens mais longas e da capacidade reduzida, pois os navios ficam no mar por períodos mais longos.

As travessias de navios porta-contêineres no Mar Vermelho como um todo caíram cerca de 20% em dezembro em relação a novembro, segundo corretores de Cingapura e Londres.

“Os serviços continuarão atrasados e com tempos de trânsito mais longos no curto prazo”, disse Jonathan Roach, analista de transporte marítimo de contêineres da Braemar, uma firma de consultoria londrina. “Como consequência, as tarifas de frete como um todo permanecerão elevadas e voláteis.”

Nathan Strang, diretor de frete marítimo da Flexport, uma empresa de cargas, de San Francisco, Califórnia, disse que um cliente que traz carga para o porto de Nova Orleans viu o tempo de entrega dobrar para 60 dias após o redirecionamento das remessas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2024



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

MS EXPORTOU R\$ 32 BILHÕES PARA ÁSIA E PAÍSES DA ROTA BIOCEÂNICA EM 2023

Balanco do ano passado evidencia ainda mais o potencial da Rota Bioceânica. Exportações no Corredor Rodoviário de Capricórnio tiveram crescimento de 66,1%, em comparação a 2022.

Por Rafaela Palieraqui*, g1 MS



Exportação de carnes — Foto: Semadesc/Divulgação

O Mato Grosso do Sul exportou US\$6,45 bilhões - mais de R\$ 32 bilhões - para o mercado asiático e para países sul-americanos, que integram a Rota Bioceânica, em 2023. Os países foram destino de 61,38% das exportações do estado, de acordo com secretaria de Meio Ambiente, Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Semadesc)

As vendas externas de commodities e outros produtos para a China, Argentina, Japão, Coreia do Sul, Vietnã, Indonésia e Chile, saltaram de US\$4,269 bilhões em 2022, para US\$6,454 bilhões no ano passado. O crescimento é de 66,1%.

“Essas exportações seguiram basicamente pelos portos de Santos e Paranaguá, mas esses números só demonstram a relevância e confirmam a importância da Rota Bioceânica para Mato Grosso do Sul. Por isso o governo tem como política estratégica a concretização e viabilização da Rota, para potencializar ainda mais as relações de comércio exterior com o mercado asiático e sul-americano. Nossa expectativa é que, daqui a 2 anos, parte dessas exportações já seja transportada pelos portos da costa chilena”, acrescentou Jaime Verruck, titular da Semadesc.

Entre os 10 maiores destinos das exportações sul-mato-grossenses, sete deles envolvem países que estão integrados no Corredor Rodoviário de Capricórnio:

- China;



- Japão;
- Coreia do Sul;
- Vietnã;
- Indonésia;
- Chile.

Somente o Japão registrou quedas nas vendas, no ano passado. As transações do mercado chinês saíram de US\$2,926 bilhões em 2022, para US\$4,196 bilhões, em 2023, com um crescimento de 43,4% nesse período.

O segundo maior parceiro do Mato Grosso do Sul, a Argentina, registrou um aumento de 265,6% nas transações com o estado. Em 2022 foram US\$301,85 milhões, US\$1,1 bilhão no ano passado.

No Chile, o crescimento foi de apenas 8,6%, passando de US\$179,234 milhões para US\$194,726 milhões.

MS e o mercado asiático

- Coreia do Sul com aumento de 16,9%, de US\$ 182,438 milhões em 2022, para US\$ 213,227 milhões no ano passado;
- Vietnã com ampliação de 49,8%, de US\$140, 812 milhões em 2022, para US\$ 210, 988 milhões no ano passado;
- Indonésia com alta de 57,3%, de US\$ 129, 514 milhões, em 2022, para US\$ 203,735 milhões no ano passado.

*Estagiária em supervisão de José Câmara.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 11/01/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

GOVERNO DEVE INVESTIR DE R\$ 70 BI A R\$ 80 BI EM FERROVIAS E RODOVIAS

Investimentos devem ser feitos até 2026, diz o ministro Renan Filho

Por Luciano Nascimento - Repórter da Agência Brasil - São Luís

O ministro dos Transportes, Renan Filho, disse que a expectativa do governo é investir entre R\$ 70 bilhões e R\$ 80 bilhões em ferrovias e rodovias até 2026. Para 2024, a previsão é entregar e iniciar cerca de 60 projetos no segmento rodoviário, além da realização de 13 leilões de rodovias, com potencial de injetar R\$ 122 bilhões em investimentos privados. A afirmação foi feita nesta quarta-feira (10) durante entrevista coletiva para apresentar o balanço das ações da pasta.

“A retomada dos investimentos no Brasil já repercutiu de maneira considerável na melhoria da nossa malha viária, e também permitiu que obras de infraestrutura, que vinham andando muito lentamente no país anteriormente, em razão do baixo volume de investimentos, se aproximassem da necessidade de recursos que o cronograma físico-financeiro das obras exige”, disse. “Com as condições promovidas pelo arcabouço fiscal, esperamos investir de R\$ 70 bilhões a 80 bilhões em recursos públicos no setor até 2026. Além disso, desenvolvemos uma carteira de projetos atrativos para aproximar ainda mais o setor privado neste ano”, complementou Renan Filho.

Entre as obras listadas estão a restauração de trechos críticos da BR-364/AC, a adequação da BR-135/PI, na divisa com a Bahia, e a duplicação da BR-222/CE, de Caucaia a Pecém. Também está prevista a adequação da travessia urbana de Dourados, na BR-463/MS, a construção da BR-447/ES,

que dá acesso ao Porto de Capuaba, e a duplicação da BR-470/SC, que dá acesso aos portos catarinenses.



O ministro dos Transportes, Renan Filho, faz balanço de 2023 e apresenta as perspectivas para o setor de transportes em 2024 - José Cruz/Agência Brasil

O ministro disse ainda que o governo pretende atingir um índice de condição da malha rodoviária de 80% até o final de 2024. Atualmente o índice está em 67%. “Demos um salto de 15 pontos percentuais em um ambiente que vinha tendo queda de 2016 a 2022. Essa é a demonstração de que o investimento que fizemos foi bastante relevante, e nossa meta é avançar ainda mais, em 80% da malha boa, atingindo o melhor nível de toda a série histórica”, destacou.

“Para este ano, o Ministério dos Transportes tem a possibilidade de otimizar 14 contratos rodoviários, que podem gerar um investimento adicional de R\$ 110 bilhões em investimentos. Essa é uma solução inovadora que significa fortalecer os investimentos, equilibrar os contratos, dar condições ao setor privado para fazer o que tinha pactuado, somando esforços com o aumento do investimento público”, defendeu Renan Filho.

Ao apresentar o balanço, o ministro destacou que, no ano passado, a pasta executou R\$ 14,5 bilhões que foram utilizados, entre outros projetos, na recuperação, pavimentação e duplicação de cerca de 4,6 mil quilômetros de rodovias federais. Ele também disse que mais de 1,1 mil contratos em rodovias foram retomados. Outros destaques do ano foram dois leilões rodoviários e R\$ 30,4 bilhões em investimentos e serviços operacionais nos 19 trechos de estradas que compõem os sistemas rodoviários.

Em relação aos projetos ferroviários, o ministro disse que o governo pretende que, até 2026, os investimentos no segmento somem R\$ 94,2 bilhões, de acordo com o Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Entre os projetos, estão os 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).

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 11/01/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

VIBRA E INPASA ANUNCIAM PARCERIA ESTRATÉGICA PARA A PRODUÇÃO DE METANOL VERDE SUSTENTÁVEL

Da Redação NAVEGAÇÃO 11/01/2024 - 19:49



Cerimônia de assinatura - foto: Alexandre Brum - Vibra - Divulgação

A parceria visa estudos de viabilidade para a produção do combustível destinado ao mercado marítimo

A Vibra, empresa que atua no setor de distribuição de combustíveis e energia, e a Inpasa, produtora de combustível renovável à base de cereais, firmaram nesta quinta-feira (11) um Memorando de Entendimentos (“MoU”) não vinculante.

O acordo marca o início de estudos de viabilidade para a produção e comercialização de metanol verde a partir de subprodutos do etanol, visando prioritariamente o fornecimento aos setores marítimo e industrial. Com esse negócio, a Vibra abre caminho para entrar em um novo segmento no transporte marítimo.

Dentre as possibilidades a serem avaliadas, está a eventual instalação de uma planta para produção de metanol verde a partir do etanol de cereais. Durante este período de estudos, as partes avaliarão também a melhor estrutura de negócios para o desenvolvimento do acordo. Essa não é a primeira colaboração entre a Vibra e a Inpasa. As empresas já compartilham parcerias bem-sucedidas em outras operações.

“Ao fomentar esse negócio, a Vibra e a Inpasa criam as raízes para a construção de uma cadeia industrial de metanol verde. É um novo segmento, necessário para que as empresas de transporte marítimo possam descarbonizar suas operações e oferecer a seus clientes serviços mais sustentáveis”, afirma Ernesto Pousada, CEO da Vibra.

Com a parceria, a Inpasa prevê a captura do CO2 emitido na produção do etanol, que será utilizado para obtenção do metanol verde, também conhecido como e-metanol. Esta é uma fonte de energia com baixa pegada de carbono e que apresenta reduções significativas nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) ao longo do ciclo de vida, se comparado aos combustíveis fósseis. Além de contribuir para a diminuição das emissões de outros poluentes e material particulado.

De acordo com o diretor de comercialização de etanol da Inpasa, Gustavo Mariano de Oliveira, a parceria entre a Vibra e a Inpasa sinaliza um compromisso conjunto com a inovação sustentável e reforça a importância do desenvolvimento de soluções ecologicamente responsáveis no setor de energia. “Ambas as empresas estão empenhadas em liderar a transição para uma matriz energética mais limpa e eficiente”, pontua.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

ANTAQ PRORROGA PERÍODO DE CONSULTA PÚBLICA PARA ARRENDAMENTO DE TERMINAL NO PORTO DE VILA DO CONDE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/01/2024 - 19:39



Deliberação estabelece ainda realização de Audiência Pública virtual no dia 25 de janeiro

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a prorrogação da Consulta Pública 08/2023, que trata da Área VDC29, localizada no Porto de Vila do Conde.

A consulta pública passa a valer até o dia 1 de fevereiro. Além disso, a deliberação aprova a realização de audiência pública exclusivamente virtual no próximo dia 25 de janeiro, às 10h, para aumentar a efetividade do processo de participação social. A audiência será presidida pelo relator do processo, o diretor Wilson Lima Filho.

O edital prevê que as atividades a serem desenvolvidas na área de arrendamento VDC29 envolvem recepção, armazenagem e expedição de grãos sólidos vegetais, especialmente grãos de soja e milho. A superfície da área de arrendamento é de 67.448m², com conexões de rodovia e cais. O prazo de arrendamento será de 25 anos.

A sessão virtual será transmitida via streaming pela Internet, gravada e disponibilizada no canal da Antaq no Youtube. Não é necessária inscrição para assistir a audiência pública.

Os interessados em manifestar-se na audiência deverão se inscrever pelo aplicativo de mensagens Whatsapp no número (61) 2029-6940. O período de inscrição será das 12h às 17h do dia 24 de janeiro de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

MAERSK OPTA POR FRETE FERROVIÁRIO PARA EVITAR ATRASOS NO CANAL DO PANAMÁ

Da Redação NAVEGAÇÃO 11/01/2024 - 19:33



A Maersk informou nesta quarta-feira (10) que iria usar o transporte ferroviário para transportar cargas através do Panamá, evitando o uso do canal.

Seu serviço Oceania-Américas (OC1) geralmente passa pelo Canal do Panamá, descarregando cargas para a América do Sul nos portos de Cristobal e Cartagena, antes de seguir para os portais da costa leste dos EUA, Filadélfia e Charleston.

Com o fenômeno El Niño, as restrições de calado reduziram a quantidade de navios que podem atravessar a hidrovia diariamente, com menor calado, resultando em longas filas e atrasos.

A Maersk informou os clientes que o OC1 utilizaria uma “ponte terrestre” do Panamá através da rede ferroviária. Os contêineres com destino ao leste serão descarregados em Balboa, enquanto as com destino ao oeste serão descarregadas em Manzanillo.

A Maersk informou também que omitirá o Porto de Cartagena, importante centro de transbordo na Colômbia.

A ferrovia foi revitalizada em 2011 e estima-se que possa transportar dois milhões de TEUs por ano, ou cerca de 2.740 TEUs em cada sentido por dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

MOVIMENTO NO PORTO DE IMBITUBA CRESCE 8% EM 2023

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/01/2024 - 18:44



O Porto de Imbituba movimentou 7,7 milhões de toneladas de janeiro a dezembro, resultando em marco inédito anual e crescimento de 8% em comparação a 2022. No período, 289 navios atracaram no porto, um aumento de 3,2%. O recorde anterior registrara 7,1 milhões de toneladas anuais.

O diretor de Infraestrutura e Operações do Porto, José João Tavares, informou que o aumento da movimentação foi fortemente influenciado pelo impulso no transporte de granéis agrícolas, principalmente os farelos de soja e milho, do milho e

da soja em grãos.

Os granéis sólidos representaram 83% da movimentação total, dos quais 55,2% minerais e 44,8% vegetais/agrícolas. Ao longo de 2023, o Porto de Imbituba teve na lista de seus maiores volumes o coque de petróleo, os farelos de milho e soja, o sal e o milho, seguido da soja, fertilizantes, toras de madeira, hulha betuminosa, malte/cevada, trigo, dentre outros produtos.

A movimentação de contêineres foi incrementada em parte pelo desvio das cargas que seriam direcionadas ao terminal especializado no Porto de Itajaí, que ficou paralisado após a saída da APM Terminals do porto catarinense.

O porto teve média mensal de 24 navios e operação de mais de 640 mil toneladas. “Este resultado, além de contribuir para Imbituba se consolidar como uma alternativa logística competitiva, representa o aumento da quantidade média de cargas movimentadas por navio, que cresceu 4,7% na tonelagem em relação a 2022, reduzindo o frete de modo geral e trazendo maior eficiência”, disse o diretor-presidente da SCPAR Porto de Imbituba, Urbano Lopes de Sousa Netto.

O porto obteve seis recordes mensais (fevereiro, março, abril, maio, novembro e dezembro), com destaque para o volume operado em abril, que se consolidou com o maior resultado mensal da história do porto (767,8 mil toneladas).

As exportações lideraram o fluxo de cargas, com 52,9% da movimentação total e crescimento de 48,7% se comparado a 2022. O principal destino das cargas foram os países asiáticos (China, Irã e Vietnã), além de Portugal e Estados Unidos.

As importações, com 35,8% das operações, foram menores 19,9% em 2023. Estados Unidos, Chile, China, Argentina e Colômbia foram os países de maior emissão de cargas.

A cabotagem representou 11,3% da movimentação do porto, uma queda de 7,9% na tonelagem da carga se comparada ao ano anterior.

A expectativa da autoridade portuária, prevista no Planejamento Estratégico da SCPAR, é de que o porto movimente em torno de 8 milhões de toneladas em 2024. O sucesso no campo operacional vem acompanhado da perspectiva de aplicação de aproximadamente R\$ 620 milhões no complexo portuário em investimentos públicos e privados nos próximos quatro anos, visando ampliar a capacidade de atendimento à demanda do mercado.

Em 2023, teve início a maior obra já realizada pela SCPAR Porto de Imbituba, a recuperação e reforço do Cais 3. O investimento de R\$ 95 milhões é realizado pela autoridade portuária. A intervenção na infraestrutura permitirá o recebimento de embarcações maiores e a instalação de equipamentos mais ágeis e modernos na movimentação de cargas.

Dragagem

Na margem da área entre berços de atracação, será realizada derrocagem no Cais 1. O processo licitatório será relançado em breve. Já no Cais 2, está prevista obra de construção de um dólfin de amarração de navios, que deve ser concluído ainda no primeiro semestre de 2024. Em conjunto, essas melhorias nos berços 1 e 2 permitirão o atendimento simultâneo de três navios no local, passando dos atuais 660 metros de cais linear nos dois berços para 710 metros.

A proteção do porto, pelo molhe de abrigo, também será aperfeiçoada com a restauração e reforço do local. A obra, estimada em R\$ 150 milhões, foi contemplada para receber recursos do Governo Federal dentro do Novo PAC. A previsão de início dos trabalhos é para este ano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

OBRAS DO NOVO TERMINAL DE CONTÊINERES DE SUAPE COMEÇAM ATÉ FEVEREIRO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 11/01/2024 - 18:24



A APM Terminals Suape finalizou o processo de compra do terreno onde será implantado o terminal portuário localizado no Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife. O espaço tem cerca de 50 hectares e pertencencia ao Estaleiro Atlântico Sul (EAS). As obras devem ser

iniciadas até fevereiro deste ano e a previsão é de que entre em operação no segundo trimestre de 2026. O empreendimento será o primeiro terminal 100% eletrificado da América Latina.

Com a conclusão da primeira etapa, o terminal de contêineres poderá movimentar até 400 mil TEUs por ano e aumentará a capacidade do complexo portuário em 55%. O novo terminal contará com um sistema completo de gestão ambiental e de resíduos; tratamento de águas residuais e modelagem de fluxo de águas subterrâneas para controle de poluição.

Também terá rede 5G própria, que possibilitará transmitir informações em tempo real para os clientes. O terminal contará com RTGs (guindastes móveis sobre pneus) por controle remoto.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast, o presidente da APM Terminals Suape, Aristides Russi, disse que a ambição é resgatar as escalas internacionais de Suape, aumentando em 27% as rotas de longo curso do porto. Hoje, diz o executivo, as cargas de rotas mais longas fazem transbordo em portos como o de Santos, antes de seguirem por cabotagem para Pernambuco.

"O transbordo em outro porto adiciona custos e tempo à cadeia, torna a operação menos atrativa. Com rotas ligando Suape diretamente aos países de origem ou destino das cargas, podemos reduzir o tempo de transporte da Ásia, por exemplo, em 25 dias, de 65 para 40 dias", diz Russi.

Em 2022, a APM Terminals venceu o leilão judicial para a aquisição da área, chamada de Unidade Produtiva Isolada do Estaleiro Atlântico Sul (EAS). Desde então, a empresa realizou diversas etapas legais para concretização do negócio, oficializada com a assinatura de compra do terreno. Durante esse período, a companhia também tem atuado no desenvolvimento do projeto de construção do empreendimento.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

FROTA DE NAVIOS PORTA-CONTÊINERES PODERÁ SUPERAR 30 MILHÕES DE TEUS EM 2024

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/01/2024 - 19:51



A frota global de navios porta-contêineres deverá ultrapassar a marca de 30 milhões de TEUs pela primeira vez na história em 2024, com novas unidades previstas para entrega pelos estaleiros, de acordo com a BIMCO.

A frota global cresceu 8% no ano passado, com a entrega de 350 novos navios porta-contêineres, representando um recorde de 2,2 milhões de TEUs. O número supera o recorde anterior estabelecido em 2015, quando 1,7 milhões de TEUs atingiram a água. Em 2024, estão programadas para entrega 478 navios porta-contêineres com capacidade somada de 3,1 milhões de TEUs, batendo o recorde de 2023 em 41%. Como resultado, espera-se que a capacidade da frota cresça 10% em 2024.

Embora se preveja que a reciclagem de navios aumente em 2024, a frota ainda poderá crescer em quase 2,8 milhões de TEUs, ultrapassando pela primeira vez a marca dos 30 milhões de TEUs até ao final de 2024.

Navios com mais de 15.000 TEUs estão dominando as entregas. Segundo a BIMCO, o segmento cresceu 28% no ano passado, com 1,3 milhões de TEUs entregues. Espera-se que mais 83 navios sejam entregues em 2024, acrescentando 1,4 milhão de TEUs à capacidade do segmento e duplicando a sua capacidade em apenas quatro anos.

A BIMCO também destaca que os estaleiros chineses solidificaram oficialmente a sua posição como os principais construtores de navios porta-contêineres, representando quase 55% da capacidade entregue em 2023 e programada para 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

DIAMOND OFFSHORE INICIA NOVO CONTRATO DE QUATRO ANOS COM A PETROBRAS

Da Redação OFFSHORE 10/01/2024 - 19:42



A empreiteira de perfuração offshore Diamond Offshore Drilling confirmou o início de uma nova missão para uma de suas plataformas semissubmersíveis para a Petrobras.

A "Ocean Courage" concluiu campanha com a Petrobras no final de setembro de 2023 e foi transferida para a Baía de Guanabara, onde se prepara para seu próximo contrato. A nova etapa estava prevista para começar em dezembro de 2023 e durar até dezembro de 2027. Segundo a Diamond Offshore, o novo contrato de quatro

anos com a Petrobras teve início no mês passado.

“O relacionamento de longa data com nosso cliente tem sido uma fonte de orgulho para nós e estamos entusiasmados em continuar trabalhando com eles utilizando a "Courage". Um grande obrigado às equipes da plataforma e às equipes da Petrobras, juntamente com nossos respectivos prestadores de serviços, que entregaram a plataforma em segurança após sua vistoria periódica especial de cinco anos, trabalho de preparação do contrato e testes de aceitação. Neste novo contrato, estamos firmemente comprometidos com a Petrobras até dezembro de 2027”, destacou a Diamond Offshore.

A plataforma "Ocean Courage" foi construída em 2009 pela Sembcorp Marine em Cingapura. É capaz de perfurar em 3.048 metros de profundidade, com capacidade máxima de perfuração de 12.192 metros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

GOVERNO VAI NACIONALIZAR PRODUÇÃO DE BIOCOMBUSTÍVEIS

Da Redação ECONOMIA 10/01/2024 - 19:34



Medida amplia participação de agricultores familiares

O governo federal atualizará as regras do Selo Biocombustível Social, de forma a garantir que metade das compras desse produto tenha como origem a agricultura familiar. Entre as mudanças está a de nacionalizar a produção, em especial para os estados das Regiões Norte e Nordeste, incluindo também áreas do semiárido, como o Vale do Jequitinhonha, em Minas Gerais.

A reestruturação do selo será publicada em decreto presidencial, após a versão final do texto a ser apresentada ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Segundo o Ministério de Minas e Energia (MME), o novo texto traz mais transparência e fortalece os requisitos necessários à concessão e manutenção do instrumento pelos produtores do biocombustível, bem como aproveitar a vocação das agriculturas locais, “melhorando a renda e a qualidade de vida do agricultor familiar em regiões vulneráveis.”

Entre as medidas de estímulo à produção nacional está a antecipação da mistura de biodiesel aos combustíveis fósseis para 14% a partir de abril, e 15% entre 2025 e 2026. A expectativa é chegar a

25%, nos anos subsequentes, informou o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, nesta quarta-feira (10), em evento no qual apresentou alguns detalhes do decreto.

Com o aumento para 14% na mistura, o ministério projeta um crescimento de 3,05 milhões de toneladas no processamento de soja para a produção de biodiesel, o que refletirá diretamente na demanda para pequenos agricultores. Também estão previstos incentivos fiscais a quem produzir biocombustível.

Além de reestruturar o Selo Biocombustível Social, o decreto viabilizará investimentos para o agronegócio e setor de combustíveis brasileiro. “Em 2024 serão 740 milhões, e em 2025, R\$ 1,6 bilhão”, disse o ministro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

PROJEÇÃO DA SAFRA DE GRÃOS 2023/24 CAI PARA 306,4 MILHÕES DE TONELADAS

Da Redação ECONOMIA 10/01/2024 - 19:31



Volume é 13,5 milhões de toneladas menor do que o da safra passada

As condições climáticas instáveis do país levaram a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) a reduzir novamente a estimativa para a safra de grãos de 2023/24. A produção brasileira deve chegar a 306,4 milhões de toneladas, queda de 13,5 milhões de toneladas em relação à safra passada (2022/23), quando chegou a 319,9 milhões de toneladas.

Nesta quarta-feira (10), o órgão divulgou o quarto levantamento para o ciclo atual. “As condições climáticas instáveis, com chuvas escassas e mal distribuídas aliadas a altas temperaturas na região central do país, além de precipitações volumosas na região Sul, provocaram e ainda persistem no atraso do plantio da safra, além de influenciarem de maneira negativa no potencial produtivo das lavouras”, explicou a Conab.

Principal cultura cultivada no país, a soja deve apresentar uma produção de 155,3 milhões de toneladas. A estimativa é menor do que a do último levantamento, de 160,2 milhões de toneladas, mas ainda superior ao registrado na safra 2022/23 (154,6 milhões de toneladas). “Chuvas mal distribuídas e temperaturas elevadas influenciaram de maneira negativa tanto no plantio como no desenvolvimento das lavouras. As condições climáticas também foram determinantes para alguns produtores migrarem para outras culturas, contribuindo para a redução da área em relação ao levantamento divulgado em dezembro”, justificou a Conab.

A redução na estimativa da produção de soja deverá implicar uma menor exportação da oleaginosa em grãos neste ano. Além disso, o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) aprovou o aumento de biodiesel ao diesel, de 12% para 14%, o que, para a companhia, indica que haverá um incremento na demanda interna de óleo de soja.

De acordo com o órgão, esta safra vem tendo características complexas para a estimativa de área, produtividade e produção, já que os problemas climáticos geram incertezas e prejudicam a tomada de decisão pelos produtores.

No caso do milho, a produção total está estimada em 117,6 milhões de toneladas, redução de 10,9% em relação ao ciclo anterior. A queda é reflexo de uma menor área plantada e de uma piora na expectativa de rendimento das lavouras.



“A primeira safra do cereal, que representa 20,7% da produção, vem passando por situações adversas como elevadas precipitações nos estados do Sul, baixas pluviosidades acompanhadas pelas altas temperaturas no Centro-Oeste”, explicou a companhia. Para a segunda safra, além de avaliar os custos, as decisões dos produtores dependem de fatores climáticos, de disponibilidade de janela para o plantio e dos preços de mercado.

Já o arroz tem uma estimativa de produção de 10,8 milhões de toneladas, 7,2% a mais que a última safra. Segundo o boletim, os preços do grão foram incentivados para o aumento de área em alguns estados produtores. Por outro lado, o atraso no plantio, o volume excessivo de chuvas ou de períodos de veranicos que ocorreram em regiões diversas, além das dificuldades nos tratamentos culturais, são condições desfavoráveis para a produtividade.

Para o feijão, é esperada uma estabilidade na produção, quando se compara com a safra passada, chegando a uma colheita de 3,03 milhões de toneladas. Entretanto, a Conab alerta que a primeira safra da leguminosa caminha para a conclusão e vem apresentando alterações negativas, devido à instabilidade do clima.

Já para o algodão, é esperado um crescimento de 6,2% na área cultivada. Com o plantio se aproximando a 32% no país, a área estimada em cerca de 1,77 milhão de hectares poderá variar, já que parte dela que deveria ser replantada com soja em Mato Grosso poderá ser utilizada com o plantio da fibra. Atualmente a projeção é de uma colheita de 3,1 milhões de toneladas de pluma.

Com a colheita encerrada, o trigo registra uma produção de 8,1 milhões de toneladas. Segundo a Conab, até o início da fase reprodutiva, as condições climáticas vinham beneficiando a cultura, com perspectivas de uma safra recorde semelhante à de 2022. Mas, a partir de setembro, teve início um período com chuvas excessivas que persistiu até a colheita, situação que causou perdas na produtividade.

Para o arroz, estima-se uma manutenção do consumo nacional em 10,3 milhões de toneladas. “A recuperação produtiva e a menor oferta de importantes países exportadores, possivelmente, resultarão em um aumento para 2 milhões de toneladas no volume exportado pelo Brasil. Projeta-se uma manutenção do volume importado em 1,5 milhão, em razão ainda da necessidade de recomposição da oferta nacional”, explicou a Conab, lembrando que a estimativa é de aumento da produção do grão.

Os estoques de arroz devem ficar próximos da estabilidade, estimados em 1,7 milhão de toneladas.

Já a estimativa de menor produção de milho para a safra 2023/24, somada à maior oferta disponível no mercado internacional (em meio à boa safra norte-americana), deverá reduzir o volume de exportações brasileiras do grão em 2024. Ainda assim, o Brasil deve continuar a ser o maior exportador de milho do mundo.

Para o trigo, apesar do bom volume colhido, em razão dos problemas climáticos houve perda da qualidade e será necessário importar mais trigo, passando de 6 milhões para 6,2 milhões de toneladas compradas do exterior. Com as alterações, a estimativa da Conab é encerrar a safra 2023/24 com estoque de passagem de 393,6 mil toneladas.

No caso do algodão, o boletim destaca que a melhora que vem ocorrendo no desempenho da economia nacional tende impulsionar o consumo interno da pluma em 2024, que deve ficar em torno de 730 mil toneladas. Como as exportações apresentam um crescimento e devem atingir 2,5 milhões de toneladas, o estoque final de algodão deverá cair para 2,04 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/01/2024

SANCIONADA LEI QUE CRIA DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/01/2024 - 19:26



Medida busca incentivar captação de recursos privados para investimentos em infraestrutura

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou sem vetos na terça-feira (9) lei que cria debêntures de infraestrutura, emitidas por concessionárias de serviços públicos. Os recursos captados no mercado serão destinados à implementação de projetos de investimento na área de infraestrutura, produção econômica intensiva em pesquisa, desenvolvimento e inovação. A Lei 14.801, de 2024 foi publicada no Diário Oficial da União desta quarta-feira (10).

Originada na Câmara como PL 2.646/2020, de autoria do deputado João Maia (PP-RN), o texto foi aprovado no Senado em novembro de 2023 com mudanças, de acordo com a recomendação do relator, senador Rogério Carvalho (PT-SE), e voltou para análise dos deputados. As emendas foram aprovadas parcialmente e o texto foi enviado à sanção.

As emendas tratam de assuntos como a imposição de limite de cinco anos para as empresas emissoras das debêntures usufruírem dos incentivos fiscais e a alíquota de Imposto de Renda sobre os rendimentos recebidos por detentores de debêntures de infraestrutura.

De acordo com a lei, as debêntures de infraestrutura terão que ser emitidas até 31 de dezembro de 2030 e devem conceder ao emissor da dívida redução de 30% da base de cálculo do Imposto de Renda e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) sobre os juros pagos aos detentores dos títulos.

A norma também alterou o marco legal das debêntures incentivadas e do Fundo de Investimento em Participações em Infraestrutura (FIP-IE), do Fundo de Investimento em Participação na Produção Econômica Intensiva em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação (FIP-PD&I) e do Fundo Incentivado de Investimento em Infraestrutura (FI-Infra).

Debênture

Debêntures são títulos de crédito representativos de empréstimos emitidos por empresas, negociáveis no mercado e que podem ser adquiridos por pessoas físicas ou jurídicas. O comprador é remunerado com juros e correção monetária até o pagamento integral do título.

De acordo com o senador Rógerio Carvalho, as debêntures de infraestrutura tem o potencial de alavancar mais de R\$ 1 trilhão em investimentos em infraestrutura, que podem resultar na construção de ferrovias, melhoria da malha viária rural e integração de diversos modais de transporte.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 11/01/2024



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 11/01/2024