

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 018/2024
Data: 02/02/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS AVANÇA COM COMPROMISSO E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL.....	4
PORTO DE SANTOS: HISTÓRIA SANTISTA ACOMPANHA TENDÊNCIAS DO MERCADO.....	4
PARA QUE SERVEM AS TARIFAS PORTUÁRIAS?.....	5
LULA ANUNCIA TERMO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM CONJUNTO COM O GOVERNO DE SP.....	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	8
VIVIX VAI USAR ENERGIA SOLAR NA SUA PLANTA DE GOIANA, EM PERNAMBUCO.....	8
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	9
ANTAQ AVANÇA NO PROJETO DE CONCESSÃO DE ÁREA DO PORTO DE ITAJAÍ/SC.....	9
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	9
PORTO DE SANTOS - MINISTRO SILVIO COSTA FILHO E PRESIDENTE LULA PARTICIPAM DE ANÚNCIO DAS OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	9
ANTAQ AVANÇA NO PROJETO DE CONCESSÃO DE ÁREA DO PORTO DE ITAJAÍ (SC).....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	12
EDITORIAL – TV BE NEWS: UM NOVO AVANÇO.....	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	12
<i>Hidrovias 1</i>	12
<i>Hidrovias 2</i>	12
<i>Hidrovias 3</i>	13
<i>Hidrovias 4</i>	13
<i>Apoio a empresas</i>	13
NACIONAL - LULA VAI A SANTOS PARA COMEMORAÇÃO DOS 132 ANOS DO PORTO.....	13
NACIONAL - GOVERNO DISCUTE ESTRATÉGIAS PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR.....	14
REGIÃO SUDESTE - DEPUTADA SE REÚNE COM SOPESP PARA DISCUTIR NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO DE SANTOS... ..	14
PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS RECEBE PRIMEIRO NAVIO DE 366 METROS EM SUA HISTÓRIA.....	15
NACIONAL - TV BE NEWS ESTREIA NESTA SEXTA-FEIRA.....	16
RODOVIAS - LULA DIZ QUE BNDES VAI LIBERAR R\$ 1,3 BI PARA AMPLIAR TRECHO DA RODOANEL.....	18
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – DESENVOLVIMENTO - UM “ANO DE ENTREGAS” PARA ALAVANCAR O PORTO DE SANTOS.....	18
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – HISTÓRIA - UMA TRAJETÓRIA QUE VEM SENDO CONSTRUÍDA HÁ BEM MAIS QUE 132 ANOS.....	19
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – ECONOMIA - PORTO DE SANTOS: UMA POTÊNCIA RESUMIDA EM NÚMEROS.....	20
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – DESAFIOS - APESAR DOS RECORDES E BONS RESULTADOS, PORTO AINDA PRECISA SUPERAR GARGALOS.....	21
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – TURISMO - TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS PREVÊ QUASE 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS.....	22
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – ENTREVISTA - ANDERSON POMINI DIRETOR-PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS.....	23
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – FUTURO - EMPRESAS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS ADEREM CADA VEZ MAIS ÀS PRÁCAS ESG.....	25
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – OPINIÃO - PORTO DE SANTOS, 132 ANOS DE HISTÓRIA E INOVAÇÃO.....	26
ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – OPINIÃO - LUZES NO FIM DO TÚNEL.....	27
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	28
DEFESA CIVIL EMITE ALERTA DE FORTES TEMPESTADES NA BAIXADA SANTISTA ATÉ DOMINGO.....	28
MRS ABRE SELEÇÃO PARA VAGAS DE ESTÁGIO EM SP, RJ E MG.....	29
BRASIL CONSEGUE EXPORTAÇÃO RECORDE DE MÁQUINAS.....	29
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS.....	30
BRASIL PRECISA VIABILIZAR O FINANCIAMENTO PARA O HIDROGÊNIO VERDE.....	30
ULTRAGAZ COMPRA PRIMEIRA CARGA DE BIOGLP DA REFINARIA RIOGRANDENSE.....	33
GERAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL FOI RECORDE NO BRASIL EM 2023, APONTA CCEE.....	34
ENEVA E VIRTU GNL COMPRAM 180 CAMINHÕES MOVIDOS A GÁS LIQUEFEITO.....	35



JORNAL O GLOBO – RJ.....	36
CHINESA BYD E RAÍZEN VÃO CONSTRUIR 600 PONTOS DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS NO BRASIL.....	36
LULA VOLTA A PROMETER ZERAR IR PARA QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL E DIZ QUE 2024 'SERÁ ANO DA COLHEITA'	37
BNDES ANUNCIA MAIS R\$ 6 BI PARA LINHAS DE CRÉDITO VOLTADAS À AGROPECUÁRIA.....	39
PRODUÇÃO INDUSTRIAL DE DEZEMBRO VEM ACIMA DA PROJEÇÃO DO MERCADO E ANALISTAS SE MOSTRAM CAUTELOSAMENTE 'OTIMISTAS'	40
INDÚSTRIA PATINA EM 2023 E AVANÇA 0,2% NO ANO	42
PAUTA ECONÔMICA DO STF, QUE VAI DECIDIR SOBRE FGTS E LEI DAS ESTATAIS, LEVA GOVERNO A 'CORPO A CORPO' COM MINISTROS.....	44
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	46
BRASIL BATE RECORDE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM 2023, SEGUNDO ANP.....	46
LULA PEDE APOIO INTERNACIONAL PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE, ETANOL E BIODIESEL	47
GOVERNO TRABALHA EM DIAGNÓSTICO DA CRISE DO AGRO ANTES DE DEFINIR MEDIDAS, AFIRMA SECRETÁRIO	48
PORTO CATARINENSE INVESTE R\$ 1 BILHÃO PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO, DE ATÉ 400 METROS	49
FISCO PLANEJA PENTE-FINO EM BENEFÍCIOS FISCAIS PARA EXCLUIR EMPRESAS IRREGULARES E ELEVAR RECEITA	52
TRECHO NORTE DO RODOANEL É PRIORITÁRIO PARA O BNDES E DEVE SER INCLUÍDO NO NOVO PAC, DIZ MERCADANTE... ..	54
INDÚSTRIA FECHA 2023 COM ALTA DE 0,2%, MAS AINDA ESTÁ 16,3% ABAIXO DO NÍVEL DE 2011	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	56
PORTOCEL, DA SUZANO, COMEÇA A OPERAR NO PORTO DE SANTOS.....	56
ANÁLISE: NA CAÇADA AOS JABUTIS, HADDAD ENCONTRA CAMINHO MENOS ESPINHOSO	57
A TARCÍSIO, LULA DIZ QUE BNDES APROVOU R\$ 1,3 BILHÃO PARA OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL	58
LULA DEFENDE TARCÍSIO DE VAIAS EM EVENTO NO PORTO DE SANTOS, COBRA RESPEITO E EXALTA PARCERIA	59
CRISE NO MAR VERMELHO GERA ATRASOS NAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS EUROPEIAS.....	60
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	62
PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA FECHA 2023 COM ALTA DE 0,2%	62
CMN MUDA REGRAS PARA TÍTULOS AGRÍCOLAS E IMOBILIÁRIOS	63
UE DÁ AVAL A PRIMEIRAS REGRAS DO MUNDO PARA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL.....	64
PRIMEIRO TÚNEL IMERSO DA AMÉRICA LATINA LIGARÁ SANTOS A GUARUJÁ	65
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	66
COMITÊ RECOMENDA DIGITALIZAÇÃO E ARTICULAÇÃO DE JANELAS DE AGENDAMENTO EM SANTOS	66
SINDICATOS COBRAM REDUÇÃO DE AFRETAMENTOS NO EXTERIOR PELA PETROBRAS	68
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	69



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS AVANÇA COM COMPROMISSO E RESPONSABILIDADE AMBIENTAL

Hidrogênio verde e descontos tarifários para os 'navios verdes' são algumas das prioridades da Autoridade Portuária

Por: ATribuna.com.br



No Porto de Santos, os terminais estão atentos às mudanças Foto: Luigi Bongiovanni/Arquivo AT

Três letras ganharam destaque no universo corporativo nos últimos anos: ESG (sigla em inglês para Environmental, Social and Governance, ou Ambiental, Social e Governança). O significado do termo é amplo e envolve o risco financeiro do negócio e dos investimentos. E apesar da importância de analisar o contexto geral da tríade, é a sustentabilidade que chama a atenção, sobretudo em setores cujas emissões de CO2 geram preocupação e precisam ser

constantemente mitigadas. Isso sem contar o fato de o Brasil ser um dos maiores emissores de gases de efeito estufa, com cerca de 2 bilhões de toneladas de gás carbônico por ano.

O setor portuário está inserido nesse cenário, de forma que a descarbonização e a transição energética dos portos estiveram no centro da pauta da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) na COP28, a Conferência Climática da ONU, realizada no final do ano passado. Além disso, a Câmara dos Deputados também aprovou em dezembro a proposta que regulamenta o mercado de carbono no Brasil (PL 2.148/15). O texto cria o Sistema Brasileiro de Comércio de Emissões de Gases de Efeito Estufa (SBCE), estabelecendo tetos para emissões e um mercado de venda de títulos.

No Porto de Santos, os terminais estão atentos às mudanças e têm feito a lição de casa com foco na preservação do meio ambiente. De modo geral, a Autoridade Portuária de Santos (APS) apontou a produção de hidrogênio verde a partir da Usina de Itatinga como a principal proposta em médio prazo. Em curto prazo, há a adoção de descontos tarifários para os chamados "navios verdes".

A lista de prioridades da estatal também inclui a adesão ao Pacto Global da ONU e medidas ESG, tanto concretas (diminuição de resíduos e destinação adequadas deles) como de conscientização, sendo o carro-chefe a jornada ESG e o manifesto ESG, encabeçado pela APS e aderido pela maioria das empresas do complexo santista.

Fonte: [A Tribuna Digital - SP](http://ATribuna.com.br)

Data: 02/02/2024

PORTO DE SANTOS: HISTÓRIA SANTISTA ACOMPANHA TENDÊNCIAS DO MERCADO

Mudanças ocorridas em 132 anos evidenciam necessidade de incremento na infraestrutura e modernização das leis

Por: ATribuna.com.br

Em meio a uma avalanche de projetos e ao incremento da infraestrutura, o Porto de Santos completa 132 anos se preparando para atender toda a demanda que está por vir. Em 1892, quando o complexo foi fundado, a escolha do local levou em consideração, prioritariamente, a proteção dos

navios atracados contra intempéries e ataques piratas. Hoje, as preocupações são outras e envolvem, sobretudo, os acessos para a movimentação das cargas que entram e saem da região.



Porto de Santos completa 132 anos nesta sexta-feira (2)
Foto: Arnaldo Giaxa/A Tribuna - 04/11/68

Mas nem tudo é tão diferente. A execução de obras de infraestrutura, a partir das necessidades do Porto, é uma premissa centenária para garantir o desenvolvimento. Empreendimentos como a São Paulo Railway (primeira linha férrea paulista), a Calçada do Lorena (para que mulas pudessem transitar) e armazéns para atender e estocar demandas e mercadorias marcam a trajetória de crescimento do cais santista.

Antigamente, os atracadouros eram os chamados trapiches, feitos de madeira, verdadeiras pontes que ligavam a terra firme aos navios ancorados. Hoje, os terminais já preparam o cais para receber navios elétricos com shore power (tomadas elétricas). Os trapiches começaram a ser demolidos por volta de 1892, com a organização do Porto.

Quatro anos antes, um grupo formado por nomes que entrariam para a história da região ganhou a concorrência para exploração do Porto por 90 anos. Em 1889, foi criada a Empresa das Obras de Melhoramentos do Porto de Santos. Em 7 de novembro de 1890, houve a assinatura do termo de concessão com a criação da Companhia Docas de Santos (CDS).

Mais de 100 anos depois, a desestatização do Porto chegou a ser cogitada. Além disso, a gestora do complexo já teve outros nomes: Codesp, Santos Port Authority e Autoridade Portuária de Santos (APS), nomenclatura atual. Transições que também marcam épocas e buscam alinhar anseios e expectativas políticas e econômicas.

O cenário mostra que, apesar de a história e a realidade se misturarem, a evolução do Porto de Santos é evidente e o caminho a ser percorrido é só um, o do crescimento sustentável. O Nasmyth ficou para trás, e os esforços devem ser voltados ao universo do MSC Natasha XIII, que ontem quebrou o recorde de maior embarcação a atracar no complexo santista, com 366 metros de comprimento. É seguir em frente, deixando a trajetória como referência e o presente como incentivo.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/02/2024

PARA QUE SERVEM AS TARIFAS PORTUÁRIAS?

Flávia Takafashi. Diretora da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)
Por: Flávia Takafashi



Foto: APS/Divulgação

Todo porto público arrecada tarifa. Cobrada pela autoridade portuária, a tarifa é o preço público auferido daqueles que utilizam ou demandam a infraestrutura de um determinado porto. A arrecadação tarifária é uma importante fonte de receitas do porto e seus recursos se fazem fundamentais para que o gestor possa investir em melhorias e expansão da infraestrutura colocada à disposição dos usuários. Mas o que acontece se o porto arrecada uma tarifa e não presta um bom serviço aos usuários? A Agência Nacional de Transportes



Aquaviários (Antaq), órgão federal responsável por fiscalizar e regular os portos brasileiros, pode determinar que o porto aplique descontos e diminua a tarifa cobrada.

Em atendimento a diversas demandas do setor, a Antaq fez uma análise regulatória acerca da possibilidade de impor à administração portuária a aplicação de descontos tarifários em caso de indisponibilidade temporária de serviço remunerados por tarifa portuária; ou em casos em que reste comprovada a não disponibilização de infraestrutura remunerada por tarifa.

Por ocasião de preocupações advindas do mercado regulado que relataram que navios dentro das dimensões e portes aprovados para operar em um determinado porto estariam enfrentando dificuldades de entrada nos canais de acesso, a agência reguladora se debruçou sobre o tema para tentar encontrar uma solução regulatória adequada. A angústia relatada apontava que, embora a cobrança tarifária fosse feita com base na tonelagem por porte bruto das embarcações, alguns navios não conseguiam utilizar seus portes bruto máximos por completa falta de estrutura do porto.

Ao analisar a matéria, a agência entendeu pela necessidade de mitigar eventuais distorções relativas a esse tipo de cobrança e decidiu pela inclusão de uma regra que permita o abatimento automático para as tarifas previstas na tabela tarifária do porto em caso de caracterização da impossibilidade de acesso de navios que demandem uma infraestrutura não disponibilizada.

A Antaq chamou a atenção de que a inclusão da regra não seria uma obrigação nova das autoridades portuárias, pois já seria uma obrigação delas a manutenção da infraestrutura aquaviária conforme ela mesmo divulga ao mercado. É o chamado “princípio do benefício” já incorporado no modelo do normativo da agência.

Adotando o princípio de que a autoridade portuária não poderia recusar receber navios tipos, e que os navios de grande porte bruto não causam externalidades negativas maiores que as externalidade positivas, essa solução regulatória estimularia os navios de maior capacidade a operarem nos portos organizados, se beneficiando de regras tarifárias mais justas e equânimes. Se não é disponibilizada uma infraestrutura que atenda ao porte da embarcação e ela tenha que operar com carga reduzida em determinado porto, não seria justo que ela viesse a ser cobrada pela tonelagem em sua totalidade.

Além disso, a medida teve como objetivo aumentar a produtividade e ganhos de escala das autoridades portuárias, que ainda poderão cobrar a tarifa considerando a capacidade máxima da embarcação habilitada a trafegar em seu canal de acesso. A abordagem regulatória adotada pela Antaq reflete a busca por equidade e eficiência no setor portuário. Ao introduzir a possibilidade de abatimentos automáticos nas tarifas em situações específicas de impossibilidade de acesso para navios de maior capacidade, a agência busca corrigir uma distorção por vezes presente na realidade brasileira e incentivar a operação de embarcações mais eficientes nos portos organizados.

Por fim, é importante apontar que a situação de concessão de abatimentos tarifários não pode se tornar uma justificativa para a não realização de dragagens e manutenções correlatas no canal. O objetivo principal é o provimento de uma infraestrutura adequada, eficiente e cada vez mais adequada à demanda do transporte aquaviário nacional e internacional. E se perguntarem para que servem as tarifas portuárias, a resposta é: para prover uma infraestrutura cada vez melhor.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2024

LULA ANUNCIA TERMO PARA CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ EM CONJUNTO COM O GOVERNO DE SP

Presidente, governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e demais autoridades estão em Santos nesta sexta-feira (2)

Por: Ted Sartori

O presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva (PT), anunciou na manhã desta sexta-feira (2), na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), um termo de cooperação técnica envolvendo a construção do túnel Santos-Guarujá.



Presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) esteve em Santos nesta sexta (2) Foto: Alexander Ferraz/AT

"Esse túnel é necessário e ficaria caro para qualquer um dos lados. Havia projetos e autorizações prontas do Governo de São Paulo. Humildemente, falei ao Rui Costa para que trouxesse o Tarcísio para isso. Estamos juntos para servir o povo deste Estado e de todo o Brasil", afirma Lula.

O anúncio aconteceu durante a solenidade em celebração aos 132 anos do Porto de Santos. "Este ato, mais do que isso, representa restaurarmos a normalidade e respeitar o direito à diferença, respeitando o exercício do direito à função e à democracia. Nunca tratei São Paulo diferente porque o governador era de outro partido. Não estou beneficiando São Paulo, mas o mais importante estado da federação", observa o presidente, com direito a cumprimento a Tarcísio.

Também estavam presentes, dentre outras autoridades, o vice-presidente e ministro da Indústria, Desenvolvimento e Comércio, Geraldo Alckmin, o ministro da Casa Civil, Rui Costa, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos).

"Um Porto que representa um terço da movimentação do Brasil é um patrimônio do País. É um momento emblemático. Vamos fazer esse túnel sair do papel. Imagine a quantidade de empregos gerados. Vamos fazer em parceria as obras da Perimetral, os viadutos que faltam e habitação. Importa enxergar o legado que vai ser deixado", afirma o governador.

O túnel tem um orçamento previsto de quase R\$ 6 bilhões e os custos serão divididos igualmente entre União e Estado. O acordo para construção conjunta da ligação seca foi fechado em reunião em Brasília, realizada na terça-feira (30).

"O acordo revela a nobreza e a grandeza de homens públicos que estão focados nas novas gerações e não nas próximas eleições", afirma o presidente da APS, Anderson Pomini, reforçando que Lula é o primeiro presidente a visitar a sede da Autoridade Portuária.

"O PAC não é uma ideia do Lula ou de qualquer ministro. E os 27 governadores apresentaram obras importantes para cada estado. Precisamos nos transformar em um país desenvolvido. Por isso tiramos o Porto do programa de privatização", comenta Lula, quando foi aplaudido.

Projeto

O traçado do túnel liga a Prainha, em Guarujá, na Margem Esquerda do Porto de Santos, abaixo do linhão, a uma área próxima ao cais da Marinha, na Margem Direita, em Santos. O projeto contempla ainda três faixas por sentido, além de uma integração com o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), ciclovia e passagem para pedestres.

Conforme o cronograma já planejado pela Autoridade Portuária, a previsão é lançar o edital no segundo semestre deste ano, com início das obras do túnel em 2025 e conclusão no final de 2028 ou, mais tardar, no início de 2029.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/02/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

VIVIX VAI USAR ENERGIA SOLAR NA SUA PLANTA DE GOIANA, EM PERNAMBUCO

Tanto a Atiaia como a Vivix pertencem ao tradicional grupo pernambucano Cornélio Brennand
Da Redação ME

Uma das maiores consumidoras de energia elétrica em Pernambuco, a Vivix Vidros Planos vai passar a receber 100% da energia que utiliza da Usina Solar Fotovoltaica Maravilhas I, parque solar construído pela Atiaia Renováveis em Goiana, na Mata Norte de Pernambuco. Ambas as empresas pertencem ao tradicional grupo pernambucano Cornélio Brennand.



Usina Solar Fotovoltaica Maravilhas I, em Goiana, vai fornecer 100% da energia utilizada pela Vivix, que fabrica vidros planos em Goiana. Foto: Divulgação

elétrica abastecido por um parque solar.

A usina Maravilhas I foi construída exclusivamente para atender a Vivix e está localizada a 1,6 km da fábrica de vidro, também no município de Goiana. O parque solar já está em plena operação e possui 27,5 megawatts (MW) de potência. A empresa terá 100% do seu consumo de energia

Instalada num terreno com área útil de 85 hectares, as obras do parque solar geraram cerca de 280 empregos, entre mão de obra direta e indireta. Com tecnologia de ponta, os equipamentos para a construção do Maravilhas I foram importados da China e da Espanha, também com peças do Brasil.

A Vivix optou por consumir uma energia renovável para estar alinhada com as estratégias de ESG (Environmental, Social and Governance). A partir de agora, toda a sua operação fabril funciona a partir da geração de energia elétrica limpa, renovável e certificada. “A parceria com a Atiaia Renováveis está totalmente alinhada com nossas metas de sustentabilidade e levará a fábrica de Vivix a ser a primeira do setor no Brasil a ter um parque solar que abastecerá 100% da necessidade de energia elétrica da indústria”, explica o presidente da Vivix Vidros Planos, Henrique Lisboa.

A Vivix é signatária do Pacto Global da ONU e participante do HUB ODS (dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável) em Pernambuco – iniciativas que reúnem empresas que desejam promover ações para o enfrentamento dos desafios da sociedade, como o uso de energias renováveis, respeito ao meio ambiente, combate as desigualdades etc.

A Vivix produz vidros planos destinados a atender aos mercados de construção civil, decoração e moveleiro, com moderna tecnologia e alto padrão de qualidade. Fazem parte do portfólio da empresa os vidros planos incolores e coloridos (Vivix Colora), laminados (Vivix Lamina), espelhos (Vivix Spelia), pintados (Vivix Decora) e proteção solar (Vivix Performa).

Segundo informações da empresa, a fábrica da Vivix utiliza uma tecnologia inédita no Brasil, a L.E.M.™ (Low Energy Melter™), a qual permite à empresa ter um processo de produção bastante eficiente do ponto de vista energético. A indústria é uma das poucas de vidros float do mundo a utilizar o método “Mine to Line”, que consiste em controlar a fabricação do vidro a partir da extração das matérias-primas em minas próprias. Para isso, a Vivix possui uma usina de beneficiamento situada no município de Pedras de Fogo, no estado vizinho da Paraíba.

Como o nome diz, a Atiaia Renováveis é uma empresa de geração e comercialização de energias renováveis e desenvolve projetos de energia solar fotovoltaica, hidroenergética e eólica. A empresa

possui oito pequenas centrais hidrelétricas (PCHs) em operação e uma em construção, chegando a uma capacidade instalada de 243 Megawatts médios (MWm). Também desenvolve projetos que vão totalizar 1.7 gigawatt (GW) em PCHs, usinas solares e eólicas, sendo que os dois últimos são destinados aos seus clientes no mercado livre de energia.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 02/02/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ AVANÇA NO PROJETO DE CONCESSÃO DE ÁREA DO PORTO DE ITAJAÍ/SC

Diretoria Colegiada aprovou a realização de Audiência Pública para obter contribuições voltadas ao aprimoramento do processo licitatório



ANTAQ avança no projeto de concessão de área do Porto

Nesta quinta-feira (1º/02), durante a 558ª Reunião Ordinária de Diretoria, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou a abertura de audiência e consulta públicas no âmbito do processo de concessão de área localizada no Porto de Itajaí/SC.

As fases de participação social antecedem a realização do certame e têm o propósito de coletar contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relacionados ao processo licitatório.

O relator do processo, diretor Wilson Lima Filho, destacou os esforços da ANTAQ para o retorno das atividades do Porto. “Estamos trabalhando para que esse processo ganhe agilidade principalmente para aqueles que precisam ver o crescimento e a retomada do Porto de Itajaí/SC o mais breve possível”.

Lima Filho incorporou ao voto sugestões do revisor do processo, diretor Alber Vasconcelos que, entre outros pontos, inclui no voto a reanálise, durante o período da consulta pública, da proposição para aplicação do preço teto, sobretudo tratando-se de uma licitação conjunta da área de concessão e do acesso aquaviário.

De acordo com o relator, as novas análises serão feitas de forma tempestiva para que possam ser incorporadas à minuta do edital e dar início à participação social no certame.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 02/02/2024



Empreendimento ligará Santos ao Guarujá e é considerado como um dos principais investimentos para a região Santista - Foto: Vosmar Rosa/MPOR

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e o presidente Luiz Inácio Lula da Silva participaram, na manhã desta sexta-feira (2), do anúncio das obras do Túnel Santos Guarujá — o primeiro túnel imerso da América Latina. As autoridades assinaram o termo de cooperação técnica para a execução das obras, que terá valor de R\$ 6 bilhões em investimentos. O empreendimento ligará Santos ao Guarujá e é considerado como um dos principais investimentos para a região Santista.

A solenidade também marcou o aniversário de 132 anos do Porto de Santos, considerado o maior do hemisfério Sul. O evento ocorreu na sede da Autoridade Portuária. Na ocasião, o presidente Lula também anunciou a entrega de unidades habitacionais na cidade de Guarujá, o conjunto habitacional Parque da Montanha. Ao todo, 649 famílias que vivem em palafitas no Complexo Prainha, em Vicente de Carvalho, às margens do porto serão beneficiadas. Um total de 58 milhões de reais foi destinado para a construção de moradias para as famílias. O ministro Silvio Costa Filho entregou uma das chaves das novas habitações a um morador, em um gesto simbólico.

O Túnel Santos-Guarujá terá 860 metros entre as margens (incluindo embocaduras) e ficará imerso sob o fundo do canal a uma profundidade de 21 metros. O empreendimento será resultado de uma Parceria Público-Privada (PPP). O empreendimento beneficiará mais de 5 milhões de pessoas, incluindo os 1,6 milhão de habitantes da Baixada Santista, e os mais de 4 milhões de turistas que anualmente visitam Guarujá e o litoral norte paulista. Todos os dias, 80 mil pessoas cruzam o canal. A obra também irá proporcionar mais segurança às embarcações que escalam o porto santista para realizar operações.

Considerado o maior do hemisfério Sul — responsável por quase 30% da balança comercial do Brasil — o porto registrou, no mês de dezembro de 2023, movimentação recorde de 15,6 milhões de toneladas de cargas, crescimento de 29,1% em relação a dezembro de 2022. Com o resultado, o total desde janeiro do último ano foi de 173,3 milhões de toneladas.

O ministro Silvio Costa Filho afirmou que esse ato [o investimento no Porto de Santos] tem um simbolismo principalmente para as futuras gerações do Brasil. "Desde que assumi a pasta, sob orientação do presidente Lula, é fundamental ter um olhar para o desenvolvimento do Porto de Santos, conhecer os desafios da região e entender que 30% das exportações do Brasil passam pelo porto. Só neste ano, serão cinco leilões na B3 [Bolsa de Valores], que significarão 2,5 bilhões em investimentos". O ministro também falou sobre o PPP da dragagem, cerca de 6 bilhões, que vai aumentar o calado de 14 para 17. "Os investimentos serão fundamentais para o desenvolvimento da região e da população."

Costa Filho encerrou sua fala dizendo que o maior programa social do Brasil é o emprego e a renda. "O povo brasileiro vai voltar a ter dignidade", comemorou.

Obra centenária

A Ligação Santos-Guarujá é esperada por toda comunidade da região Portuária e população do entorno, sendo uma obra centenária, com ação para melhorar o fluxo de pedestres que transitam entre as duas cidades, além de permitir mais segurança às embarcações que escalam o Porto Santista para realizar operações.

No lançamento do túnel, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse que essa obra está beneficiando o estado, que é um dos mais importantes da nação, com 42 milhões de cidadãos. Lula disse ainda que é preciso transformar o Brasil em um País altamente desenvolvido. "É por isso que tiramos o Porto de Santos da política de privatização. No nosso país, se estabeleceu uma narrativa da elite econômica de destruir a imagem do estado e do poder público. Vamos provar que este Porto, com

sua autoridade portuária, vai fazer mais do que qualquer empresário faria.” E continuou, “a autoridade portuária vai fazer tanto ou mais do que qualquer entidade privada faria por esse porto. Se o estado for responsável, vai fazer o que tem de ser feito. Esse túnel é necessário. Por isso temos essa parceria com o governador do estado, para fazer essa obra que é tão necessária e importante”, explicou.

Lula anunciou ainda que o governo pretende fazer mais 12 institutos federais em São Paulo, com cursos ligados à vocação econômica da região. “Esses institutos precisam ser utilizados para formar jovens para desenvolver a economia local”. E lembrou que o BDNES aprovou R\$ 1,8 bilhão para a conclusão do trecho norte do Rodoanel.

E ressaltou a importância de lembrar que o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é o resultado da maturidade política do governo em entrar em contato com os governadores do estado, para que apresentem as principais obras para os estados, assim como os prefeitos. “Essa é a oportunidade que o Brasil tem de melhorar a vida dos cidadãos e transformar o país em uma economia desenvolvida.”

O presidente finalizou a sua participação dizendo que o País precisa de harmonia, de esperança. “Essa é a chance de construirmos juntos esse Brasil. Esse país depende de cada um dos brasileiros. Esse País vai surpreender o mundo, vai crescer mais, vai ter aumento de salário, e crescimento de emprego.”

Dia histórico

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária, reafirmou que o Porto de Santos é vital para a economia nacional e a segurança alimentar do planeta. E disse que esse era um dia histórico para o porto e para a história do País. “É a primeira vez na história que um presidente vem à sede do Porto de Santos. Esse porto gera cerca de 50 mil empregos diretos e movimentou 194 milhões de toneladas e está conectado com 200 países.”

Pomini disse ainda que o anúncio vai propiciar uma melhor infraestrutura portuária e melhor logística. “O acordo firmado revela a nobreza e a grandeza do nosso presidente e governador. A presença das autoridades destaca a importância e relevância do Porto de Santos.”

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 02/02/2024

ANTAQ AVANÇA NO PROJETO DE CONCESSÃO DE ÁREA DO PORTO DE ITAJAÍ (SC)

Diretoria Colegiada aprovou a realização de Audiência Pública para obter contribuições voltadas ao aprimoramento do processo licitatório



Antaq abre aprova consulta pública para projeto de concessão de área do Porto de Itajaí

Nesta quinta-feira (1º), durante a 558ª Reunião Ordinária de Diretoria, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou a abertura de audiência e consulta públicas no âmbito do processo de concessão de área localizada no Porto de Itajaí/SC.

As fases de participação social antecedem a realização do certame e têm o propósito de coletar contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relacionados ao processo licitatório.

O relator do processo, diretor Wilson Lima Filho, destacou os esforços da Antaq para o retorno das atividades do Porto. “Estamos trabalhando para que esse processo ganhe agilidade principalmente para aqueles que precisam ver o crescimento e a retomada do Porto de Itajaí (SC) o mais breve possível”.



Lima Filho incorporou ao voto sugestões do revisor do processo, diretor Alber Vasconcelos que, entre outros pontos, inclui no voto a reanálise, durante o período da consulta pública, da proposição para aplicação do preço teto, sobretudo tratando-se de uma licitação conjunta da área de concessão e do acesso aquaviário.

De acordo com o relator, as novas análises serão feitas de forma tempestiva para que possam ser incorporadas à minuta do edital e dar início à participação social no certame.

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

Data: 02/02/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – TV BE NEWS: UM NOVO AVANÇO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O lançamento da TV BE News representa um avanço significativo para o setor de infraestrutura no Brasil. A criação de uma emissora especializada nesse segmento preenche uma lacuna importante, proporcionando uma plataforma dedicada a notícias e informações sobre transportes e infraestrutura.

Ao expandir para o meio audiovisual, a Rede BE News, que já consolidou sua presença com o Portal BE News e o Jornal BE News, reforça seu compromisso em disseminar conhecimento sobre temas cruciais para o desenvolvimento do País. A televisão, como veículo de comunicação, tem o poder de alcançar públicos diversos e contribuir para uma compreensão mais abrangente e acessível dos desafios e avanços no setor.

A iniciativa do Grupo Brasil Export em investir na comunicação do setor de infraestrutura é louvável. O lançamento da TV BE News não apenas preenche uma lacuna na cobertura midiática, mas também destaca a importância estratégica de se manter o público informado sobre questões relacionadas a portos, rodovias, aeroportos, ferrovias e outros aspectos cruciais para o desenvolvimento econômico e social do país.

Este lançamento marca não apenas a evolução da Rede BE News, mas também um avanço no campo da comunicação dedicada à infraestrutura no Brasil, proporcionando uma compreensão mais profunda e acessível das questões que moldam o panorama da infraestrutura no país. Essa iniciativa busca contribuir para uma discussão mais informada e uma maior conscientização sobre a importância estratégica desse setor vital para o progresso nacional.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

HIDROVIAS 1

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou ontem, dia 1, estudo que atualiza os dados da matriz de transporte hidroviário de origem / destino das cargas e passageiros nas Vias Aquaviárias Interiores Economicamente Navegáveis (VEN). O levantamento, que é realizado bianualmente, traz a atualização dos dados sobre a prestação de serviço de transporte aquaviário nas vias navegáveis, a partir de levantamentos feitos em bases de dados da Antaq e informações obtidas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

HIDROVIAS 2

Segundo a pesquisa, que teve como base o ano de 2022, o Brasil conta com uma extensão total esmada de 20,1 mil km de vias economicamente navegáveis no País, um crescimento de

aproximadamente 5% em relação à extensão esmada no estudo de 2020. O crescimento da malha hidroviária foi de 958 km.

HIDROVIAS 3

Com a atualização dessa esmava, a relação entre a malha hidroviária economicamente navegável atualmente, de 20,1 km, e aquela prevista no Plano Nacional de Viação (PNV), de 41,7 km, passou de 45% para 48%.

HIDROVIAS 4

A região hidrográfica que apresentou crescimento mais expressivo foi a Amazônica. Dos 958 km de incremento no percurso nacional, 763 km estão inseridos nessa região, com destaque para o transporte longitudinal de passageiros e misto. O estudo enfatiza que muitas localidades da Região Norte do Brasil são acessíveis apenas por aeronaves de pequeno porte e pelos rios, o que dá a dimensão da relevância do transporte aquaviário no Norte do país.

APOIO A EMPRESAS

Micro, pequenas e médias empresas (MPMEs) industriais já podem se inscrever gratuitamente, desde a última quarta-feira, na nova plataforma do programa Brasil Mais Produtivo do Governo Federal. O objetivo é que as empresas interessadas aumentem a produção de forma mais rápida e eficiente, tornando-se competitivas no mercado por meio da transformação tecnológica e eficiência energética. A plataforma foi apresentada pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

NACIONAL - LULA VAI A SANTOS PARA COMEMORAÇÃO DOS 132 ANOS DO PORTO

Tarcísio de Freitas também é esperado para anunciar, junto com o presidente, as obras da ligação seca Santos-Guarujá

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Além de anunciar a obra do túnel Santos-Guarujá, espera-se também que o presidente Lula assine a ordem de serviço para o início das obras do Aeroporto Metropolitano de Guarujá (Crédito: Ricardo Stuckert/PR)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) visita o Porto de Santos (SP) nesta sexta-feira (2). Ele vai participar do início das comemorações do aniversário de 132 anos de inauguração do primeiro trecho de porto organizado do país.

De acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS), o evento que abre as festividades está previsto para começar às 10h30. Da parte do Governo Federal são esperados também o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, e o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Quem também é aguardado é o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos). Com o recente acordo entre os governos federal e estadual em torno do financiamento da obra do túnel submerso ligando Santos a Guarujá, a expectativa é de que Tarcísio e Lula façam juntos o anúncio oficial do empreendimento.

As primeiras informações dão conta de que cada parte irá investir cerca de R\$ 2,7 bilhões na obra, a mais cara incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal. Os serviços têm início previsto para 2025.



Também existe a expectativa de que Lula e Costa Filho aproveitem a ocasião para assinar a ordem de serviço para o início das obras do Aeroporto Civil Metropolitano de Guarujá.

O equipamento será instalado na Base Aérea de Santos, no distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá, onde Lula morou na infância.

Programação

Segundo a APS, as festividades vão continuar durante o final de semana. No dia 3 de fevereiro, a partir das 9h, o complexo da presidência da APS será aberto para a visita da população, com a realização do Festival Oceano, que contará com expositores regionais, barracas de alimentos, ponto para descarte de lixo eletrônico e show da cantora santista Rafa Laranja, dentre outras atrações.

Já no dia 4 de fevereiro, às 7h, os 3,5 mil inscritos na Corrida e Caminhada Porto-Cidade vão sair de frente da Prefeitura, na Praça Mauá, no Centro de Santos, para um circuito de 5 km, que termina no mesmo local. Ao final, todos assistirão à apresentação da Banda da Marinha do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

NACIONAL - GOVERNO DISCUTE ESTRATÉGIAS PARA NAVEGAÇÃO INTERIOR

Ministro e representantes da Abani debateram questões como segurança nos rios, Fundo da Marinha Mercante e renovação de barcos e frotas

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebenews.com.br

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, se reuniu com representantes da Associação Brasileira para o Desenvolvimento da Navegação Interior (Abani) na quarta-feira (31) para debater demandas do setor e apresentar as ações do Governo. Foram discutidas questões como a segurança nos rios, melhorias no Fundo da Marinha Mercante e a renovação de barcos e frotas.

Durante a reunião, Costa Filho ressaltou o empenho do Ministério em fortalecer a interação e colaboração com diferentes pastas do Governo para construir uma agenda estratégica para o setor portuário e hidroviário brasileiro.

“Estamos ampliando o diálogo com a Casa Civil, dentro do governo, com outros ministérios, com as agências e com o Tribunal de Contas da União (TCU), que é um parceiro permanente do Ministério. Para mim, é muito bom ouvir vocês e cada vez mais aumentar esse canal direto, para podermos ajudar o Brasil nesse momento desafiador que estamos vivendo”, afirmou.

O Brasil possui uma extensa rede de drenagem, com 21 mil quilômetros de rios navegáveis distribuídos em 12 grandes bacias hidrográficas. A região Norte do país se destaca pela maior concentração de trechos adequados para o transporte hidroviário, caracterizada pela presença de rios caudalosos e áreas de planície.

Estímulo

O presidente da Abani, Dodó Carvalho, destacou que o apoio do Governo à navegação interior estimula o desenvolvimento do Brasil. “Nós temos hoje a frota mais nova de balsa-tanque do mundo. Devemos ter algo em torno de 600 barcaças-tanque em toda a Amazônia, por conta do Fundo da Marinha Mercante, que é para nós benéfico”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

REGIÃO SUDESTE - DEPUTADA SE REÚNE COM SOPESP PARA DISCUTIR NOVA LIGAÇÃO PLANALTO-PORTO DE SANTOS

Encontro também tratou de outras demandas do sindicato para a integração do complexo portuário com as demais vias de acesso

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebenews.com.br



Na reunião foram discutidas maneiras de superar os obstáculos no processo para a construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, que está em fase de estudos (Crédito: Divulgação)

A deputada estadual Solange Freitas (União Brasil) se reuniu com representantes do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) na quinta-feira (1) para debater melhorias para a logística da Baixada Santista. O tema principal foi a obra de ampliação do Sistema Anchieta-Imigrantes, com a construção de uma nova via ligando a Grande São Paulo, na região de planalto, à Baixada Santista, no litoral.

A reunião também tratou de outras demandas do sindicato para a integração do Porto de Santos com as demais vias de acesso. O diretor-executivo do Sopesp, Ricardo Molitzas, destacou a abrangência dos pontos abordados durante o encontro, salientando a busca por maneiras de superar os obstáculos no processo para a concretização da obra da rodovia paulista.

“Existe um tempo de estudos, um tempo de obras para isso acontecer, e isso nos preocupa. A conversa hoje girou em torno de ver como é possível acelerar esses estudos para que as obras comecem o mais rápido possível, além de discutir um pouco da logística local. Porque todo esse volume que vem para o porto, para as cidades da Baixada Santista, depende também de um sistema logístico eficiente no porto e na cidade”, afirmou.

Solange Freitas ressaltou os trabalhos realizados para a construção da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Em dezembro do ano passado, a deputada coordenou uma audiência pública na Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp) que debateu a ampliação, modernização e exigências das rodovias do sistema.

“É uma luta nossa desde que iniciamos o mandato em março do ano passado. A gente vem fazendo reuniões com o Estado e com a (concessionária) Ecovias, para ver como a terceira via poderia ser uma realidade. Quando a gente decidiu fazer uma audiência pública (...), conversando com o governador (Tarcísio de Freitas), demos um start pra ele autorizar a Ecovias a fazer esses estudos importantes. Conversando hoje, aqui no Sopesp, vimos a importância de acelerar esses estudos”, pontuou.

Ela ainda falou sobre a utilidade de um trabalho conjunto entre os deputados para efetivar os projetos do litoral paulista, frisando a necessidade de obras para o crescimento do porto e a resolução de problemas estruturais como as principais demandas. “Que a gente possa se envolver, quem sabe montar uma Frente Parlamentar na Alesp, pra juntar todo mundo e discutir tudo isso com mais celeridade”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

PORTO DE SANTOS - PORTO DE SANTOS RECEBE PRIMEIRO NAVIO DE 366 METROS EM SUA HISTÓRIA

MSC Natasha XIII atracou em um dos berços da Brasil Terminal Portuário
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br

Um dia antes de seu aniversário de 132 anos, o Porto de Santos (SP) recebeu pela primeira vez um navio de 366 metros de comprimento. Trata-se do MSC Natasha XIII, porta-contêineres de bandeira da Libéria, que atracou no maior complexo marítimo do país no início da tarde de quinta-feira (1º).



Construído em 2018, o MSC Natasha XIII tem, além dos 366 metros de comprimento, quase 50 metros de largura. Também possui capacidade para transportar até 14.432 TEU (Crédito: Cássio Lyra/BE News)

A Reportagem do BE News foi convidada a embarcar em uma das lanchas da Praticagem de São Paulo e acompanhar todo o procedimento de chegada do navio até a entrada do canal de acesso do Porto de Santos.

Às 10h, dois práticos entraram no navio gigante. O trabalho destes profissionais é para ajudar a fazer as devidas manobras da embarcação.

Assim como acontece com todos os navios, a chegada do MSC Natasha foi orientada por pelo menos seis rebocadores que acompanhavam o trajeto do navio pelo canal do porto.

Ao se aproximar do bairro Ponta da Praia, diversas pessoas que passavam pela orla santista pararam para tirar fotos e fazer registros da chegada do cargueiro.

Por conta da passagem do navio, a Secretaria Estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística paralisou temporariamente a travessia de balsas e de barcas entre Santos e Guarujá. De acordo com a pasta, os serviços ficaram paralisados de 20 a 30 minutos.

O MSC Natasha atracou no Brasil Terminal Portuário (BTP), terminal de contêineres localizado na margem direita do Porto de Santos.

Vindo do Porto de Paranaguá (PR), a embarcação cumpre escala no Porto de Santos e, depois, seguirá viagem para a Ásia.

Características

Construído em 2018, o MSC Natasha tem, além dos 366 metros de comprimento, quase 50 metros de largura. Também possui capacidade para transportar até 14.432 TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) e um calado de 11,2 metros.

Até então, o maior navio a atracar em Santos tinha sido o CMA CGM Vela, em outubro de 2022. A embarcação tem 347 metros e capacidade para 11 mil TEU.

Para efeitos de comparação, o MSC Natasha é maior que o Cristo Redentor, em altura, e é maior que o estádio do Maracanã, ambos no Rio de Janeiro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

NACIONAL - TV BE NEWS ESTREIA NESTA SEXTA-FEIRA

Emissora é a primeira especializada em transportes e infraestrutura do País. Programação será transmitida pelo YouTube e pelo Portal BE News

Por **GUSTAVO ZANAROLI** gustavo.zanaroli@redebenews.com.br



Estreia hoje, dia 2, a primeira emissora especializada nos setores de transportes e infraestrutura do Brasil. A TV BE News será transmitida pelo YouTube (em seu próprio canal @tv_benews), pelo Portal BE News (www.portalbenews.com.br) e pelo site da TV, no www.tvbenews.com.br. A programação diária trará as principais informações sobre portos, rodovias, aeroportos, ferrovias, hidrovias e os demais assuntos ligados à infraestrutura.

A TV BE News integra a Rede BE News, que conta com o Portal BE News e o Jornal BE News e integra o Grupo Brasil Export, responsável pelo Brasil Export, principal fórum de debates do setor de infraestrutura da nação.

A primeira exibição da TV BE News terá o carro-chefe da programação. O BE News 19 horas será o telejornal diário da emissora. A exibição vai ser de segunda a sexta, a partir das 19 horas. Serão trinta minutos de produção, feita pela equipe que há dois anos é responsável pelo Portal BE News e pelo Jornal BE News, que se tornaram referências do setor.

O BE News 19 horas será apresentado por Núria Bianco, jornalista com mais de quinze anos de experiência, e que foi chefe de comunicação da Portos do Paraná, autoridade dos portos de Paranaguá e Antonina. Núria foi a apresentadora do Direto ao Porto, primeiro podcast portuário do Brasil.

O telejornal vai ter correspondentes em Brasília. Diariamente, os repórteres Marília Sena e Yousef Sipp vão trazer, ao vivo, as informações da capital federal. Representantes dos três poderes também serão entrevistados. Enquanto isso, outras equipes vão trazer os assuntos das demais regiões do país.

O diretor-presidente do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião, afirma que o lançamento da TV BE News é um grande marco para o setor: “A gente vem investindo, ao longo dos anos, na comunicação do setor, primeiramente com o lançamento do jornal, que também foi um produto inédito, único jornal diário cobrindo todo o Brasil e inclusive outros países. E a TV BE News vem com essa mesma missão, de cobrir o Brasil, e logicamente, trazer as boas notícias e os investimentos em infraestrutura.

Para o diretor-superintendente da Rede BE News, Márcio Delfim, o lançamento da TV BE News comprova a credibilidade do Grupo Brasil Export: “Consolida a atuação do grupo enquanto promove eventos em nível nacional e internacional. É um trabalho reconhecido pelas principais lideranças, e a gente acabou tendo uma credibilidade importantíssima nesse cenário. E a Rede BE News, consolidando agora com a tv, é um passo importante para divulgar ainda mais o setor”.

Fabrício Julião acredita que, assim como o jornal, a TV BE News vai se tornar a grande referência do setor de Infraestrutura e Transportes do país: “A nossa tv tem equipamentos de ponta, estrutura de ponta, uma equipe com profissionais renomados, e a gente vai continuar crescendo. A ideia é que a gente crie estruturas nas demais regiões, para dar suporte e toda essa rede de comunicação”.



“A estreia da TV BE News e do jornal BE News 19 horas marca a evolução da Rede BE News, Há dois anos, a rede começa com o lançamento do portal e do jornal, e agora a gente dá mais um passo nessa jornada, que é levar todas as informações que os nossos profissionais produzem, também para o audiovisual. As pessoas vão conhecer melhor o setor de infraestrutura, acompanhar de perto o que está acontecendo”, disse o diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo.

A TV BE News também terá programas semanais, em formatos de estúdio e podcast, com temas como a geração de emprego, empreendedorismo, análises do setor, desafios jurídicos no campo de infraestrutura, além de transmissões, ao vivo, dos fóruns do Grupo Brasil Export, que é considerado o mais abrangente movimento de logística, transporte e infraestrutura do país. E também vai ser um espaço aberto para transmissão dos principais eventos ligados ao setor. E toda semana, um programa de entrevistas feito em Brasília, com a repercussão dos principais assuntos da semana.

Leopoldo Figueiredo reforça que a TV BE News terá um foco nacional e multimodal: “Transporte, portos, energia, comércio exterior, agricultura, mobilidade, enfim, as mais importantes informações sobre esses setores, de uma forma rápida e bem atraente. As pessoas interessadas no setor de infraestrutura no Brasil, que desejarem saber mais sobre audiências públicas, anúncios oficiais e eventos particulares, basta acessarem a TV BE News, que esses eventos serão apresentados ao vivo”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/02/2024

RODOVIAS - LULA DIZ QUE BNDES VAI LIBERAR R\$ 1,3 BI PARA AMPLIAR TRECHO DA RODOANEL

O anel viário liga todas as principais rodovias que chegam à capital Paulista

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O anúncio foi feito durante a visita do presidente à Autoridade Portuária de Santos (APS), em comemoração aos 132 anos do cais santista nesta sexta-feira (2). Foto: Cássio Lyra

O presidente Luís Inácio Lula da Silva (PT) afirmou, nesta sexta-feira (2), em Santos (SP), que o BNDES vai liberar R\$ 1,3 bilhão para ampliar o trecho Norte do Rodoanel, no Estado de São Paulo. O anel viário liga todas as principais rodovias que chegam à capital Paulista.

Atualmente, o trecho Norte do Rodoanel tem 44 km de extensão e seu trajeto passa pelos municípios de São Paulo, Arujá e Guarulhos, na Grande São Paulo. Com a ampliação prevista, o anel viário passará a ter 175 km de extensão.

“Eu quero dizer pro governador Tarcísio de Freitas que não vai faltar dinheiro para São Paulo. E não importa nossas divergências, temos que caminhar juntos para fazer o bem para o povo”, afirmou o presidente Lula.

O anúncio foi feito durante a visita do presidente à Autoridade Portuária de Santos (APS), em comemoração aos 132 anos do cais santista. Lula foi o primeiro presidente da República a visitar a sede da administração do Porto de Santos (SP).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

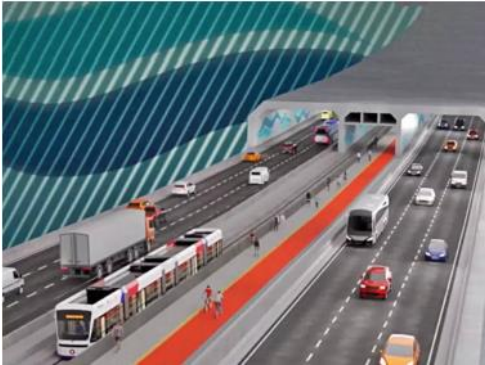
Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – DESENVOLVIMENTO - UM “ANO DE ENTREGAS” PARA ALAVANCAR O PORTO DE SANTOS

Complexo chega aos 132 anos em meio a grandes obras, projetos e desafios

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.batista@recebenews.com.br

O Porto de Santos (SP) chega aos seus 132 anos nesta sexta-feira, dia 2 de fevereiro, em um “ano de entregas”, nas palavras do diretor-presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini. Este é o principal porto brasileiro e um dos maiores do mundo. Concentra cerca de 67% do produto interno bruto (PIB) do país. Aproximadamente 60% do comércio internacional do estado de São Paulo (em valores) são embarcados ou desembarcados através do Porto de Santos.



Está prevista para este ano a entrega do edital, modelagem e licenciamento do túnel submerso Santos-Guarujá, um dos principais empreendimentos mais importantes do porto

O complexo portuário também responde por mais de 25% da movimentação da balança comercial brasileira e é o maior porto exportador de açúcar, suco de laranja e café em grãos do mundo.

À frente do comando do cais santista desde abril do ano passado, o advogado e mestre em direito público e econômico, Anderson Pomini lista para este ano uma das tarefas mais importantes para o complexo, em sua opinião: a entrega do edital, modelagem e licenciamento do túnel submerso Santos-Guarujá. “Começamos a obra em 2025”, crava.

Esse empreendimento é simbólico, segundo ele, porque data de quase 100 anos desde seu primeiro projeto. Oficialmente, o primeiro esboço de túnel ligando as duas cidades foi divulgado em 1927, elaborado pelo engenheiro Enéas Marini.

Além do túnel, a avenida perimetral da margem esquerda, em Guarujá, receberá R\$500 milhões em investimentos através do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De acordo com Pomini, essas obras se somam às melhorias no bairro Alemoa, em Santos, na perimetral da margem direita e às etapas de construção da Pera Ferroviária, com reformas já iniciadas.

“A entrega de 649 moradias populares para atender famílias que vivem em palafitas às margens do Porto também fazem parte desta lista. As primeiras 90 casas vão ser entregues dia 2 (hoje) pelo presidente Lula”, disse. Hoje, o chefe da Nação estará em Santos para fazer essas entregas, conforme já foi adiantado pelo BE News.

O maior complexo portuário chega aos 132 anos com diversos nós a serem desatados. Alguns deles são a profundidade do canal de acesso para receber navios maiores, a implementação de tecnologias que tornem o porto mais eficiente e mais preparado para as mudanças climáticas, que afetam diretamente suas atividades.

Para os próximos anos, promete o Ministério de Portos e Aeroportos, há investimento maciço. Dos R\$ 60 bilhões previstos para investimentos em logística nos próximos anos, R\$15 bilhões serão destinados ao cais santista.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – HISTÓRIA - UMA TRAJETÓRIA QUE VEM SENDO CONSTRUÍDA HÁ BEM MAIS QUE 132 ANOS

Porto de Santos teve seu primeiro trecho de cais inaugurado em 1892, mas está em atividade há quase 500 anos

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Porto de Santos teve seu primeiro trecho de cais inaugurado em 1892, mas está em atividade há quase 500 anos

Foi no dia 2 de fevereiro de 1892 que o Porto de Santos recebeu o vapor inglês Nasmith em um trecho de 260 metros de cais recém-construídos. A inauguração desse terminal marcou a implantação do conceito de porto organizado no Brasil. Daí o fato de o Porto de Santos ser, pelo menos oficialmente, “jovem”. Afinal, a história daquele que se tornaria o maior complexo portuário do país começa muito antes, juntamente com a própria história do

município, que completou 478 anos de fundação no último dia 26 de janeiro.

Braz Cubas, responsável pela fundação da vila de Santos em 1546, concebeu a ideia de transferir o porto da costa para as águas abrigadas do estuário. Ele acreditava que essa mudança facilitaria a defesa contra possíveis ataques de piratas.

O avanço da produção de café no Brasil exigiu a expansão da infraestrutura para a exportação. Em 1867, a ferrovia que conectava a capital ao porto foi inaugurada, tornando crucial o estabelecimento de um cais moderno e eficiente.

Em 1888, os empresários Cândido Gaffrée e Eduardo Guinle obtiveram o direito de construir e explorar o porto. Para alcançar esse objetivo, fundaram a empresa Gaffrée, Guinle & Cia., sediada no Rio de Janeiro, posteriormente transformada na Empresa de Melhoramentos do Porto de Santos e, finalmente, na Companhia Docas de Santos.

A Companhia Docas de Santos (CDS) desempenhou um papel crucial no crescimento e expansão do porto. Adversidade no atendimento sempre foi uma característica distinta do complexo santista, que continua a movimentar uma ampla gama de cargas até os dias de hoje. Esma-se que desde 1892, mais de um bilhão de toneladas de cargas foram movimentadas no terminal.

Com o término da concessão do porto para a Companhia Docas de Santos em 1980, surgiu a Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codesp, responsável por dar continuidade à expansão do complexo.

Em 25 de fevereiro de 1993, entrou em vigor a Lei 8.630/93, conhecida como Lei dos Portos, que transferiu as operações portuárias do setor público para o setor privado, incluindo a gestão dos trabalhadores de capatazia para o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo).

A partir dessa mudança, a Codesp assumiu o papel de Autoridade Portuária de Santos. Essa foi uma das razões da alteração da razão social da empresa pública para Autoridade Portuária de Santos SA (APS).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – ECONOMIA - PORTO DE SANTOS: UMA POTÊNCIA RESUMIDA EM NÚMEROS

Protagonismo no comércio exterior e recordes de movimentação ajudam dão uma noção da importância do complexo portuário para o país

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.batista@recebenews.com.br



O total de cargas movimentadas no Porto de Santos em 2023 foi de 173,3 milhões de toneladas, um recorde histórico. O volume também é 6,7% superior ao registrado em 2022

O Porto de Santos é visto como a “joia da coroa” para o setor externo do País, e seus números expressivos ajudam a explicar por quê. Do complexo portuário saem 73% do volume de café exportado, bem como 72% do volume de açúcar, 65% da carne bovina, 38% do milho e 30% da soja. Tudo isso dentro de um cais de administração pública e

terminais privados.

O cais santista também é competitivo em termos de importações. No caso dos adubos e fertilizantes, o porto é responsável pela entrada de 20% desses produtos. Acordos automotivos permitem a importação de peças de países como Argentina e México, facilitando a cadeia produtiva de veículos.

Isso porque o ABC Paulista (que agrupa as cidades de Santo André, São Bernardo do Campo e São Caetano do Sul) concentra o maior parque automotivo do Brasil.

Como não poderia deixar de ser, o Porto de Santos também movimenta a economia da região da Baixada Santista (que engloba, além de Santos, as cidades de Bertioga, Guarujá, Cubatão, São Vicente, Praia Grande, Mongaguá, Itanhaém e Peruíbe).

Só em Santos, um em cada cinco empregos está ligado à estrutura portuária. De acordo com a Prefeitura, dos 170 mil profissionais com carteira assinada na cidade, 35 mil trabalham de alguma forma para o cais santista.

Em relação à movimentação de cargas, o mês de dezembro de 2023 registrou recorde, com 15,6 milhões de toneladas. O número é 29,1% superior a dezembro de 2022. Com o resultado, o total acumulado no ano foi de 173,3 milhões de toneladas, recorde histórico para o cais santista. Os dados também são 6,7% superiores a 2022, cuja movimentação foi de 162,4 milhões de toneladas.

Em dezembro, os graneis sólidos movimentaram 2,4 milhões de toneladas a mais do que em dezembro de 2022. Boa parte devido ao aumento na movimentação de soja (+584 mil t, +428%) e açúcar (+998 mil t, +70,5%).

Infraestrutura e investimentos

Um dos principais desafios do Porto de Santos é o seu investimento em infraestrutura. O cais santista tem gargalos estruturais, como a dependência do modal rodoviário e de melhorias no canal de acesso, o que permitiria ao complexo receber navios maiores com mais frequência.

O modal ferroviário ainda é somente de cargas e tem capacidade inferior a muitos portos mais desenvolvidos da Europa. Dependendo somente da Via Anchieta é perigoso na visão do economista, especialista em análise econômica e professor da ESEG/Faculdade do Grupo Etapa, Fernando Marques.

“É muito mais seguro você colocar uma carga em um trilho do que na rodovia, que está sujeita a muitos eventos, não só climáticos, mas de segurança pública”, afirmou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – DESAFIOS - APESAR DOS RECORDES E BONS RESULTADOS, PORTO AINDA PRECISA SUPERAR GARGALOS

Segundo o vice-presidente do Sopesp, a infraestrutura dos complexos do país, não só o de Santos, está em atraso

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.batista@recebenews.com.br



O consórcio Fips assumiu a gestão da malha ferroviária do Porto de Santos e são esmados R\$ 890 milhões em investimentos nos próximos cinco anos

Não é porque vem se modernizando e batendo sucessivos recordes de movimentação de cargas que o Porto de Santos não tem problemas. Há alguns desafios grandes a serem enfrentados, principalmente ligados ao setor de infraestrutura. O aprofundamento do canal e o acesso ao complexo por via terrestre próximo da saturação são dois desses problemas. “

Porto é algo muito complexo”, diz o vice-presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Joel Contente da Silva Júnior. Segundo ele, a infraestrutura dos portos brasileiros, não só o de Santos, está em atraso.

“Do portão para dentro, há terminais de primeiro mundo. Por outro lado, as vias de acesso e o aquaviário não acompanham esses investimentos”, afirma. Membro da diretoria eleita neste ano, Contente é administrador de empresas, com especializações em gestão e estratégia pela FGV, FIA/USPe IBGC.

O vice-presidente do Sopesp explica que o aprofundamento dos canais precisa ser feito com mais celeridade. Atualmente, o calado do Porto de Santos é de 14,45 metros. Para se ter uma ideia, o Porto de Roterdã, na Holanda, opera com 23 metros.

Outra questão apontada pelo executivo é o acesso ao Porto. Recentemente, o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), autorizou que sejam feitos estudos para a construção de uma terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. Esses estudos ficarão a cargo da Ecovias. A concessionária administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, principal ligação rodoviária da Grande São Paulo à região da Baixada Santista, onde está localizado o Porto de Santos.

“O acesso ao porto é feito por apenas uma via, e quando se chega em Santos, é um viaduto com duas faixas de rolagem. Se um caminhão quebra, há um congestionamento que chega até a Via Anchieta”, afirma.

Com relação ao ramal ferroviário, Contente cita o consórcio Fips (Ferrovia Interna do Porto de Santos), formado no fim de 2022 pelas empresas Ferrovia Centro Atlântica SA (VLI), MRS Logística SA e Rumo SA. O contrato prevê R\$ 890 milhões em investimentos nos próximos cinco anos.

A capacidade atual, segundo a Autoridade Portuária de Santos, é de 50 milhões de toneladas por ano, com 94% de utilização. Segundo os projetos conceituais do consórcio, a expansão prevista é de até 115 milhões de toneladas por ano.

“O Porto tem dos bons números, com exportações batendo recordes e resultados financeiros exuberantes. Mas ele pode funcionar melhor”, afirma.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – TURISMO - TEMPORADA DE CRUZEIROS EM SANTOS PREVÊ QUASE 1 MILHÃO DE PASSAGEIROS

Principal parada de navios no Brasil, cidade esma um impacto econômico de R\$ 1 bilhão
Por JÚNIOR BATISTA junior.batista@recebenews.com.br



A cidade de Santos é a principal parada de cruzeiros marítimos no Brasil e recebe ao longo da temporada 152 escalas de 15 navios. No ano passado foram registradas 143 escalas.

Um setor que vem movimentando bastante o Porto de Santos nos últimos anos é o de turismo. E a temporada de cruzeiros 2023/2024 caminha ser a maior dos últimos 11 anos. Segundo o gerente de Operações do Terminal de Passageiros Concais, Javier Carnevale, são esperados 917 mil passageiros entre embarque, desembarque e navios de trânsito.

“Uma temporada de cruzeiros como essa agrega muito valor à nossa região, em termos de empregabilidade e movimentação econômica. Por isso, são constantes os investimentos em tecnologia e segurança para oferecer uma experiência ainda mais tranquila e agradável para todos os cruzeiristas”, diz ele.

O impacto econômico estimado para a cidade de Santos é de R\$ 1 bilhão. Acidade é a principal parada de cruzeiros marítimos no Brasil e recebe ao longo da temporada 152 escalas de 15 navios. No ano passado foram 143 escalas. Sete delas são de cabotagem (navegação no País e América do Sul): Costa Favolosa, Costa Diadema, MSC Seaview, MSC Lirica, MSC Preziosa, MSC Armonia e o MSC Grandiosa.

O Grandiosa apareceu pela primeira vez no cais santista dia 25 de novembro do ano passado. É o maior que já navegou em águas brasileiras, com capacidade para mais de 6,3 mil passageiros. “Nossa especialidade é realizar sonhos, então, esperamos que ano após ano esses números aumentem e possamos impactar ainda mais vidas dentro e fora do terminal”, afirma ele.

De acordo com as previsões de passageiros que circularão pelo Porto de Santos, a Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos (Clia Brasil) estima que serão gerados entre 18 e 20 mil postos de trabalho na região - em todo o Brasil, serão 80 mil.

Mudança de local

Autoridades de Santos defendem que o ponto de embarque e desembarque mude de local. O prefeito Rogério Santos (Re publicanos), confirmou recentemente em entrevista ao BE News o desejo de que o terminal seja transferido para o bairro Valongo, no centro da cidade.

Naquele local está sendo construído o Parque Valongo, com espaços de lazer, observação dos navios, além de comércios e equipamentos voltados para o turismo. O projeto tem previsão de entrega para o ano que vem, mas a primeira fase deve ficar pronta em julho.

“No momento essa possibilidade ainda está sendo estudada pelos órgãos e entidades responsáveis pelo Porto de Santos. O que podemos adiantar é que, independentemente do local, o Terminal Concais seguirá trabalhando para atender com excelência todos os passageiros, com foco em uma operação ágil, prática e segura”, disse Carnevale.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – ENTREVISTA - ANDERSON POMINI DIRETOR-PRESIDENTE DA AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS

“Não dá mais para aceitar a não viabilização de uma nova pista de descida Planalto -Baixada”

Por JÚNIOR BATISTA junior.batista@recebenews.com.br



Diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, reforça o pedido por uma nova ligação rodoviária da Grande SP ao porto e de outros desafios de sua gestão

“A MANUTENÇÃO DO REPORTO É UM INCENTIVO VITAL PARA OS OPERADORES RENOVAREM SEUS EQUIPAMENTOS ESSENCIAIS PARA A MODERNIZAÇÃO E BOM FUNCIONAMENTO DOS PORTOS BRASILEIROS”

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, sabe o desafio que é estar à frente do maior complexo do País e da América Latina. Sob suas costas estão 25% do comércio exterior brasileiro que navegam, lentamente, diariamente no cais santista.

Nestes 132 anos do complexo portuário, ele diz se orgulhar das entregas que pretende fazer em sua gestão, reconhece desafios, mas também reforça o pedido para a construção de uma nova via rodoviária ligando a Grande São Paulo à região da Baixada Santista. “Não dá mais para aceitar a não viabilização de uma nova pista de descida Planalto-Baixada”, declarou.



Uma das obras mais aguardadas por moradores e empresários do setor portuário, o túnel Santos-Guarujá vai começar a ser construído ano que vem, em suas palavras.

Pomini falou sobre esses e outros assuntos em entrevista exclusiva concedida especialmente para este caderno de aniversário do Porto de Santos.

O senhor chegou a dizer que 2024 seria um ano de “entregas” para o Porto de Santos. Quais serão essas entregas?

Teremos a conclusão da parte formal para a obra do túnel Santos-Guarujá, com a entrega do edital, da modelagem da PPP (Parceria Público-Privada), dos licenciamentos, tudo para começarmos a obra em 2025. Da mesma forma em relação à perimetral da margem esquerda, que já tem R\$ 500 milhões garantidos do Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento); e das melhorias na Alemoa e da perimetral da margem direita e as etapas da Pera Ferroviária, cujas obras já começaram. São todas obras muito importantes. Inclui a entrega de 649 moradias populares para atender famílias que vivem em palafitas às margens do Porto.

E quais os principais desafios para o Porto de Santos neste ano?

Os desafios representam os mulos para toda a equipe da APS em parceria com o Ministério de Portos e Aeroportos. Vamos dar andamento a todas as nossas metas: túnel, perimetrais, dragagem e dando sempre atenção à relação Porto-Cidades, no plural mesmo, pois damos atenção a Guarujá, Cubatão e São Vicente também, que terão ações para solucionar problemas de trânsito e serão contempladas na revisão da Poligonal, para incentivar as retroáreas, o Porto-Indústria e as Hidrovias (a Poligonal do Porto de Santos, área que envolve o porto organizado, teve alteração em 2022. A área está atualmente em 8 km²).

O estado de São Paulo autorizou os estudos para a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes. A APS enxerga nessa pista uma solução para o gargalo de acesso de caminhões ao Porto? Se não, quais soluções mais o senhor acredita que podem ajudar nessa questão?

Não dá mais para aceitar a não viabilização de uma nova pista de descida Planalto-Baixada. A Via Anchieta foi inaugurada em 1947, quando o Porto movimentava 4 milhões de toneladas por ano. Passados 77 anos, a mesma faixa da direita de descida da Via Anchieta continua a única opção para que o modal rodoviário, que responde por mais de 65% no atendimento ao Porto, traga as cargas de cinco estados para o maior porto do Hemisfério Sul. O caos é iminente. Bate às nossas portas. É preciso agir com urgência.

E com relação à dragagem do Porto de Santos? Este é o maior desafio do complexo portuário?

Além de termos renovado os contratos de manutenção dos 15 metros (de profundidade), realizamos estudos para chegar aos 16 e depois aos 17 metros. Há possibilidades de concessões mais longas, de 25 a 30 anos, permitindo mais previsibilidade neste serviço essencial para o Porto de Santos.

O Governo Federal autorizou o Reporto até 2028 depois de longas discussões. Qual o papel da APS nessa discussão e qual a importância do incentivo para o complexo?

Fundamental. A manutenção do Reporto é um incentivo vital para os operadores renovarem seus equipamentos essenciais para a modernização e bom funcionamento dos portos brasileiros.

Um dos desafios do porto é implementar tecnologias que tornem as atividades portuárias mais eficientes. Como a APS está atuando para incentivar e aprimorar tais técnicas no cais?

Temos na implantação do VTMS (Vessel Traffic Management Information System, sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário) a metade uma inovação que vai trazer mais segurança e competitividade ao Porto de Santos. Temos também um setor de inovação na Diretoria de Operações que atua incessantemente para aprimorar serviços, como o de agendamento de caminhões, entre outros.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – FUTURO - EMPRESAS QUE ATUAM NO PORTO DE SANTOS ADEREM CADA VEZ MAIS ÀS PRÁCAS ESG

Companhias vêm promovendo ações sustentáveis com o objetivo principal de reduzir a emissão de gases

Por JÚNIOR BATISTA junior.batista@recebenews.com.br



Na Ecoporto, empresa do grupo Ecorodovias, uma das ações colocadas em prática para diminuir as emissões é a preservação dos manguezais, que ajudam a reter o gás

Aliar atividades portuárias e ações sustentáveis é um desafio diário. E as empresas que atuam no Porto de Santos têm se esforçado em aplicar as práticas ESG (sigla em inglês que se refere a boas ações nas áreas ambiental, social e de governança). Essas práticas têm como objetivos principais reduzir as emissões de gás carbônico, tornar os ambientes mais diversos e interferir o mínimo possível na natureza.

“O mercado financeiro começou a pressionar as maiores empresas a serem ambiental e socialmente corretas”, afirma a gerente de Comunicação Corporativa e Sustentabilidade da Santos Brasil, Béatrice de Toledo Dupuy.

Para se ter uma ideia, os navios são hoje a oitava maior fonte de emissão de dióxido de carbono (CO₂) no mundo e a meta da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês) é reduzir até 2050 essas emissões em, pelo menos, 50% em relação a 2008. O gás carbônico é responsável por 60% das causas do aquecimento global.

Na Ecoporto, empresa do grupo Ecorodovias, Jordão afirma que as práticas estão ligadas à Agenda 2030, plano de ação elaborado pela Organização das Nações Unidas (ONU) que abrange 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). “A descarbonização possui metas claras de diminuição de gás e troca por equipamentos elétricos. A troca da matriz energética é ponto uniforme entre os terminais”, diz.

Na empresa, uma das ações colocadas em prática para diminuir as emissões é a preservação dos manguezais, que ajudam a ter o gás. Eletrificação A DP World também mostra-se atenta às práticas ESG. O diretor-presidente da empresa, Fabio Siccherino, afirmou já estar implantando um sistema de eletrificação de seus RTGs (guindastes sobre pneus). A estratégia é neutralizar as emissões de carbono até 2040.

“Entendemos que o ESG é uma resposta assertiva a uma sociedade que valoriza cada vez mais os negócios conscientes, sustentáveis e comprometidos com o respeito ao meio ambiente e com a preservação da saúde e bem-estar da população”, disse em nota. Na empresa, todos os equipamentos adquiridos pela DPWorld serão alimentados por energias renováveis.

A Brasil Terminal Portuário (BTP) informou, por meio de nota, que a sustentabilidade está em sua essência. “Antes mesmo de iniciar as operações, a empresa promoveu a remediação de um dos maiores passivos ambientais do País, recuperação ambiental que representou investimentos na ordem de R\$257 milhões”, disse ela sobre o até então chamado “lixão da Alemoa no Porto”, que hoje opera 100% com fontes renováveis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024



ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – OPINIÃO - PORTO DE SANTOS, 132 ANOS DE HISTÓRIA E INOVAÇÃO

BRUNO ORLANDI

Secretário de Assuntos Portuários
e Emprego da Prefeitura de Santos (SP)
opinioao@portalbenews.com.br

No dia 2 de fevereiro, celebramos com grande alegria e orgulho os 132 anos do Porto de Santos, o maior porto do Hemisfério Sul. Esta data especial é mais do que um mero destaque no calendário; é um testemunho da resiliência, eficiência e contribuição excepcional desse complexo portuário para o desenvolvimento econômico do Brasil.

Ao longo dos anos, o Porto de Santos consolidou sua posição entre os maiores portos do mundo, evidenciando sua capacidade notável de movimentação de cargas. Em 2023, quebrando recordes, o porto alcançou a impressionante marca de 173,3 milhões de toneladas movimentadas. Esse marco não apenas reforça sua importância na cadeia logística nacional, mas também destaca sua capacidade inigualável de adaptação e crescimento.

A atuação estratégica do Porto de Santos na economia brasileira é indiscutível. A diversificação de cargas, abrangendo desde produtos agrícolas até bens manufaturados, não apenas fortalece a balança comercial do País, mas também solidifica a presença do Brasil no cenário internacional. O porto se tornou um elo crucial na cadeia global de abastecimento, conectando mercados e impulsionando o comércio exterior brasileiro.

Como um dos principais motores do Produto Interno Bruto (PIB) nacional, a movimentação de cargas do Porto de Santos é equivalente a 30% de nossa balança comercial. Sua eficiência operacional é um catalisador para diversos setores da economia, gerando impactos positivos nos indicadores econômicos do país. A riqueza que o porto gera não se limita a números, mas se manifesta na melhoria da qualidade de vida dos brasileiros, que se beneficiam diretamente do desenvolvimento econômico propiciado por este gigante logístico.

Além de sua imensa contribuição econômica, o Porto de Santos é um gigante gerador de empregos. Milhares de trabalhadores locais encontram oportunidades de sustento e crescimento profissional graças às atividades portuárias. Somente na cidade de Santos, em 2023, quase 35 mil trabalhadores tiveram suas carteiras assinadas diretamente ligadas ao setor portuário.

A colaboração estreita entre os setores público e privado propicia cada vez mais a geração de renda e o desenvolvimento da região. Essa sinergia entre as empresas portuárias, a Autoridade Portuária e a Prefeitura de Santos são essenciais para impulsionar investimentos expressivos no setor, contribuindo assim para a modernização e criação de novos e mais qualificados postos de trabalho. Além disso, a parceria efetiva permite a realização de obras de caráter social que reverberam diretamente no município. Essas obras promovem melhorias significativas na qualidade de vida da comunidade, seja na construção de novas policlínicas, escolas, passarelas, viários ou outros equipamentos públicos, como é o caso do Parque Valongo, maior projeto de revitalização da área portuária santista e grande emblema da relação Porto-Cidade.

A cooperação entre as empresas portuárias e a administração municipal não só impulsiona o progresso econômico, mas também reflete um compromisso conjunto com a responsabilidade social, garantindo que o crescimento portuário seja equilibrado e benéfico para toda a cidade de Santos.

Investir no crescimento e modernização deste ícone portuário é mais do que uma necessidade; é um compromisso com o futuro. Que as gerações vindouras possam desfrutar dos frutos desse investimento, colhendo benefícios tanto econômicos quanto sociais.



Parabéns, Porto de Santos, por seus 132 anos de dedicação, excelência e por continuar a ser um símbolo de prosperidade para todos nós. Que os ventos da inovação e desenvolvimento continuem a soprar pelos anos que virão.

ALÉM DE SUA IMENSA CONTRIBUIÇÃO ECONÔMICA, O PORTO DE SANTOS É UM GIGANTE GERADOR DE EMPREGOS. MILHARES DE TRABALHADORES LOCAIS ENCONTRAM OPORTUNIDADES DE SUSTENTO E CRESCIMENTO PROFISSIONAL GRAÇAS ÀS ATIVIDADES PORTUÁRIAS. SOMENTE NA CIDADE DE SANTOS, EM 2023, QUASE 35 MIL TRABALHADORES TIVERAM SUAS CARTEIRAS ASSINADAS DIRETAMENTE LIGADAS AO SETOR PORTUÁRIO.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024

ESPECIAL PORTO DE SANTOS - 132 ANOS – OPINIÃO - LUZES NO FIM DO TÚNEL

O anúncio previsto para a cerimônia de comemoração dos 132 anos do Porto de Santos (SP), neste 2 de fevereiro de 2024, com presença do Presidente, Governador, Ministro, parlamentares e outras autoridades, tem implicações para além da obra em si: um túnel, 53 anos depois da primeira ligação seca Santos-Guarujá (SP055). Com 860 metros de extensão, permitirá reduzir o atual trajeto terrestre de algo como 50 para dois a três quilômetros; e de mais de uma hora para poucos minutos. No curto prazo, impacto no dia a dia de mais de 150 mil pessoas.

Portuariamente, talvez surpreenda alguns, seu maior benefício não será em terra, mas na água: diminuição da movimentação de balsas na (estreita) entrada do Porto, reduzindo a impedância entre os fluxos e, inclusive, aumentando a segurança de operações com mega-navios, como a do “MSC Natasha XIII” (366 metros – recorde!), incidentalmente ocorrida ontem.

A opção locacional de um túnel vem se consolidando desde o projeto contratado pela Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo, antigo nome da Autoridade Portuária de Santos, a APS) e apresentado em 1997 pela respeitada projetista Figueiredo Ferraz. Mas desde 2018, quando o tema voltou à baila, polêmicas não faltaram: inicialmente, mesmo sem ter totalmente claro o problema a ser resolvido ou os drivers em questão, opiniões/interesses se polarizaram entre as alternativas ponte X túnel. No ano seguinte, a desestatização da administradora portuária (APS) entrou em pauta e as discussões se entrelaçaram: mais calor no debate!

Nas audiências públicas, no início de 2022, tomou-se conhecimento que o Governo Federal havia optado pela alternativa túnel, e da grande novidade: o empreendimento fora incluído na modelagem da concessão. A polêmica, a partir de então, passou a ser a financiabilidade (“carga bancando a implantação do túnel”?) e a governança do empreendimento (operação pelo concessionário ou Sociedade de Propósito Específico independente?). Essa discussão chegou ao Tribunal de Contas da União (TCU) na sua última sessão do ano (min 45.30). Foi inconclusiva, face aos três pedidos de vista por razões distintas e no aguardo da posse do novo governo.

Nesse último ano, primeiro das novas gestões, as escaramuças se deslocaram para a implantação do túnel: fonte de recursos, projeto, licenciamento, condução etc. Como tanto a União como o Estado demonstravam vontade/determinação, e tinham (e têm!), reconhecidamente, “bala-na-agulha”, seja para implantá-lo, seja para impedir que seja implantado, o prosseguimento da disputa significava um risco, real, para o empreendimento. Por isso, o acordo, definido no último 30 de janeiro, em

Brasília, e previsto para ser publicamente anunciado hoje, reduz esse risco e merece ser aplaudido com um misto de alívio e entusiasmo. Por esse grande passo, no sendo de se aproveitar essa singular janela de oportunidades, Presidente e Governador merecem ser parabenizados!

Por ora, o que se veicula é que os custos de implantação (Capex) serão partilhados - algo já muito importante. Desde logo, para se reduzir o aporte do caixa da APS, possibilitando redestinar a diferença para outras importantes intervenções no Porto, propriamente dito. Várias delas previstas no PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento) e no Plano Mestre, como os precários acessos terrestres.



Mas quiçá também o Opex possa integrar esse arranjo, dado ser o VPL do empreendimento fortemente negativo: quando o Capex ainda era de R\$ 3,5 bilhões, o VPL era de -R\$ 2,3 bilhões, segundo relatório analisado pelo TCU. Mas, hoje, quando se fala em Capex de R\$ 6 bilhões, tanto a cogitação de modelo PPP (Parceria Público-Privada) parece inexorável, como tal parceria se mostra ainda mais importante para que o túnel submerso se mantenha em condições operacionais adequadas ao longo do tempo.

E há fundamento para isso, pois ele é essencialmente uma infraestrutura de mobilidade metropolitana, abrangendo tráfego de carros e caminhões, mas também de transporte público. Assim, ele tem potencial para reconfigurar a mobilidade dos municípios e da própria Baixada Santista - na linha do cogitado para a região da foz do Itajaí-Açu (SC), com o projeto do túnel Itajaí-Navegantes.

Como tal, elas são infraestruturas vocacionadas a exercer “Função pública de interesse comum” – FPIC, no espírito/ contornos do “Estatuto da Metrópole” (aperfeiçoado pela Lei nº 13.683/18): “política pública ou ação nela inserida cuja realização por parte de um Município, isoladamente, seja inviável ou cause impacto em Municípios limítrofes” (art. 2º; II).

E, por conseguinte, candidato a ser implantado e gerido sob uma “Governança Interfederativa”, que eventualmente também inclua as respectivas prefeituras: “compartilhamento de responsabilidades e ações entre entes da Federação em termos de organização, planejamento e execução de FPICs” (art. 2º; IV).

Em síntese, afora o objetivo específico (implantar e operar o túnel submerso), essa experiência pode também vir a se converter em um “case” desse instrumento, até hoje pouco praticado e ainda não consolidado. E em benchmarking para outros empreendimentos infraestruturais e/ou de serviços que envolvam a União, Estados e Municípios.

PORTUARIAMENTE, TALVEZ SURPREENDA ALGUNS, SEU MAIOR BENEFÍCIO (DO TÚNEL) NÃO SERÁ EM TERRA, MAS NA ÁGUA: DIMINUIÇÃO DA MOVIMENTAÇÃO DE BALSAS NA (ESTREITA) ENTRADA DO PORTO, REDUZINDO A IMPEDÂNCIA ENTRE OS FLUXOS E, INCLUSIVE, AUMENTANDO A SEGURANÇA DE OPERAÇÕES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/02/2024



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

DEFESA CIVIL EMITE ALERTA DE FORTES TEMPESTADES NA BAIXADA SANTISTA ATÉ DOMINGO

Informações: *Diário do Litoral (02 de fevereiro de 2024)*

Recomenda-se atenção às áreas mais vulneráveis pois as chuvas serão persistentes e com acumulados variados, havendo risco para transtornos

A Defesa Civil de São Paulo emitiu um alerta na tarde desta quinta-feira (1), sobre a possibilidade de pancadas de chuva na região da Baixada Santista entre sexta-feira (2) e domingo (4).

Por meio do CGE (Centro de Gerenciamento de Emergências), a Defesa Civil segue monitorando todas as áreas afetadas e prestando suporte e apoio às cidades atingidas.

Recomenda-se atenção às áreas mais vulneráveis pois as chuvas serão persistentes e com acumulados variados, havendo risco para transtornos. As temperaturas não sobem e a sensação térmica será mais amena do que nas últimas semanas.



Para receber os alertas da Defesa Civil, envie um SMS com seu CEP para o número 40199.

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

Data: 02/02/2024

MRS ABRE SELEÇÃO PARA VAGAS DE ESTÁGIO EM SP, RJ E MG

Informações: Logweb (02 de fevereiro de 2024)

A MRS, concessionária de transporte ferroviário, em parceria com a Eureka, consultoria e plataforma digital especializada em recrutar e desenvolver estagiários e trainees, está com as inscrições abertas, até o dia 20 de fevereiro, para seu Programa de Estágio 2024.

Para se candidatar, é preciso estar em qualquer curso de ensino superior (bacharelado), com previsão de conclusão entre Abril de 2025 a Abril de 2026, ou técnico, com disponibilidade para estagiar por, pelo menos, um ano. Além disso, é preciso residir em São Paulo, Rio de Janeiro ou Minas Gerais, pois as oportunidades são em modelo presencial.

Para as vagas disponíveis, a empresa oferece Bolsa Estágio compatível com o mercado, e benefícios como: seguro de vida, plano de saúde, assistência médica, Gympass, vale transporte e vale alimentação ou refeição.

Os candidatos que quiserem participar do programa de estágio deverão entrar na página do processo seletivo, fazer o cadastro, deixar seu perfil completo (com informações atualizadas), e passar pela Jornada de Inscrição até 20 de fevereiro.

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

Data: 02/02/2024

BRASIL CONSEGUE EXPORTAÇÃO RECORDE DE MÁQUINAS

Informações: ANBA (02 de fevereiro de 2024)

Indústria nacional de máquinas e equipamentos obteve em 2023 o melhor resultado da história nas vendas externas, com alta de 14,6% sobre 2022.

São Paulo – A indústria brasileira obteve no ano passado a melhor exportação de máquinas da história. O dado foi divulgado nesta quarta-feira (31) pela Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq). O Brasil faturou US\$ 14 bilhões com essas vendas em 2023, um aumento de 14,6% sobre o ano anterior.

Em coletiva de imprensa, a diretora de Competitividade, Economia e Estatística da Abimaq, Cristina Zanella, disse que as exportações surpreenderam. “Quando a gente olha o resultado na séria histórica, o dado de 2023 supera o dado de 2012, que foi o melhor resultado, está 13% acima do melhor resultado do setor”, disse Zanella.

A executiva diz que essa é a grande notícia dentro da indústria de máquinas e equipamentos. “A gente conseguiu exportar bastante mesmo num cenário internacional de relativa desaceleração. A gente vê vários países no mundo aumentando taxas de juros para controlar a inflação, isso acaba influenciando na atividade doméstica desses países e mesmo assim, a gente conseguiu exportar bastante no ano de 2023”, afirmou.

A diretora de Mercado Externo da Abimaq, Patrícia Gomes, disse não há um fator específico que explica o recorde na exportação, mas destaca as compras dos Estados Unidos, que tiveram participação importante como destino, e lembra que as empresas são incentivadas pela Abimaq a participar de ações de promoção no exterior.

Como o consumo interno de máquinas não foi favorável, ela também cogita que as indústrias tenham buscado alternativas no exterior. “Espero que esse não tenha sido o motivo, que as empresas que atuam no mercado internacional se mantenham para que a gente consiga manter esse número e até

ampliar”, disse. A projeção da Abimaq é que a exportação cresça perto de 1% em 2024, o que já é considerado bom em função do patamar atual.

A produção da indústria brasileira de máquinas e equipamentos não teve um desempenho positivo geral no ano passado. A queda da receita líquida foi de 11% sobre o ano anterior, ficando em R\$ 285,9 bilhões no total, em função dos resultados das vendas domésticas. O recuo da receita líquida interna foi de 15,4% para R\$ 215,2 bilhões. O bom desempenho da exportação, no entanto, amenizou os resultados.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/02/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

BRASIL PRECISA VIABILIZAR O FINANCIAMENTO PARA O HIDROGÊNIO VERDE

Pioneirismo do país dependerá de soluções para viabilizar economicamente projetos de grande escala, escrevem Pablo Sorj e Natalia De Santis

Por Opinião 2 de fevereiro de 2024 Em Colunas e opinião, Congresso, Hidrogênio, Transição energética



Senadores e deputados durante sessão do Congresso (Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado)

Projetos de hidrogênio verde se tornaram um dos principais protagonistas na transição energética, e uma das promessas para que os países atinjam as metas do Acordo de Paris e neutralidade das emissões de carbono até 2050.

O desenvolvimento desses projetos, no entanto, demanda um volume substancial de capital, uma vez que são projetos integrados, com uma planta de geração de energia renovável, uma planta de eletrólise, além de infraestruturas de armazenamento, transporte e, no caso de exportação ou de transporte por longas distâncias, plantas de liquefação.

Dessa complexidade nasce um dos principais desafios ao desenvolvimento e implantação de projetos de hidrogênio verde no Brasil: assegurar a regulação adequada do setor e a disponibilidade de incentivos governamentais e fontes de financiamentos que enderecem as peculiaridades desse tipo de projeto, permitindo um retorno adequado do capital investido.

Atualmente, não há um mercado consolidado, local ou internacional, para compra e venda de hidrogênio e seus derivados.

A maioria dos consumidores finais dessa cadeia não estão dispostos a celebrar contratos de longo prazo ou pagar um “prêmio” alto pelo produto de forma a viabilizar o investimento necessário para o desenvolvimento inicial desses projetos.

A solução encontrada por diversos países foi oferecer subsídios governamentais – em alguns casos por meio de financiamentos subsidiados e, em outros, por incentivos fiscais. Caso o Brasil queira ser pioneiro no setor de hidrogênio verde em grande escala, precisará encontrar soluções para viabilizar economicamente tais projetos.

A regulação do setor tem apresentado avanços nos últimos meses, mas ainda há um caminho pela frente. A Câmara dos Deputados aprovou, no final de novembro, o projeto de lei 2308/2023, com o objetivo de estabelecer o arcabouço legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono.



O projeto, que agora aguarda apreciação pelo Senado Federal, institui a certificação voluntária de hidrogênio e concede incentivos federais tributários por meio do Regime Especial de Incentivos para a Produção de Hidrogênio de Baixo Carbono (Rehidro), que visa aplicar os mesmos benefícios fiscais existentes no Regime Especial de Incentivos ao Desenvolvimento de Infraestrutura (Reidi).

O texto, no entanto, sofreu alterações que excluíram o pacote de subsídios específicos à produção de hidrogênio de baixo carbono, por meio da desoneração de investimentos e descontos na tarifa de energia renovável utilizada na produção.

Um marco regulatório bem definido e que dê segurança aos financiadores é essencial para que um projeto de hidrogênio verde seja financiado na modalidade de project finance, ou seja, para que os credores assumam o risco do projeto e não o do acionista.

Uma vez que os projetos se tornem viáveis economicamente e o marco regulatório seja aprovado, esperamos ver muitos projetos de hidrogênio verde se financiando na modalidade project finance. Alguns desafios, contudo, comuns em projetos complexos e integrados, precisarão ser endereçados.

O risco de interface

O primeiro deles é o risco de interface. A construção de uma planta de produção de hidrogênio verde é composta por diferentes plantas (produção de energia limpa, eletrólise, liquefação, armazenamento e transporte). Na fase de construção, portanto, é esperado que diferentes empreiteiros sejam engajados, cada um com a especialização necessária para assumir cada componente do projeto.

Com a contratação de diferentes empreiteiros sob múltiplos contratos de construção e engenharia, dificuldades técnicas poderão impactar a construção caso não seja realizada uma amarração cuidadosa da interconexão entre os agentes envolvidos, por meio de arranjos contratuais e gestão dos agentes.

Um contrato guarda-chuva e uma matriz de riscos bem desenhada para fins de gestão dos diferentes empreiteiros, seja por meio de um terceiro especializado ou pela própria entidade específica desenvolvedora do projeto, é recomendado para mitigar os riscos na fase de construção.

Isso porque projetos de hidrogênio verde apresentam peculiaridades que dificultam a previsibilidade de todos os riscos envolvidos (seja em razão da escala dos projetos ou da tecnologia ainda a ser testada, para nomear dois entre os vários fatores).

Admitindo a possibilidade de potenciais atrasos na entrada em operação em razão de riscos pouco previsíveis, os financiadores devem exigir um grau maior de flexibilidade nos contratos de compra e venda de hidrogênio e derivados quanto a atrasos na entrada em operação comercial do que o usualmente visto em outros projetos de infraestrutura já testados.

Direitos de uso

O segundo desafio a ser enfrentado diz respeito aos direitos de uso e quiet enjoyment. Na medida em que se ampliam os elementos que compõem o projeto (diferentes entidades, contratados, unidades produtoras) é necessário pré-estabelecer adequadamente o uso da planta pelas diferentes partes envolvidas.

No Brasil, é esperado que projetos de hidrogênio sejam desenvolvidos nas premissas que comportem também outros projetos de infraestrutura, como portos multipropósitos ou outras áreas que atraiam esses projetos considerando sua proximidade com plantas de produção de energia limpa e dutos de transporte ou outras formas de escoamento.

Seja a entidade produtora de hidrogênio dona ou arrendatária de parte das premissas onde será instalada a planta, é importante estabelecer por meio de um arcabouço contratual os direitos das partes envolvidas em utilizar as premissas sem causar perturbação ou dificuldades operacionais para as demais partes que atuam na área.



Tais arranjos contratuais para fins de garantir a utilização pacífica das premissas onde o projeto será localizado englobam, no mínimo, contratos referentes aos direitos de uso da superfície, servidões, direitos de passagem e acesso de funcionários e terceiros contratados.

Espera-se que bancos de desenvolvimento locais, como BNDES e BNB, assumam o papel principal na fomentação dos projetos de hidrogênio no Brasil, assim como atuaram e atuam no desenvolvimento de diversas outras áreas de infraestrutura estratégicas do país.

Em razão da escala, riscos associados e volumes necessários para desenvolvimento desses projetos, é esperado, contudo, que múltiplas fontes de financiamento sejam empregadas para viabilizar a primeira geração de projetos de hidrogênio no Brasil.

Na modalidade de blended financing (ou financiamento por fontes múltiplas), outras fontes de endividamento deverão fazer parte da composição dos recursos necessários: agências multilaterais, agências de crédito à exportação, mercado de capitais local e internacional, e bancos comerciais provendo garantias. Tais instituições possuem diferentes apetites ao risco, mas são potencialmente complementares na composição de uma estrutura de endividamento para o projeto.

Na medida em que cada unidade do projeto (geração, hidrólise, armazenagem etc.) conte com fontes de financiamento provenientes de diferentes credores, será necessário que os credores celebrem cartas de quiet enjoyment, por meio das quais eles devem concordar em não afetar os contratos e a viabilidade dos demais projetos em caso de execução das garantias dos financiamentos.

Risco em cascata

Outra preocupação relevante dos financiadores é o risco em cascata (project-on-project risk) decorrente desses projetos, em especial o risco associado à conclusão técnica do projeto.

Dada a complexidade e a larga escala dos projetos de hidrogênio prospectivos (que agregadamente já somam mais de US\$ 30 bilhões em estimativas para hidrogênio de baixa emissão de carbono de acordo com os registros do Ministério de Minas e Energia), bem como os riscos associados na utilização de novas tecnologias, os critérios para atingimento da conclusão técnica serão dissecados por potenciais financiadores, que poderão exigir garantias adicionais na fase de construção do projeto.

Há ainda um risco adicional a ser considerado referente ao risco em cascata da conclusão técnica de cada um dos componentes do projeto – ou seja, a entrada em operação do projeto dependerá diretamente de outros projetos, incluindo entrada em operação da planta de energia limpa, dutos de transporte de hidrogênio, frotas marítimas especializadas e instalações de recepção e armazenamento do importador. Um problema enfrentado por uma das plantas do projeto provavelmente impactará as demais plantas.

Os projetos certamente terão infraestruturas compartilhadas e um dos pontos de atenção será demonstrar aos diferentes credores que as unidades podem operar de maneira independente e que eventuais sinistros ou problemas serão mitigados de forma integrada.

Nos últimos anos, os financiamentos na modalidade project finance no Brasil ficaram cada vez mais complexos e parecidos com o padrão internacional. Financiadores, incluindo o BNDES, buscaram estruturar projetos reduzindo as garantias dos acionistas e se baseando cada vez mais na capacidade dos contratos do projeto de viabilizar a construção e a cobertura da dívida.

Nesse sentido, os projetos de hidrogênio chegam em boa hora e ajudarão não apenas o cenário ambiental, mas também a avançar mais em uma agenda positiva para o financiamento de projetos no Brasil.

Este artigo expressa exclusivamente a posição dos autores e não necessariamente da instituição para a qual trabalham ou estão vinculados.

Pablo Sorj é sócio do Mattos Filho, especialista em Project Finance.

Natalia De Santis é advogada do Mattos Filho, especialista em Project Finance.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2024

ULTRAGAZ COMPRA PRIMEIRA CARGA DE BIOGLP DA REFINARIA RIOGRANDENSE

BioGLP pode ser produzido a partir de óleo vegetal e resíduos agroindustriais e urbanos, resultando em uma versão com menos emissões de carbono do gás de botijão

Por Gabriela Ruddy 2 de fevereiro de 2024 Em Mercado de gás, Transição energética



Diretor de Marketing e Experiência do Cliente da Ultragaz, Aurélio Ferreira (Foto: Divulgação)

RIO — A Ultragaz comprou a primeira carga comercial de bioGLP produzida na Refinaria Riograndense (RS). O objetivo da distribuidora é avaliar o desempenho do produto menos poluente no mercado. A carga, de 140 toneladas, foi produzida a partir de óleo de soja, com estimativa de emissões de carbono até 80% menores do que o gás

liquefeito de petróleo (GLP) tradicional.

O bioGLP pode ser produzido a partir de óleo vegetal e resíduos agroindustriais e urbanos, resultando em uma versão com menos emissões de carbono do GLP, o “gás de botijão”. O produto renovável tem as mesmas propriedades do convencional fóssil, o que dispensa a necessidade de adaptar a infraestrutura existente.

Hoje, a produção global de bioGLP é de 300 mil toneladas por ano, concentrada sobretudo na Europa. A estimativa é de expansão da capacidade da Refinaria Riograndense nos próximos dois anos para entregar até 30 mil toneladas anuais.

Os primeiros volumes estão sendo direcionados para clientes das indústrias têxtil e alimentícia, que trabalham com geração térmica e já eram atendidos pela Ultragaz com os botijões tradicionais.

Segundo o diretor de marketing e experiência do cliente da distribuidora, Aurélio Ferreira, a ideia é expandir para outras indústrias que também trabalham com processos térmicos, como a metalurgia e a cerâmica. Uma segunda carga deve ser negociada até o meio deste ano, ainda como uma iniciativa para o desenvolvimento do mercado.

“Acreditamos muito na inovação como uma fonte de crescimento de mercado. Hoje, um terço dos clientes industriais da Ultragaz utilizam aplicações desenvolvidas nos últimos dez anos. Então a ideia é ir construindo novas aplicações [para o bioGLP], entendendo as necessidades do cliente”, diz.

O gás de botijão é considerado uma das fontes de energia de maior capilaridade do país. Ferreira acredita que bioGLP eventualmente também deve chegar ao consumo residencial, mas aponta que é mais provável que isso ocorra em soluções drop-in, com a mistura de um percentual do produto mais sustentável no gás de botijão convencional.

“Optamos por trabalhar neste momento com clientes específicos, para começar a testar o produto. É um primeiro grupo que tem maior interesse no uso do bioGLP por necessidades de descarbonização. Mas, num segundo momento, podemos trabalhar com um mix de produtos e alcançar o mercado residencial”, explica.

O preço do derivado de óleo vegetal ainda é superior ao do GLP tradicional, mas o executivo acredita que as cotações tendem a melhorar com o aumento da escala de produção e com o avanço de negociações comerciais.



“É uma questão de tempo. Conforme avança a escala de produção, a tendência é de ganhos de competitividade. Por outro lado, há um valor agregado no produto, com a menor emissão de carbono”.

Outro desafio é que o transporte dos botijões é feito, majoritariamente, por caminhões convencionais, a diesel. A Ultragaz avalia descarbonizar essa etapa por meio do uso do biometano comprimido em caminhões ou com a aplicação do próprio bioGLP nos veículos, tema que ainda passa por discussões técnicas na Agência Nacional do Petróleo (ANP). Em áreas urbanas, existe a possibilidade de uso de caminhões elétricos.

Estudos começaram em 2020

A Ultragaz iniciou estudos sobre a entrada no mercado de bioGLP em 2020. A companhia participou de discussões sobre o tema na World LPG Association (WLPGA), associação mundial de GLP, e fechou parcerias para avaliar as rotas tecnológicas mais adequadas para a produção no Brasil, com a avaliação de rotas de produção a partir do etanol, alcatrão, glicerina e HVO (óleo vegetal hidrotratado).

Foram realizados estudos em convênios com a Universidade de São Paulo (USP), a Empresa Brasileira de Inovação Industrial (Embrapii), Instituto SENAI de Inovação em Biossintéticos (ISI) e o Instituto Alberto Luiz Coimbra de Pós-Graduação e Pesquisa em Engenharia (Coppe-URFJ).

Outras iniciativas da Ultragaz nos últimos anos para se adaptar à transição energética foram a entrada no setor de energia elétrica e de biometano.

Mesmo com a expansão para novos mercados, Ferreira destaca que ainda há espaço para o crescimento do consumo do gás de botijão tradicional no Brasil, de modo a deslocar outras fontes mais poluentes, como o carvão e a lenha. A ideia, segundo o executivo, é que o bioGLP atue de forma complementar ao GLP.

“O GLP tem uma propriedade de alcance, uma capilaridade, que poucos energéticos têm”.

A refinaria

Para a produção do bioGLP, a Refinaria Riograndense adaptou uma das unidades de craqueamento catalítico para usar o óleo de soja no lugar do petróleo. Junto com o bioGLP, também são entregues bunker a nafta “verdes”.

Inaugurada em 1937, a Riograndense é a primeira refinaria do país e tem capacidade de processamento instalada de 17 mil barris/dia, atendendo sobretudo ao mercado da região Sul. O grupo Ultra, que controla a Ultragaz, é uma das sócias do projeto, em parceria com a Petrobras e a Braskem.

A partir deste ano, a refinaria vai receber investimentos para testar a tecnologia de coprocessamento de bio-óleo na produção de petroquímicos e combustíveis. Caso a iniciativa seja bem-sucedida, a Riograndense deve receber investimentos para se tornar a primeira biorrefinaria do Brasil.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2024

GERAÇÃO DE ENERGIA RENOVÁVEL FOI RECORDE NO BRASIL EM 2023, APONTA CCEE

De acordo com levantamento, 93% de toda a eletricidade produzida no país originou-se de hidrelétricas, parques eólicos, fazendas solares e usinas a biomassa

Por epbr 2 de fevereiro de 2024 Em Energia solar, Eólica, Setor elétrico

Complexo solar fotovoltaico Hélio Valgas, da Comerc, em MG, entra em operação como uma das maiores do Brasil (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA — Estudo da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE) aponta que o Brasil gerou 70.206 megawatts médios de energia em 2023 a partir das suas usinas hidrelétricas, eólicas, solares e de biomassa. O volume representa 93,1% de toda a eletricidade produzida no ano, o maior da história do país.

As hidrelétricas, que representam cerca de 58% da capacidade instalada da matriz energética brasileira, geraram quase 50 mil megawatts médios para o Sistema Interligado Nacional (SIN), 1,2% a mais que em 2022.

A CCEE aponta que as usinas encerraram o ano com níveis de reservatório confortáveis para o enfrentamento do período seco de 2024, graças ao cenário hídrico favorável dos últimos dois anos e ao complemento de fontes alternativas, como eólica e solar.

Estas duas últimas foram responsáveis pela geração de mais de 13 mil megawatts médios, crescimento de 23,8% em relação ao mesmo período de 2022. A entrada em operação de novos parques eólicos e solares elevaram a capacidade instalada para mais de 42,6 mil MW, equivalente a três usinas hidrelétricas do tamanho de Itaipu.

A geração de energia a partir da biomassa, que tem como principal matéria-prima o bagaço da cana-de-açúcar, foi de 3.218 megawatts médios, aumento de 9,6% frente a 2022.

Energia solar bate recorde de geração; veja ranking das usinas

Geração Distribuída

No segmento de geração própria por meio de painéis solares instalados em residências e estabelecimentos comerciais, a capacidade saltou 42,5%, de 18.120 MW em dezembro de 2022 para 25.818 MW ao final de 2023.

O levantamento da CCEE mostra que o volume produzido no ano passado foi de 4.140 megawatts médios, o que representa um crescimento de 63,9% na comparação com 2022. Desse montante, a maior parte foi produzida em Minas Gerais, São Paulo, Rio Grande do Sul, Paraná e Santa Catarina.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2024

ENEVA E VIRTU GNL COMPRAM 180 CAMINHÕES MOVIDOS A GÁS LIQUEFEITO

O objetivo das empresas é formar um corredor logístico rodoviário com foco na redução de emissões de CO2

Por epbr 2 de fevereiro de 2024 Em Empresas, Mercado de gás, Transição energética



Eneva, Scania e Virtu GNL firmaram contrato para criação de corredor logístico (Foto: Wagner Menezes)

BRASÍLIA — Eneva e Virtu GNL anunciaram nesta sexta (2/2) a assinatura de um contrato de aquisição de 180 caminhões a Gás Natural Liquefeito (GNL) da Scania, no que as companhias afirmam ser o maior contrato de venda de caminhões a GNL já realizado na América Latina.

Desse total, 30 veículos serão usados pela GNL Brasil, uma joint venture da Eneva com a Virtu, para atendimento aos contratos firmados pela empresa para a venda de GNL em pequena escala para Vale e Suzano no Maranhão.

Os outros 150 caminhões foram adquiridos pela Virtu e serão destinados a um novo serviço a partir de agosto de 2024. O combustível será fornecido pela Eneva e produzido no mesmo estado.

O objetivo das empresas é formar um corredor logístico rodoviário com foco na redução de emissões de CO2, abrangendo inicialmente as regiões Norte e Nordeste do país. A parceria prevê que a Eneva forneça o GNL, a Scania atue como provedora da solução de transporte, e a Virtu GNL seja a fornecedora de serviços logísticos como a operação dos caminhões e postos de abastecimento.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 02/02/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

CHINESA BYD E RAÍZEN VÃO CONSTRUIR 600 PONTOS DE RECARGA PARA VEÍCULOS ELÉTRICOS NO BRASIL

Parceria é para implementação das estações em oito capitais em três anos. Rede de abastecimento é gargalo para avanço de carros movidos a eletricidade no país

Por João Sorima Neto — São Paulo



Chinesa BYD faz parceria para investir em estações de recarga de carros elétricos no Brasil — Foto: Wang Zhao

No segmento de veículos elétricos, os especialistas são unânimes em apontar que a falta de infraestrutura de carregamento no país (além do preço elevado dos veículos) é um dos obstáculos para o crescimento desse mercado.

Nesta sexta-feira, a Raízen Power, empresa que busca soluções de energia elétrica renovável da Raízen, e a montadora chinesa BYD, anunciaram uma parceria para

a construção de 600 estações de recarga no Brasil em postos Shell.

O acordo entre as empresas prevê a construção de hubs de recarga elétrica da Shell Recharge em oito capitais nos próximos três anos. O valor do investimento não foi divulgado. A Raízen é licenciada da marca Shell e conta com uma rede com quase oito mil postos no Brasil, na Argentina e Paraguai.

Enquanto a China tem 1,8 milhão de estações públicas de carregamento, no Brasil elas somam apenas 3 mil. Por aqui, as empresas privadas, sejam de energia limpa ou mesmo as montadoras, estão tomando a dianteira no processo de criar cada vez mais estações.

— A principal barreira para o mercado de veículos eletrificados no Brasil ainda continua sendo a infraestrutura de carregamento — afirma Cristiano Doria, sócio da consultoria Roland Berger e especialista no setor automotivo.

Foco nas capitais

implementados a partir deste ano nas cidades de São Paulo (SP), Rio de Janeiro (RJ), Belo Horizonte (MG), Brasília (DF), Curitiba (PR), Florianópolis (SC), Salvador (BA) e Belém (PA).

O objetivo é ampliar a rede pública de carregadores elétricos nas principais capitais do país, com energia 100% limpa e renovável.

No total, os pontos de recarga vão somar mais de 18 megawatts (MW) de potência instalada para recarga. Os consumidores donos de carros da BYD terão descontos na recarga nos hubs localizados nas oito cidades.



“Acreditamos que é crucial ter uma infraestrutura de recarga robusta e amplamente distribuída. À medida que embarcamos no nosso plano de expansão de vendas, é essencial investir em infraestrutura de recarga”, declarou em nota durante o lançamento da parceria em Shenzhen, na China, Stella Li, vice-presidente executiva da BYD e CEO da BYD Américas.

Na mesma cerimônia, István Kapitány, vice-presidente executivo global de mobilidade da Shell, disse que nenhuma empresa poderá impulsionar a mobilidade elétrica sozinha. Esse será um trabalho de colaboração entre a indústria, o governo e os clientes, previu o executivo.

A Shell possui uma das maiores redes de carregamento de veículos elétricos do mundo, com cerca de 55.000 pontos públicos de recarga em mais de 30 países e espera ter aproximadamente 70.000 pontos até 2025.

No final de 2023, a Raízen Power comprou toda a rede de recarga de veículos elétricos da startup brasileira Tupinambá. São 204 carregadores de corrente alternada (AC) com potencial de expandir para mais de 600 pontos adicionais.

A Tupinambá implementou os 204 pontos de recarga com parceiros, e também faz o mapeamento de pontos de recarga pelo país (com mais de 2 mil pontos já mapeados) com seu aplicativo sendo usado por milhares de motoristas.

O valor do negócio não foi divulgado. Com a venda, a Tupinambá passou a ser 100% dedicada ao desenvolvimento de tecnologias e softwares de gestão para estações de recarga elétrica.

Outras iniciativas

No início deste ano, a Arcos Dourados, dona do McDonald's na América Latina, e a Volvo Car Brasil, montadora sueca, fecharam uma parceria para a instalação de carregadores para veículos elétricos em até 100 restaurantes da rede em todo o Brasil até o final de 2025. As primeiras unidades a receberem os carregadores ficam nas cidades de São Paulo e Mairiporã.

"Além da infraestrutura em rodovias, que tem sido o grande foco da Volvo nos últimos tempos, sabemos que as cargas cotidianas são muito importantes para os usuários de carros elétricos. A comodidade de estar carregando o carro enquanto faz uma atividade que já seria necessária no dia a dia, traz mais segurança e liberdade para o condutor", comentou em nota Guilherme Galhardo, diretor de Digital e de Eletrificação da Volvo Car Brasil.

Através do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o governo elabora uma proposta chamada de Corredores Sustentáveis para ampliar a oferta de carregadores elétricos em rodovias do país.

A ideia não entrou no programa Mover, lançado no final do ano passado por Brasília para estimular investimento e uso de tecnologias sustentáveis na indústria automotiva. O MDIC gostaria que a ideia fosse incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), por se tratar de infraestrutura para o país.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

LULA VOLTA A PROMETER ZERAR IR PARA QUEM GANHA ATÉ R\$ 5 MIL E DIZ QUE 2024 'SERÁ ANO DA COLHEITA'

Presidente participou de evento na fábrica da Volkswagen em São Bernardo do Campo (SP)

Por Nicolas Iory — São Bernardo do Campo (SP)



Lula em agenda no ABC Paulista — Foto: Foto: Ricardo Stuckert / PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva voltou a afirmar nesta sexta-feira que, até o fim de seu mandato, cumprirá sua promessa de campanha de zerar a cobrança de imposto de renda (IR) de quem ganha até R\$ 5.000. O chefe do Executivo federal participou à tarde de evento para anúncio de investimentos da Volkswagen no Brasil, na fábrica da montadora em São Bernardo do Campo, no

ABC Paulista.

— Vocês sabem que eu tenho compromisso com isso. E vou cumprir — disse Lula em discurso direcionado aos trabalhadores da montadora.

O presidente fez críticas ao seu antecessor no cargo, Jair Bolsonaro, e afirmou que seu primeiro ano de governo foi um período de “preparar a terra”, enquanto 2024 será, segundo ele, o “ano da colheita”:

— Encontramos uma terra arrasada, preparamos ela, jogamos a semente, o adubo, e agora é hora de a gente começar a colher.

Lula desfilou em um carro conversível ao lado do vice-presidente Geraldo Alckmin para chegar ao palco montado dentro da fábrica da Volkswagen. Foi ovacionado por funcionários da montadora durante o trajeto aos gritos de “olê, olê, olê, olá... Lula... Lula...”. O petista havia visitado o local pela última vez em agosto de 2022, no ato inaugural de sua campanha para voltar à Presidência. Ex-metalúrgico, o petista deu início à sua trajetória política no ABC Paulista, onde presidiu o sindicato da categoria na década de 1970. Esta é a quarta vez que Lula visita a fábrica da Volkswagen enquanto presidente da República. Antes, tinha vindo ao local em 2003, 2005 e 2010.

Além de Alckmin, também subiram ao palco os ministros Alexandre Padilha (Relações Institucionais), Márcio Macêdo (Secretaria-Geral), Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) e Luiz Marinho (Trabalho e Emprego). Também acompanharam o evento o 1º vice-presidente da Câmara, deputado Marcos Pereira (Republicanos-SP), o prefeito de Mauá, Marcelo Oliveira (PT), o prefeito de São Bernardo, Orlando Morando (PSDB), e os deputados estaduais Eduardo Suplicy (PT) e Luiz Fernando (PT), este último pré-candidato do partido à prefeitura da cidade.

Mais cedo, o presidente participou de evento no Porto de Santos, na Baixada Santista, onde anunciou parceria com o governo estadual para construção de um túnel que ligará a cidade ao Guarujá. Na ocasião, Lula fez acenos ao governador do estado, Tarcísio de Freitas (Republicanos), e disse que o ex-ministro de Jair Bolsonaro terá “tudo que for necessário” do Planalto.

A Volkswagen anunciou durante o evento com Lula o plano de ampliar em R\$ 9 bilhões os investimentos no Brasil até 2028, chegando ao total de R\$ 16 bilhões previstos, e lançar 16 novos modelos no país. Os aportes da montadora devem beneficiar as quatro fábricas da empresa no Brasil, situadas em São Bernardo do Campo, Taubaté (SP), São Carlos (SP) e São José dos Pinhais (PR). Fizeram o anúncio o presidente da Volks no Brasil, Ciro Possobom, e o CEO da montadora na América do Sul, Alexander Seitz.

Alckmin, que também é ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, disse em seu discurso que o governo “vai recuperar a indústria” do país e afirmou que a reforma tributária aprovada no ano passado vai impulsionar o setor por desonerar os investimentos e a exportação.

Já o ministro Luiz Marinho defendeu em sua fala a paridade salarial entre homens e mulheres, e a regulação do trabalho de prestadores de serviços por aplicativos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

BNDES ANUNCIA MAIS R\$ 6 BI PARA LINHAS DE CRÉDITO VOLTADAS À AGROPECUÁRIA

Produtores rurais que exportam poderão tomar empréstimos em dólar a juros inferiores aos de mercado. Medida visa a amenizar efeitos da esperada quebra de safra de 2024

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Colheita de soja no oeste da Bahia — Foto: Fabio Rossi / Agencia O Globo

O BNDES anunciou nesta sexta-feira, dia 2, a ampliação de algumas linhas de financiamento para a agropecuária. No total, foram anunciados R\$ 6 bilhões a mais. Além disso, o banco também informou que remanejou recursos não utilizados do Plano Safra do ano passado, liberando mais R\$ 3 bilhões em crédito rural, subsidiado, conforme as regras anunciadas anualmente pelo governo.

O destaque foi a ampliação, em R\$ 4 bilhões, do orçamento da linha BNDES Crédito Rural, que oferece empréstimos em dólar para produtores rurais que exportam.

Uma das primeiras medidas do BNDES sob o comando da Aloizio Mercadante, lançada em abril do ano passado, a linha aprovou R\$ 3,62 bilhões em 2023, de um orçamento também de R\$ 4 bilhões, informou o banco de fomento.

Juros mais baixos em dólar

Ao emprestar em dólar, a BNDES Crédito Rural oferece juros mais baixos do que os de mercado, em reais. Segundo o diretor Financeiro e de Crédito Digital para MPMEs do banco, Alexandre Abreu, a taxa mínima da linha está em 7,9% ao ano – abaixo da taxa básica Selic, de 11,25% ao ano, que serve de piso e referência para todos os juros cobrados pelo sistema financeiro.

Em apresentação sobre as medidas, Abreu destacou a elevada demanda pelos recursos. Quando foi lançado, em abril de 2023, a BNDES Crédito Rural tinha R\$ 2 bilhões, rapidamente esgotados, segundo o executivo. Por isso, o banco fez em maio uma primeira ampliação, com mais R\$ 2 bilhões.

Mercadante e Abreu anunciaram a ampliação ao lado do ministro da Agricultura, Carlos Fávaro. O ministro destacou a importância das políticas públicas de apoio aos produtores rurais, num momento em que a safra 2023 e 2024 é ameaçada por "problemas climáticos" e em que os preços de matérias-primas como a soja e o milho estão com tendência de queda.



Segundo Fávaro, governo seguirá adotando medidas para não deixar produtores rurais "na incerteza" — Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados/Divulgação/17-8-2023

– É para não deixar nenhum produtor na incerteza – afirmou Fávaro, destacando a importância da "flexibilidade" da linha BNDES Crédito Rural, que pode ser usada para diversos fins, conforme a necessidade do produtor rural tomador dos recursos. – A linha de crédito dolarizada é uma inovação espetacular, porque tem um hedge natural. Os juros internacionais são mais acessíveis. O BNDES tem um rating espetacular, tem capacidade de captação. A partir dessa captação, sem custo para o Tesouro, e com a boa vontade dos técnicos, buscamos as flexibilidades para cada momento.

Quando lançada, a linha de crédito focava nos investimentos em maquinário. Desde julho, as regras mudaram, e os produtores podem usar os recursos também para o custeio da produção, explicou Abreu. Para Mercadante, empréstimos são importantes neste momento de "entressafra" do crédito rural, já que, como sempre, o Plano Safra de 2024 é aguardado para meados do ano.

Seguro é 'grande desafio', diz ministro

Questionado sobre próximas medidas para apoiar os produtores, diante do cenário desafiador em termos de clima e preço, o ministro Fávaro disse que o "seguro é um grande desafio" e "não adianta só ir buscar lá no Tesouro a solução para aumentar os recursos para fomentar as apólices". Segundo Fávaro, o governo tem estudado um sistema oriundo do México, em que o seguro rural é associado a previsão meteorológica e investimento na produção.

– O mais importante disso tudo é que criamos mecanismos, do ano passado para cá, para estar sempre ao lado do produtor, nas incertezas, nas dificuldades, e até no momento em que quer investir e ampliar seus negócios – completou o ministro.

Em seguida, Mercadante lembrou que as mudanças climáticas trazem um desafio adicional para a agropecuária, para além da sazonalidade de clima e preços já típica da atividade:

– Temos uma agenda nova, o planeta tem uma agenda nova. Com uma vantagem, no caso do Brasil, que é o maior exportador de alimentos do planeta. Somos decisivos para a segurança alimentar do planeta. Isso vai nos dar, e já deu em 2023, um resultado extraordinário na balança comercial.

Por cooperativas, Mercadante elogia BC

Além do aumento do orçamento na linha BNDES Crédito Rural, o banco de fomento anunciou a elevação em R\$ 2 bilhões nos recursos disponíveis na BNDES Procapcred, um programa destinado a fortalecer o capital de cooperativas de crédito.

Segundo Abreu, esses recursos para capitalização têm o potencial de ampliar em R\$ 18 bilhões, de agora até 2025, a oferta de crédito por parte das cooperativas.



Mercadante elogiou a atuação do Banco Central (BC) para impulsionar as cooperativas de crédito — Foto: Fabio Rossi/29-1-2024

Em discurso durante o anúncio das medidas, Mercadante defendeu as cooperativas de crédito. Ao lado do diretor de Regulação do Banco Central (BC), Otávio Damaso, o presidente do BNDES elogiou o apoio da autoridade monetária às cooperativas. E aproveitou para fazer uma brincadeira com a recente decisão do BC, de cortar a taxa básica Selic em mais

0,5 ponto percentual, para 11,25% ao ano.

– Parabéns ao BC pelo trabalho que faz no cooperativismo. Vocês não achavam que eu ia falar isso, mas parabéns ao BC pelo trabalho que faz no cooperativismo! – afirmou Mercadante, arrancando aplausos da plateia, formada, majoritariamente, por servidores do BNDES.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

PRODUÇÃO INDUSTRIAL DE DEZEMBRO VEM ACIMA DA PROJEÇÃO DO MERCADO E ANALISTAS SE MOSTRAM CAUTELOSAMENTE 'OTIMISTAS'

Há grandes desafios para o setor, mas melhora em indicadores macroeconômicos e programas de incentivos podem trazer surpresas positivas

Por Luciana Casemiro



indústria brasileira avançou apenas 0,2% em 2023: destaque parafoi impulsionado principalmente pelas indústrias extrativas, produtos derivados de petróleo e biocombustíveis e produtos alimentícios — Foto: Roberto Moreyra

A produção industrial brasileira cresceu 1,1% em dezembro de 2023 frente a novembro, na série com ajuste sazonal, surpreendendo os analistas de mercado. Na avaliação de Stéfano Pacini, economista do FGV Ibre, o resultado indica que a indústria voltou a produzir após o início de uma normalização dos estoques, que vinham há tempos em patamares considerados excessivos, mostrando uma expectativa de melhora nos negócios futuros. O fechamento do ano, no entanto, que registrou alta de 0,2%, é um indicador de que o setor andou de lado em 2023.

Segundo dados do IBGE, as influências positivas mais importantes vieram indústrias extrativas (2,2%), produtos alimentícios (2,1%) e confecção de artigos do vestuário e acessórios (14,5%). Indústrias extrativas registram o segundo mês seguido de avanço na produção, período em que acumulou ganho de 5,9%.

- Parece que a indústria está confortável em normalizar seus estoques e reaquecer a produção, acreditando que vai haver uma demanda futura. Na Sondagem da Indústria, em todas as categorias de uso - bens duráveis, intermediários, de capital - há a expectativa de crescimento de demanda. A indústria, de fato, andou de lado em 2023, mas o quatro trimestre foi muito positivo. Até então a gente estava no zero a zero. Houve um sinal de fôlego. Se a gente olhar o ano todo, foi um ano difícil, mas 2024 pode ser melhor - avalia Pacini.

No seu relatório Luis Leal, economista-chefe da G5 Partners, diz que os resultados recentes "parecem sugerir que, após dois anos ruins para a produção industrial, o pior pode ter ficado paratrás – o que não quer dizer que a indústria brasileira não apresenta problemas estruturais, e isso fica muito claro quando observamos que a nossa indústria opera 16,3% abaixo do recorde histórico atingido em, surpreendentemente, maio de 2011. Ele projeta um crescimento mais próximo de 2,0% para a indústria brasileira em 2024.

Leal destaca que "o mês de dezembro marcou a segunda surpresa positiva em sequência com a produção industrial no Brasil e o quinto mês consecutivo de expansão na margem. Essa conjuntura marca um ponto de inflexão para a indústria, que começará a ter um desempenho melhor daqui para frente? Talvez. O contexto macroeconômico aponta para uma melhora no médio prazo (inflação estável, juro em menor patamar, famílias menos endividadas e com renda, governo buscando incentivos para o setor), mas são necessários mais dados para traçar um cenário prospectivo mais construtivo.

Apesar de afirmar ter uma visão "relativamente positiva para 2024", Igor Cadilhac, economista do PicPay, diz que há preocupações que impõem um viés baixista. Na sua lista de senões para este ano estão a projeção de um menor crescimento da economia global, os juros ainda altos e o comprometimento de renda das famílias que "são ruins para consumo de bens de maior valor agregado e dependentes de crédito". Cadilhac pondera que "o governo tem promovido políticas de estímulos à atividade econômica, que podem incentivar a indústria". Ele prevê que a produção industrial brasileira deve ter alta de 0,6% este ano.

Com uma visão mais otimista, Pacini avalia que os indicadores macroeconômicos apontados por Cadilhac estão evoluindo positivamente e a recessão global prevista há alguns meses já está praticamente descartada. Ele reforça que as sondagens feitas pelo Ibre apontam maior confiança do empresariado, o que pode se converter em investimento e novas contratações.

Para João Savignon, head de pesquisa macroeconômica da Kínitro, avalia que o elo frágil continua sendo o investimento, mas acredita que para 2024 podemos ter surpresas positivas.

"A manutenção dos cortes de juros, a taxa de câmbio bem-comportada e as novas políticas de estímulo à indústria e à infraestrutura são elementos que colaboram para um afrouxamento das condições financeiras e creditícias no país", afirma Savignon.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

INDÚSTRIA PATINA EM 2023 E AVANÇA 0,2% NO ANO

Avanço foi de 1,1% em dezembro. Últimos cinco meses ajudaram a equilibrar resultados negativos do primeiro semestre, mantendo indicador no campo positivo

Por Ana Flávia Pilar — Rio de Janeiro



Pesquisa foi divulgada nesta sexta-feira — Foto: Edilson Dantas

A indústria brasileira avançou 0,2% na média do ano passado, voltando ao terreno positivo após queda de 0,7% observada em 2022. A Pesquisa Industrial Mensal (PIM), divulgada nesta sexta-feira pelo IBGE, mostra que o segmento foi impulsionado principalmente pelas indústrias extrativas, produtos derivados de petróleo e biocombustíveis e produtos alimentícios.

O aumento acumulado de 2,5% nos últimos cinco meses do ano ajudou a compensar os resultados negativos do primeiro semestre, mantendo o indicador no campo positivo. O avanço de 1,1% em dezembro veio bem acima do que esperavam analistas.

- Segundo mediana calculada pelo Valor Data, analistas esperavam resultado de 0,1% no ano;
- Para dezembro, expectativa era que o resultado ficasse em 0,3%.

O resultado é divulgado poucos dias após o governo federal lançar um novo programa industrial, com a promessa de financiamentos e subsídios de R\$ 300 bilhões até o ano de 2026, uma tentativa de recuperar e impulsionar o crescimento sustentável do setor.

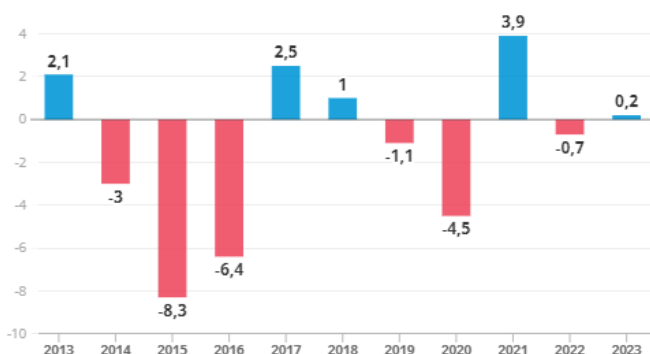
De acordo com o gerente da pesquisa, André Macedo, a melhora dos indicadores macroeconômicos, como o avanço no emprego e na renda, contribuíram para que a atividade crescesse no ano, ainda que pouco.

Também contribuíram positivamente o resultado das exportações, sobretudo commodities, a queda na taxa básica de juros e a inflação mais controlada, especialmente no caso dos alimentos.

Resultado da indústria brasileira em cada ano

Produção avançou 0,2% em 2023

(Em %)



— Mas vale a ressalva que é um resultado muito próximo da estabilidade — afirma Macedo.

Somente nove dos 25 grupos pesquisados tiveram aumento na produção, tendo destaque os veículos automotores, produtos químicos, máquinas e equipamentos, aparelhos e materiais elétricos e equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos.

Macedo afirma que o ano de 2023 pode ser analisado a partir de dois momentos: enquanto o primeiro semestre foi marcado por resultados predominantemente negativos, com queda de 0,3% na atividade, o ritmo da

produção melhorou no segundo semestre, com crescimento de 0,5%.

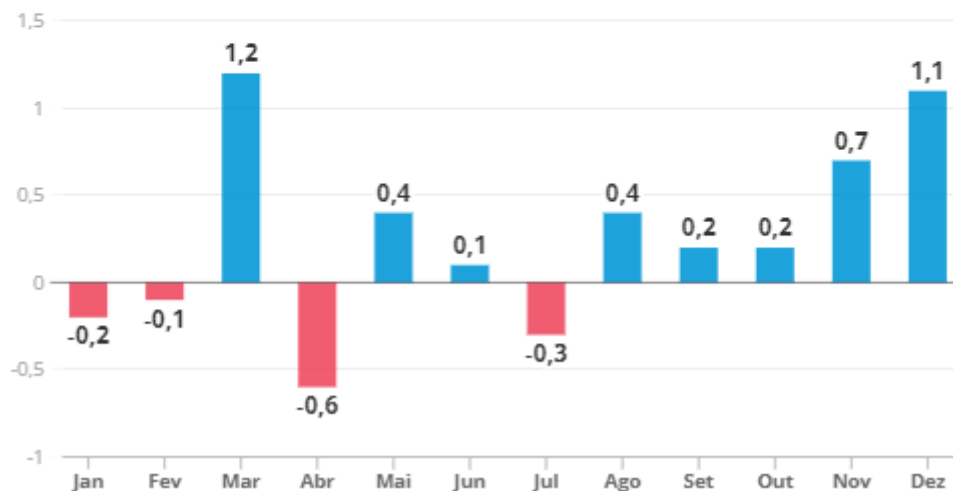
Apenas em dezembro, a expansão foi de 1,1%, a quinta taxa positiva consecutiva. Nos últimos cinco meses do ano, o crescimento acumulado foi de 2,5%:

— Com isso, o acumulado do ano, que ficou negativo uma boa parte de 2023, passou para o campo positivo — analisa Macedo.

Variação da produção industrial mês a mês

Resultado dos últimos cinco meses de 2023 equilibrou as perdas do primeiro semestre

(Em %)



No resultado do mês, 14 das 26 atividades industriais pesquisadas tiveram crescimento, fazendo com que a produção ultrapassasse o patamar pré-pandemia (0,7% acima de fevereiro de 2020).

Entre as atividades, as influências positivas mais importantes vieram das indústrias extrativas (2,2%), produtos alimentícios (2,1%) e confecção de artigos do vestuário e acessórios (14,5%).

O que dizem especialistas

O economista da Tendências Felipe Novaes avalia que o desempenho da indústria extrativa, com avanços significativos na produção de minério de ferro e petróleo, surpreendeu os analistas, puxando o resultado para acima do esperado.

A expansão na indústria de minério de ferro foi impulsionada por maiores investimentos da Vale, principalmente em maquinário, o que aumentou a produtividade no ano passado.

Além disso, novas unidades produtoras, inauguradas ao longo de 2023, sustentaram os avanços na indústria de petróleo.

Novaes afirma que o poder de compra das famílias (com a renda mensal aumentando e o desemprego em queda) alavancou os resultados na indústria em 2023.

— Em um cenário de inflação mais controlada, isso gerou aumento de consumo, sobretudo de bens básicos. O fluxo de exportações também foi bastante favorável, tanto para grãos quanto para carnes.

Stefano Pacini, economista do Ibre/FGV, chama atenção para o esvaziamento de estoques da indústria no ano passado, indício de que a produção pode acelerar novamente de agora em diante:

— Nova sondagem da FGV mostra que 60% do empresariado espera demanda maior nos primeiros meses do ano, com melhora no ambiente de negócios, via redução de custos e melhores condições de crédito — diz.

Os dois economistas avaliam que a nova política industrial do governo federal não deve impactar diretamente no desempenho da indústria nos próximos meses.

— Depende de como vai ser implementada. Devem prevalecer as consequências da redução dos juros, favorecendo investimentos de empresas, sobretudo depois de maio, quando o El Niño começa a arrefecer. Prevemos aumento de 2,2% da indústria em 2024 — conclui Novaes.

A Tendências prevê aumento de 2,2% na produção industrial em 2024, patamar similar ao da XP, que projeta crescimento de 2%.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

PAUTA ECONÔMICA DO STF, QUE VAI DECIDIR SOBRE FGTS E LEI DAS ESTATAIS, LEVA GOVERNO A ‘CORPO A CORPO’ COM MINISTROS

Casos têm o potencial de exigir uma maior articulação política do governo, que precisará agir para evitar reveses na Corte

Por Mariana Muniz e Geralda Doca — Brasília



Na agenda da Corte no primeiro semestre constam temas que mexem diretamente com os planos da equipe econômica — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

Com o início do ano no Judiciário ontem, o Supremo Tribunal Federal (STF) se prepara para julgar, no primeiro semestre deste ano, casos que representam um desafio para o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Nessa lista, estão ações que questionam a taxa de correção do FGTS e a indicação de políticos para estatais, como a Petrobras, além de recursos da

União contra decisão tomada pela Corte na chamada “revisão da vida toda” do INSS.

Resultados: Avianca, American Airlines e Emirates anunciam mais voos diretos para o Galeão

Benefícios: Volks anuncia R\$ 9 bilhões em novos investimentos no país e lançamento de 16 novos modelos até 2028

Ministros do governo, como Jorge Messias (advogado-geral da União) e Fernando Haddad (Fazenda), devem fazer um “corpo a corpo” no STF. Em meio a uma relação de grande harmonia entre o governo federal e o Supremo, que tem sido considerado um aliado do Executivo em contendas entre os poderes, estes casos têm o potencial de exigir uma maior articulação política do governo, que precisará agir para evitar reveses na Corte.

A Advocacia-Geral da União (AGU) e os ministros das áreas envolvidas com os temas da pauta de julgamento do Supremo farão um esforço concentrado para minimizar impactos das decisões nas contas públicas e até mesmo anular os processos.

O primeiro desses temas que será enfrentado pelo Supremo diz respeito à revisão da vida toda do INSS. Os ministros vão decidir se haverá alterações na decisão da própria Corte. Em 2022, o STF permitiu a aposentados que entraram na Justiça pedir o recálculo do benefício com base em todas as contribuições feitas ao longo da vida.

Apesar da decisão do Supremo de 2022, a revisão da vida toda ainda não é aplicada devido a um recurso do INSS. Ontem, enquanto a sessão solene de reabertura do Judiciário ocorria, manifestantes na Praça dos Três Poderes pediam para que a revisão fosse de fato implementada.



A AGU vai lutar para anular a decisão, alegando que o tema passou pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ) sem ter sido apreciado por um colegiado especial. Se não conseguir anular e devolver o caso ao STJ, o plano é limitar a decisão a aposentadorias por tempo de serviço, sem abranger demais benefícios do INSS.

Segundo um estudo da Secretaria de Previdência realizado em 2022, o impacto no sistema previdenciário seria de R\$ 46 bilhões em dez anos, considerando apenas aposentadorias por tempo de serviço. Já cálculos do INSS apontam impacto entre R\$ 120 bilhões e R\$ 360 bilhões nesse período, se a decisão alcançar todos os benefícios.

Os recursos estavam sendo analisados pelo plenário virtual da Corte, mas um pedido de destaque do ministro Alexandre de Moraes, em dezembro, levou o caso para a análise no plenário físico.

Presença de Dino

Nesse julgamento, não haverá participação do ministro Flávio Dino, que toma posse no dia 22. Mas outros dois temas que causam preocupação no Planalto já contarão com a nova composição do Supremo em suas análises.

Ainda sem data marcada para ocorrer, o julgamento sobre a taxa de correção do FGTS é acompanhado com lupa pelo governo, que teme que eventual decisão do Judiciário cause um impacto nas contas públicas. No final de 2023, a AGU chegou a pedir para que o caso fosse retirado de pauta e anunciou a busca de uma solução de consenso — o que ainda não ocorreu de forma concreta.

Até o momento, três ministros votaram para assegurar que o conjunto da remuneração do FGTS seja, no mínimo, igual ao da poupança, mas com efeitos para depósitos efetuados a partir de 2025. Como regra de transição aplicável em 2023 e 2024, o governo, além de pagar taxa referencial (TR) e 3% de juros, deverá distribuir a integralidade do resultado do fundo aos correntistas.

O governo “não jogou a toalha” em relação a mudanças, de acordo com integrantes do Executivo, apesar de o relator, ministro Luís Roberto Barroso, insistir na remuneração da caderneta de poupança, ainda que a partir de 2025 e novos depósitos.

A estratégia da AGU é reforçar o argumento de que o STJ já decidiu por unanimidade que a sistemática atual de divisão do lucro do FGTS com cotistas é legítima. A ação foi apresentada em 2014, mas em 2017 o governo passou a dividir com os trabalhadores o lucro do FGTS, disse um técnico a par do debate.

Outro argumento é que a medida vai prejudicar políticas públicas financiadas pelo FGTS, como o Minha Casa, Minha Vida.

Estatais: tarefa difícil

Para aumentar a correção das contas será preciso subir os juros dos financiamentos. A estimativa é que o Fundo terá um custo anual estimado em R\$ 31 bilhões, o que retiraria do Orçamento da habitação R\$ 3 bilhões por ano.

O julgamento da correção do FGTS foi suspenso por pedido de vista do ministro Cristiano Zanin, que será o primeiro a votar quando o julgamento for retomado.

Em outro processo de grande interesse para o governo, Dino também deverá atuar como voto fundamental: o que pode derrubar limitações à indicação de políticos para estatais. As normas proíbem expressamente a indicação para os cargos das estatais de ministros de Estado, secretários estaduais e municipais e titulares de cargo de natureza especial ou de direção e assessoramento superior na administração pública.

Para o Partido Comunista do Brasil (PCdoB), autor da ação, as regras contrariam os direitos constitucionais à isonomia e à autonomia partidária.

O julgamento começou em março, em sessão virtual, com o voto do relator, ministro Ricardo Lewandowski (aposentado), no sentido de invalidar a regra.

O governo alega que serão mantidas outras exigências que melhoram a gestão das empresas públicas, como experiência e conhecimento na área. Porém, a tarefa será difícil, admitem técnicos, por causa da opinião pública, das críticas de especialistas e de receios dos ministros de que a flexibilização resulte em aparelhamento da máquina pública, repetindo problemas do passado na gestão petista.

No STF, os movimentos do governo em busca de soluções mais de acordo com seus interesses são encarados com naturalidade. A avaliação é que os “julgamentos espinhosos” não devem desgastar a relação com o Executivo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/02/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BRASIL BATE RECORDE NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS EM 2023, SEGUNDO ANP

País ultrapassou pela primeira vez média anual de produção de 4 milhões de barris de óleo equivalente por dia; pré-sal foi responsável por 75,18% do total

Por Denise Luna

RIO - O Brasil ultrapassou pela primeira vez, no ano passado, a média anual de produção de 4 milhões de barris de óleo equivalente por dia, (boe/d), atingido 4,344 milhões de boe/d, informou a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). O pré-sal foi responsável por 75,18% desse total, com 3,304 boe/d.

Segundo a ANP, o recorde ficou 11,69% acima do anterior, alcançado em 2022. Houve recorde nas produções separadas de petróleo, com 3,402 milhões de barris por dia (bbl/d), 12,57% acima do valor de 2022 (de 3,022 milhões de bbl/d); e de gás natural, com 150 milhões de metros cúbicos por dia (m³/d), cerca de 8,7% maior do que a observada no ano anterior (de 138 milhões de m³/d).

Apenas em dezembro, foram produzidos 4,570 milhões de boe/d de petróleo e gás natural. Separadamente, a produção foi de 3,585 milhões de bbl/d de petróleo, uma diminuição de 2,5% com relação a novembro de 2023 e um aumento de 16,6% em comparação a dezembro do ano anterior; e de 156,618 milhões de m³/d de gás natural, uma redução de 3,4% comparando com o mês anterior e um crescimento de 11,8% em relação ao mesmo mês de 2022.



A produção do pré-sal, decorrente de 150 poços, foi de 2,742 milhões de bbl/d de petróleo e 118,34 milhões de m³/d de gás natural, totalizando 3,487 milhões de boe/d, uma queda de 2,7% em relação ao mês anterior e aumento de 16,8% se comparada ao mesmo mês de 2022.

Produção brasileira de petróleo bate recorde em 2023 Foto: Fabio Motta / Estadão

Em dezembro, a produção do pré-sal correspondeu a 76,3% do total produzido no Brasil. O aproveitamento de gás natural no mês foi de 97,8%, disponibilizando ao

mercado 51,77 milhões de m³/d de gás. Já a queima foi de 3,39 milhões de m³/d, tendo redução tanto na comparação com o mês anterior (-7,4%) quanto com o mesmo mês de 2022 (-8,5%).

Com relação à origem da produção, os campos marítimos produziram 97,7% do petróleo e do gás natural do país. A produção ocorreu em 6.546 poços, sendo 539 marítimos e 6.007 terrestres. Os campos operados pela Petrobras, em consórcio ou não, produziram 88% do petróleo e gás natural.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

LULA PEDE APOIO INTERNACIONAL PARA PRODUÇÃO DE HIDROGÊNIO VERDE, ETANOL E BIODIESEL

Presidente afirmou, em evento da Volkswagen, que nunca viu a Alemanha com tanto interesse em investir no País como agora; montadora anunciou investimentos extras no Brasil

Por Sofia Aguiar, Caio Spechoto e Marianna Gualter

BRASÍLIA E SÃO BERNARDO DO CAMPO - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva pediu nesta sexta-feira, 2, apoio internacional para países investirem no Brasil e auxiliarem na produção de hidrogênio, etanol e biodiesel. Na fala, o chefe do Executivo afirmou que nunca viu a Alemanha com tanto interesse em investir no País como está agora.

“Eu conheço a Alemanha desde 1975 e nunca vi a Alemanha com tanto interesse no Brasil como está agora”, declarou em cerimônia de anúncio do novo ciclo de investimentos da Volkswagen do Brasil, nesta sexta. O evento ocorreu em São Bernardo do Campo, em São Paulo.

Para o ciclo de 2022 a 2026, a Volkswagen havia anunciado um aporte de investimentos de R\$ 7 bilhões na América Latina. Agora, para o novo ciclo previsto para os anos de 2026 a 2028, serão somados mais R\$ 9 bilhões. Até 2028, a empresa projeta o lançamento de 16 novos veículos, incluindo modelos híbridos, 100% elétricos e Total Flex.



Presidente voltou a dizer que, até o final de seu governo, quem ganha até R\$ 5 mil por mês não pagará Imposto de Renda Foto: Foto: Ricardo Stuckert / PR

“Fui (em 2023) para Dubai, Arábia Saudita, Catar e nunca vi tanto interesse em fazer investimento no Brasil. Venham, venham ajudar a gente produzir hidrogênio verde, etanol e biodiesel. Venha ajudar a gente porque o Brasil não vai jogar (fora) as oportunidades do século 21”, afirmou. Na fala, ele disse que irá aproveitar “todas as

oportunidades” para, “finalmente”, tornar o Brasil um país desenvolvido.

Lula comparou a imagem do Brasil no exterior antes de sua volta à presidência à má fase do Corinthians, time para o qual torce. Ele disse que, nos governos anteriores, o Brasil foi “desmontado”, e voltou a mencionar ações de seu governo, como a retomada de políticas públicas que haviam sido interrompidas e a nova edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). De acordo com Lula, o governo começará agora a colher os frutos das medidas do primeiro ano.

“A imagem do Brasil no exterior estava pior do que a imagem do Corinthians hoje na minha cabeça. Eu não consigo mais ver o Corinthians jogar, eu não consigo. Mas continuo corinthiano”, declarou o presidente da República.

O petista repetiu que, até o final de seu governo, quem ganha até R\$ 5 mil por mês não pagará Imposto de Renda. E voltou a dizer que o programa de poupanças para o ensino médio, o Pé de Meia, é um investimento, e não gasto.

Também presente no evento, o vice-presidente da República e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Geraldo Alckmin, afirmou que a atual gestão irá recuperar a indústria do Brasil e fazê-la crescer.

O presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do ABC, Moisés Selerges, aproveitou a cerimônia para cobrar do governo a inclusão de metas de emprego e de aumento da participação da indústria no PIB no plano lançado pelo Executivo para revitalizar o parque industrial do Brasil.

“Quero parabenizar o governo, embora a gente precise de alguns ajustes, talvez, Alckmin, de colocar meta para o PIB. A indústria tem que sair de 10% para ir para 15%. Temos que ter meta de emprego no plano da indústria. Quantos empregos vamos gerar nesse período? Temos que falar para o BNDES, Alckmin, que o dinheiro que o BNDES vai disponibilizar tem que chegar naquele que vai investir”, disse Selerges.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

GOVERNO TRABALHA EM DIAGNÓSTICO DA CRISE DO AGRO ANTES DE DEFINIR MEDIDAS, AFIRMA SECRETÁRIO

Guilherme Mello diz que setor é monitorado com atenção pela Fazenda, devido à importância para o PIB, mesmo que já esteja contratado um desempenho para 2024 inferior ao do ano passado

Por Fernanda Trisotto, Amanda Pupo e Isadora Duarte

BRASÍLIA - A equipe do Ministério da Fazenda está traçando um diagnóstico sobre a crise do agronegócio, motivada sobretudo pela questão climática. Apesar dos pleitos do setor, como crédito e renegociação de dívidas, ainda não há nenhuma definição de ação a ser tomada, disse ao Estadão/Broadcast o secretário de Política Econômica, Guilherme Mello.

“O ministro (da Agricultura, Carlos) Fávaro esteve aqui conosco e estamos fazendo um balanço da situação, entendendo onde estão e quais são os problemas. Estamos nesse momento de montar o diagnóstico, de fazer uma avaliação. Isso, obviamente, é algo que a gente tem de fazer de maneira recorrente, porque cada setor tem a sua particularidade, e o agro, em especial, sofre mais esses impactos da mudança climática. Então, é importante a gente fazer essa avaliação de maneira recorrente”, explicou.

O setor produtivo pede a prorrogação dos financiamentos para investimento com vencimento neste ano para o último ano do contrato, com manutenção das taxas de juros, renegociação dos financiamentos de custeio, antecipação das operações de pré-custeio e liberação de recursos adicionais para capital de giro.



Guilherme Mello ressalta que desempenho do agro é monitorado com atenção pela Fazenda Foto: Washington Costa/MF

Questionado sobre a definição de alguma medida, Mello disse não haver nada para ser anunciado por ora. O secretário ressaltou que o desempenho do setor é monitorado com atenção pela Fazenda, pela importância que tem para o PIB, mesmo que já esteja contratado um desempenho para 2024 inferior ao do ano passado. A projeção da pasta é de avanço de 2,2% no PIB neste ano.

Sensibilidade com setor

A intensificação do diálogo entre os ministérios da Fazenda e Agricultura está sendo profícua. Nos bastidores, do lado da Agricultura, a leitura é a de que há sensibilidade da Fazenda em relação ao momento do setor, sobretudo à crise financeira. Além da quebra de safra, que afeta diretamente o PIB do agro, a situação financeira dos produtores rurais causa preocupação entre as pastas.



“Os preços dos grãos caíram mais de 30%, enquanto o custo de produção não acompanhou. Já está no radar do (ministro da Fazenda, Fernando) Haddad a menor contribuição agro para o PIB, a injeção de uma menor receita agropecuária na economia e um iminente problema de endividamento com produtores não conseguindo cumprir os financiamentos contratados”, relatou uma pessoa que acompanha as tratativas.

Segundo os interlocutores, o receio é com o crescimento da inadimplência e das recuperações judiciais do setor produtivo, o que poderia levar à necessidade de uma repactuação expressiva de dívidas com recursos do Tesouro. “A necessidade da prorrogação das dívidas se impõe para evitarmos um Desenrola”, afirmou outra pessoa com conhecimento das discussões.

Um dos interlocutores lembra que a crise mais recente do setor, em 2008, decorreu em uma reestruturação de R\$ 75 bilhões, de um passivo de R\$ 87 bilhões de operações de crédito rural. “Neste ano, o passivo não é dessa ordem, mas não pode ser desconsiderado”, observou.

Em entrevista recente ao Estadão/Broadcast, o ministro Carlos Fávaro afirmou que o agronegócio está na iminência de uma crise, mas ponderou que o governo tomará medidas estruturantes no sentido de manter a adimplência e apoiar o setor. “O presidente Lula está sensível para trabalharmos a antecipação das medidas antes que a crise se instale, dentro das possibilidades orçamentárias do governo”, assegurou. Essas medidas emergenciais passam por crédito, renegociação das dívidas e apoio à comercialização e serão voltadas às regiões mais afetadas pelas perdas na safra, adiantou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

PORTO CATARINENSE INVESTE R\$ 1 BILHÃO PARA RECEBER OS MAIORES NAVIOS DO MUNDO, DE ATÉ 400 METROS

Porto de Navegantes inicia obras para poder atracar embarcações de mais nova geração; até agora o maior navio que chegou ao País tem 366 metros

Por Carlos Eduardo Valim

Dona de autorização para operar o maior terminal de contêineres do Sul do Brasil, no Porto de Navegantes, em Santa Catarina, e menor apenas do que os de Santos (SP), a Portonave começou, em janeiro, uma obra orçada em R\$ 1 bilhão em seu cais. O investimento tem como objetivo tornar o porto capaz de receber navios de até 400 metros de comprimento, que são os maiores em circulação transportando cargas pelo mundo. Nesse espaço, cabem quase quatro gramados do Maracanã e 24 mil TEUs, a unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés (6,09 metros), o padrão da indústria.

Para se ter a dimensão do porte desses navios, na quinta-feira, 1º, desembarcou no Porto de Santos o maior cargueiro que já chegou ao País, o MSC Natasha XIII, construído em 2018, com 366 metros de comprimento, e capacidade de 14,4 mil TEUs. Na última semana, também foi notícia o início da viagem do Icon of the Seas, o maior navio de cruzeiro do mundo, que tem 365 metros, que saiu de Miami, Flórida, no sábado, 27. Já a Vale, nos últimos anos, passou a operar supervnavios de minério, que são graneleiros com capacidade de suportar mais peso que uma embarcação de contêineres, mas que não ultrapassam os 362 metros de comprimento.

Na Portonave, em Navegantes, o maior navio a já atracar foi o APL Yangshan, do armador CMA CGM, com 347 m de comprimento e capacidade de 10.800 TEUs. “Essa é a nossa capacidade atual. Precisamos capacitar o nosso terminal para receber a geração de navios de 366 metros. Então, estamos adequando já para até 400 metros”, afirma o diretor-superintendente da Portonave, Osmari de Castilho Ribas. “Os navios de 400 metros não devem chegar em curto prazo, mas temos de olhar para o longo prazo. Temos autorização do terminal, não uma concessão ou arrendamento, e ela se renova automaticamente a cada 25 anos.” A Portonave começou a operar em 2007, como o primeiro terminal privado de contêineres do País.

As obras atuais, as maiores, desde o início do seu negócio, devem levar 27 meses e serão executadas em duas fases. Enquanto um lado, de 450 metros, do porto estará em obras, o outro seguirá em operação normalmente, para não comprometer fortemente as atividades. “Esse mercado exige investimentos permanentes em infraestrutura”, diz Ribas. O Porto de Santos também está em ciclo de investimentos para permitir a atracagem de navios de 400 metros.



Obras no Porto de Navegantes para ampliar capacidade devem durar 27 meses Foto: ANDERSON COELHO / ESTADÃO

Obras como essas envolvem não apenas a infraestrutura portuária, mas também demandam dragagem para aprofundamento dos canais, já que as embarcações de maior porte possuem também um maior calado - a parte do casco que fica submersa.

Segundo informações do Ministério de Portos e Aeroportos, atualmente 19 portos brasileiros estão aptos para receber navios com mais de 300 metros - incluindo Santos, Navegantes, Paranaguá, Pecém, Fortaleza, Suape e Açúcar -, além de alguns terminais aquaviários da Transpetro, subsidiária da Petrobras para logística e transportes.

Evolução das embarcações

ANO	EMBARCAÇÕES	COMPRIMENTO	CAPACIDADE
1998	SUSAN MAERSK	347 METROS	8.000 TEUS*
2006	EMMA MAERSK	398 METROS	11.000 TEUS
2012	MARCO POLO CMA	395 METROS	18.000 TEUS
2013	MAERSK MC-KINNEY	399 METROS	18.000 TEUS
2015	MSC OSCAR	395 METROS	19.000 TEUS
2017	OOCL HONG KONG	400 METROS	21.000 TEUS

*Unidade de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento

ESTADÃO #

Fonte: DATAMAR E PORTONAVE

O Porto de São Sebastião (SP), por exemplo, ainda não recebe navios com este comprimento, porém, na modelagem para o seu futuro arrendamento, está previsto o investimento para construção de novo berço de atracação que será capaz de receber navios de até 400 metros, informa o Ministério. Já o Porto do Rio de Janeiro iniciou em dezembro a dragagem que permitirá receber navios de 366 metros. Já o Porto de Fortaleza Docas (CE), que recebe atualmente embarcações de até 300 metros, contratou estudos para indicar a viabilidade e quais obras precisarão ser realizada para uma ampliação da capacidade.

Todos esses possíveis investimentos serão beneficiados pela renovação até 2028 do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), anunciada

pelo governo na terça-feira, 23. O programa pode representar uma desoneração de até R\$ 5 bilhões em um período de cinco anos, segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Implementado em 2004, o Reporto isenta empresas do pagamento do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), da Contribuição para o PIS/Pasep, da Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e do Imposto de Importação. A previsão era que os benefícios fiscais seriam extintos no ano passado.



Porto de Navegantes foi responsável por cerca de 15% da movimentação de contêineres no Brasil no ano passado Foto: ANDERSON COELHO / ESTADÃO

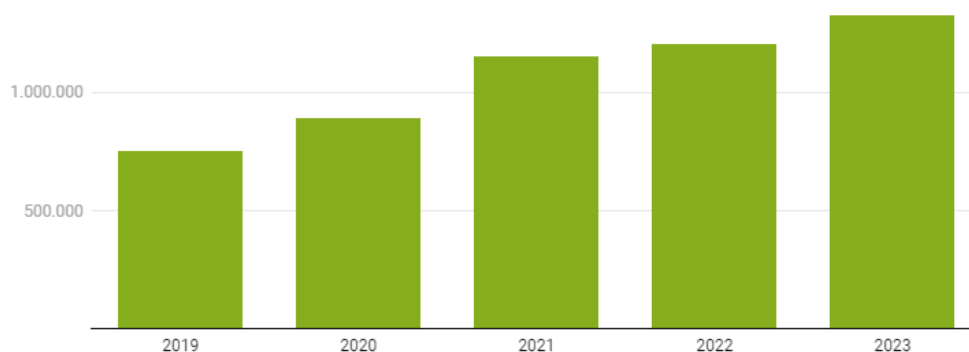
“Foi importante essa prorrogação para os investimentos acontecerem, até para não se inibir os aportes. Pelo mundo, não se tributa investimentos em infraestrutura. Essa é até a espinha dorsal da reforma tributária”, diz o diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição da Silva. “Além disso, o Reporto tem um impacto de menos de 1% nos gastos fiscais federais.”

Para a ABTP, esses incentivos são necessários para que os investimentos no setor portuário alcancem a meta de R\$ 54,8 bilhões, até 2026, prevista no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Em torno de R\$ 44 bilhões deste valor seriam relacionados a investimentos privados.

Operações em Navegantes

A Portonave é controlada em sua totalidade, desde 2017, pela empresa suíça de transportes marítimos MSC. Naquele ano, por meio de sua controlada Terminal Investment Limited (TIL), a companhia europeia comprou os 50% de participação na Portonave que pertenciam ao grupo brasileiro Triunfo Participações e Investimentos.

Movimentação de TEUs* pela Portonave



*Unidade de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento

Gráfico: Estadão • Fonte: Datamar e Portonave • Obter dados • Criado com Datawrapper

A Portonave ganhou em 2001 a autorização para operar o Porto de Navegantes, o maior terminal portuário privado do País, e que fica atrás apenas dos terminais do Porto de Santos. Entre janeiro e

novembro de 2023, ela representou 15,4% do mercado de movimentação de contêineres no Brasil, segundo a consultoria especializada no modal marítimo Datamar.

Para conseguir isso, o porto movimentou 1,3 milhão de TEUs no ano inteiro, o que representou um crescimento de 10% em relação a 2022. O resultado recorde para o terminal foi alcançado mesmo após as fortes chuvas ocorridas no Sul, em outubro e novembro, terem obrigado a operação a ser interrompida por mais de 20 dias.

Participação de mercado da Portonave, em contêineres, no Brasil

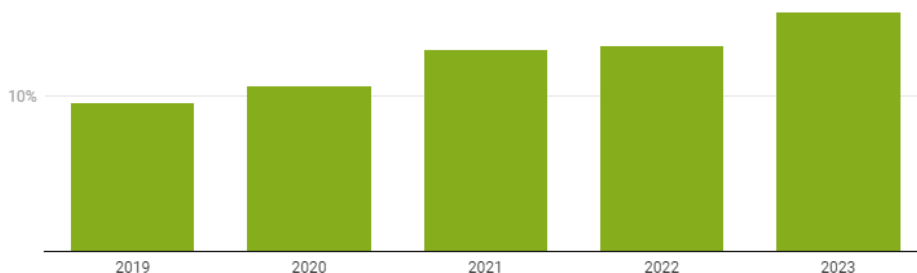


Gráfico: Estadão • Fonte: Datamar e Portonave • Obter dados • Criado com Datawrapper

Em exportações, a Portonave registrou a terceira maior movimentação do ano, atrás de Santos e Paranaguá, e, em importações, perdeu apenas para Santos. A China e os Estados Unidos foram tanto os principais destinos para exportações quanto as origens de importações. O pódio foi completado pelo México, em exportações, e pela Colômbia, em importações.

No ano passado, os principais produtos de exportação foram madeiras e seus derivados (41%), carnes congeladas e seus derivados (32%) e papel (5%). Na importação, a Portonave recebeu principalmente plásticos e derivados (17%), têxteis (11%) e maquinário (10%), muito disso utilizado pela indústria catarinense.

Além de contêineres, a Portonave movimentou cargas especiais, como motores, lanchas e até mesmo aviões. Foram três operações de caças suecos Gripen F-39, encomendados pela Força Aérea Brasileira (FAB). A proximidade, a apenas 10 minutos de trajeto, do Aeroporto de Navegantes possibilitou a escolha do porto para receber essas cargas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

FISCO PLANEJA PENTE-FINO EM BENEFÍCIOS FISCAIS PARA EXCLUIR EMPRESAS IRREGULARES E ELEVAR RECEITA

Projeto enviado ao Congresso prevê mecanismo para identificar as companhias que recebem incentivos de forma indevida e realizar a exclusão; isenções e subsídios já somam 4,5% do PIB e impactam a arrecadação

Por Bianca Lima

BRASÍLIA - Depois de focar nos grandes "jabutis tributários", a Receita Federal agora fará um pente-fino nos mais de 200 benefícios fiscais existentes no País. A maioria deles é considerada "invisível" por ter valores menos substanciais — na casa dos milhões e não dos bilhões —, e pelo fato de o governo ter pouca informação e controle sobre eles.

A proposta, que consta de um Projeto de Lei enviado ao Congresso, é que as empresas sejam obrigadas a preencher uma declaração eletrônica listando todos os incentivos que possuem. A partir daí, o Fisco identificará as companhias em situação irregular, ou seja, que usufruem dos benefícios sem ter direito, e fará, então, a exclusão.

“Muitos desses benefícios são aprovados pelo Congresso sem nenhum tipo de possibilidade de controle, porque eles são de autofruição (não tem pré-requisitos). O contribuinte recebe o benefício e simplesmente deixa de pagar o tributo”, afirma o secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas. “Isso tira a governança do poder público em relação a essas centenas de regimes”, diz.



Segundo Barreirinhas, governo não consegue enxergar quem está sendo beneficiado pelos incentivos, com quais valores e se os objetivos da política pública estão sendo atingidos. Foto: Diogo Zacarias/MF

Segundo o secretário, o formulário será de fácil preenchimento, sem necessidade de envio de documentação. “A Receita vai puxar do sistema os documentos e verificar se a empresa preenche os requisitos para aqueles benefícios. Em seguida, informará se ela tem ou não direito”, diz.

Uma companhia que tenha sido condenada pela Lei de Improbidade, por exemplo, não poderá fazer uso desses benefícios. Outros impedimentos podem estar relacionados à Lei Anticorrupção ou a legislações ambientais. Se estiver usufruindo do benefício indevidamente, o contribuinte estará sujeito a punições, além da exclusão do regime diferenciado.

Segundo o secretário, atualmente, o governo não consegue enxergar quem está sendo beneficiado por esses incentivos, com quais valores e se os objetivos da política pública estão sendo atingidos. “Com esse controle eletrônico, que será muito simples, nós daremos instrumentos para, eventualmente, os Ministérios da Agricultura, do Desenvolvimento e da Indústria analisarem os dados e os resultados da política”, diz.

A ideia é que o mapeamento também auxilie o governo na tarefa de reduzir esses benefícios — como determina a própria Constituição. Isso porque, em 2021, o Congresso aprovou uma emenda que estabelece que, até 2029, o custo dessas medidas, em termos de renúncia fiscal, esteja limitado a 2% do PIB. Atualmente, a estimativa é que elas equivalham a 4,5% do PIB.

“Quem sabe, na hora que a gente classificar e orientar o contribuinte, mostrando que ele não tem direito, a gente, sem revogar nenhum incentivo, consiga reduzir esse percentual (de 4,5%). É uma forma inteligente de enxergar esses benefícios antes de sair cortando”, afirma o secretário.

Segundo o Fisco, os benefícios fiscais serão incluídos nessa análise progressivamente. Os incentivos ligados ao Imposto de Renda da Pessoa Física, por exemplo, não entrarão no curto prazo, já que serão alvo de uma proposta de reforma que deve ser enviada pelo governo ao Congresso até o fim de março. O Simples Nacional, que tem uma dinâmica mais clara de entrada e saída do contribuinte, também não será analisado.

Já o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), que, segundo o Fisco, vem sendo utilizado indevidamente, será um dos focos mais imediatos desse pente-fino. “Teremos um controle mais amplo do Perse. Ele é preocupante, sempre foi e está no nosso foco”, afirma Barreirinhas.

Além da revisão dos benefícios fiscais, o Projeto de Lei enviado ao Congresso estabelece novas diretrizes aos programas de conformidade, para premiar os bons pagadores de impostos, e cria uma espécie de lista do “nome sujo” para os devedores contumazes.

Dentre as recompensas previstas aos bons contribuintes estão a redução progressiva no pagamento da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), de até 3%, e a possibilidade de autorregulação em um prazo de 60 dias. Há também vedação de arrolamento de bens e preferência em licitações.

Segundo Barreirinhas, a ideia que norteia o projeto é o de uma Receita Federal que deixa de ser “punitiva” para ser “orientadora” dos contribuintes. O próximo passo será negociar o texto - que foi

enviado com urgência constitucional, ou seja, prevendo tramitação acelerada - com os parlamentares, que retomam as atividades legislativas na próxima semana.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

TRECHO NORTE DO RODOANEL É PRIORITÁRIO PARA O BNDES E DEVE SER INCLUÍDO NO NOVO PAC, DIZ MERCADANTE

Pela manhã, o presidente Lula afirmou que a obra irá receber cerca de R\$ 1,35 bilhão em recursos do banco

Por Daniel Tozzi Mendes

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, disse nesta sexta-feira, 2, que o trecho Norte do Rodoanel, em São Paulo, é um projeto prioritário do banco e que está em processo de inclusão no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do governo federal.

A obra irá receber cerca de R\$ 1,35 bilhão em recursos do BNDES, conforme anunciou o presidente Luiz Inácio Lula da Silva mais cedo nesta sexta, em cerimônia em comemoração aos 132 anos do porto de Santos, no litoral paulista.



A conclusão do trecho Norte do Rodoanel deverá retirar de circulação cerca de 84 mil veículos do fluxo diário da marginal Tietê, na capital paulista, segundo o BNDES. O trecho a ser construído deverá ter 19,7 quilômetros de vias em quatro faixas e outros 26,1 quilômetros de vias em três faixas, com velocidade diretriz de 120 km/h.

Trecho Norte do Rodoanel, que receberá recursos federais, deverá ter 14 túneis, segundo o BNDES Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

Ainda segundo o BNDES, o trecho Norte do Rodoanel deverá ter 14 túneis, totalizando 12 quilômetros de extensão, ou aproximadamente um quarto de toda a rodovia.

Aceno de Lula

Pela manhã, Lula afirmou que o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), terá da presidência da República “tudo aquilo que for necessário” e destacou que os investimentos no Estado têm como foco a população paulista, não o governador.

Além do financiamento do BNDES para o Rodoanel, o presidente anunciou que o governo federal fará 12 institutos federais, beneficiando as cidades de Santos e São Vicente, no litoral de São Paulo./Com Sofia Aguiar, Matheus Piovesana e Ana Rita Cunha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024

INDÚSTRIA FECHA 2023 COM ALTA DE 0,2%, MAS AINDA ESTÁ 16,3% ABAIXO DO NÍVEL DE 2011

Produção acelerou no fim do ano, com cinco meses seguidos de alta; para economista, porém, é mais um ‘soluço’ que sinal de robustez

Por Redação

A produção industrial brasileira teve alta de 1,1% em dezembro - o quinto mês seguido com resultado positivo. Com isso, fechou 2023 com um crescimento de 0,2%. Em 2022, o resultado tinha sido queda de 0,7%. Os dados foram divulgados nesta sexta-feira, 2, pelo IBGE.

O resultado ajuda a colocar a produção das fábricas em um patamar superior ao período da pré-pandemia - 0,7% acima de fevereiro de 2020. Porém, o setor industrial está ainda 16,3% abaixo do maior nível já registrado, em maio de 2011.

Apesar de o ano passado ter terminado no campo positivo, somente nove dos 25 ramos pesquisados mostraram crescimento na produção. Os destaques positivos foram nas indústrias extrativas, produtos derivados de petróleo e biocombustíveis e produtos alimentícios.

Entre as atividades com indicadores negativos destacam-se veículos automotores, produtos químicos, máquinas e equipamentos, máquinas, aparelhos e materiais elétricos e equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos.



Mina da Vale no Pará: indústria extrativa foi um dos setores com desempenho positivo em 2023 Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Segundo o gerente da pesquisa no IBGE, André Macedo, 2023 foi marcado por dois períodos distintos. O primeiro semestre teve um comportamento predominantemente negativo da indústria geral, com uma queda de 0,3%. Já no segundo semestre houve uma melhora de ritmo na produção industrial, resultando num crescimento de 0,5%.

“Isso também fica muito visível quando observamos o indicador mês contra mês imediatamente anterior, com cinco meses de taxas positivas consecutivas, culminando com a expansão de 1,1% em dezembro. Com isso, o acumulado do ano, que ficou negativo uma boa parte de 2023, passou para o campo positivo”, observa.

O pesquisador do IBGE explica que o resultado de 2023 é considerado praticamente estável, ou seja, um crescimento tímido. Entre os fatores que contribuíram para o desempenho da indústria, ele lista o comportamento positivo do mercado de trabalho, com aumento na massa de rendimentos e inflação controlada, especialmente no segmento de produtos alimentícios.

Esta semana, o IBGE divulgou que a taxa média de desemprego do ano passado ficou em 7,8% - a menor desde 2014. Já a inflação oficial terminou o ano passado em 4,62%.

“Vale destacar também a contribuição positiva das exportações, especialmente no que se refere às commodities [matérias-primas básicas negociadas com preços internacionais]. Também se observa, ao longo do ano, o início da flexibilização na política monetária com a redução na taxa de juros”, finaliza.

Avaliação

Apesar de reconhecer que a produção industrial teve, ao fim de 2023, um desempenho mais positivo do que o esperado no início do ano, o economista-chefe da Austin Rating, Alex Agostini, avalia, porém, que o crescimento do setor nas últimas leituras mensais trata-se mais de um “solução” do que da consolidação de um movimento de robustez.

“Não engrenou ainda, mas a alta anual de 0,2% no ano é melhor do que o esperado. No início de 2023 a perspectiva era de recuo nesse setor”, afirma o economista.

Entre os pontos de atenção, Agostini também cita que o crescimento do setor nos últimos meses não tem ocorrido de maneira uniforme. Ele aponta, em especial, o desempenho dos bens de capital, que recuaram 1,2% em dezembro, acumulando queda de 11,2% em todo ano de 2023, na comparação com 2022. “É uma abertura que mostra que ainda não há confiança para investimento”, afirma.

À frente, a perspectiva da Austin é que a indústria cresça cerca de 0,3% no primeiro trimestre deste ano, desacelerando em relação à alta de 1,2% registrada no quarto trimestre de 2023. A depender



dos efeitos de alguns vetores, como o programa Desenrola, a queda de juro e um cenário global menos crítico, esse desempenho pode ser melhor, salienta Agostini.

Entre os vetores de alta para o ano como um todo, ele também cita a nova política industrial anunciada pelo governo federal em janeiro. A iniciativa, porém, deve ser observada com cuidado, em parte devido às experiências recentes dos governos do PT com programas semelhantes, que, segundo, Agostini não deram tanto resultado.

“Uma política industrial é sempre bem-vinda, em qualquer país, mas a questão é em quem ela será focada. O foco deve ser em quem pode trazer resultado, trazendo ganhos na ponta”, avalia Agostini.

Para o economista-chefe da G5 Partners, Luis Otávio de Sousa Leal, os recentes resultados positivos da produção industrial parecem sugerir que, após dois anos muito ruins, o pior momento do setor ficou para trás. “O que não quer dizer que a indústria brasileira não apresenta problema estruturais, e isso fica muito claro quando observamos que a nossa indústria opera 16,3% abaixo do recorde histórico atingido em, surpreendentemente, maio de 2011”, diz o economista, em relatório.

De acordo com Leal, o contexto macroeconômico aponta para uma melhora no médio prazo do setor, com inflação estável, juro em menor nível, famílias menos endividadas e com renda e o governo buscando incentivos para o setor. “Mas são necessários mais dados para traçar um cenário prospectivo mais construtivo”, salienta. A G5 projeta, por ora, crescimento de 2% para a indústria em 2024. / Daniel Tozzi Mendes e Agência Brasil

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/02/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

PORTOCEL, DA SUZANO, COMEÇA A OPERAR NO PORTO DE SANTOS

Companhia capixaba é responsável pelo embarque de 35% da produção de celulose no Brasil
Por Silvia Rosa — São Paulo

A Portocel, empresa logística e portuária do Espírito Santo que tem como acionistas a Suzano e a Cenibra, está pela primeira vez expandindo a atuação para fora do estado de origem. A partir de junho, a companhia vai começar a administrar o terminal arrendado pela Suzano em Santos, que tem capacidade para exportar 1,35 milhão de toneladas de celulose.

O contrato foi assinado para um período de quatro anos e é possível ampliar o potencial de embarque do terminal para algo entre 2 milhões e 2,5 milhões de toneladas de celulose, segundo Alexandre Mori, gerente-executivo de operações do Portocel.

Além da chegada a Santos, a companhia tem ampliado a atuação no terminal onde já opera, na capixaba Aracruz, um dos principais portos para a região que abrange Espírito Santo, Minas Gerais e sul da Bahia. Com capacidade para embarcar 7,5 milhões de toneladas de cargas por ano, a Portocel expandiu a área com a incorporação de mais 300 mil m², o que deve ampliar em 60% o espaço disponível para a disposição de cargas.

A celulose, no momento, é o carro-chefe do porto capixaba. A companhia é responsável pelo embarque de 35% da produção de celulose no Brasil, que representou 95% do total movimentado pelo porto do ano passado.

Mas o Portocel também tem buscado diversificar. Recentemente, fechou contrato até 2026 com a Adufertil, de fertilizantes. A empresa, que tem a Suzano como a cliente, usará o porto para

importação e também contará com uma misturadora de fertilizantes. A expectativa é movimentar 180 mil toneladas do produto por ano. Além disso, a construção de um novo pátio e armazéns no terminal deve permitir a movimentação de novos produtos, como café e veículos.

No ano passado, o porto movimentou um volume recorde de cargas: 6,65 milhões de toneladas, crescimento de 6% em relação a 2022. A empresa encerrou 2023 com uma receita líquida de R\$ 208 milhões, crescimento de 23% frente ao ano anterior. Já o Ebitda totalizou R\$ 55 milhões, avanço de 30% frente a 2022.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/02/2024

ANÁLISE: NA CAÇADA AOS JABUTIS, HADDAD ENCONTRA CAMINHO MENOS ESPINHOSO

Antes de comprar novas batalhas no Congresso, Fazenda vai passar pente fino em benefícios fiscais
Por Lu Aiko Otta, Valor — Brasília



Secretário especial da Receita Federal, Robinson Barreirinhas —
Foto: EDU ANDRADE/Ascom/MPO

Em sua caçada sem trégua aos “jabutis” que enfraquecem a arrecadação, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, encontrou um caminho menos espinhoso do ponto de vista político. Antes de comprar novas batalhas no Congresso Nacional para tentar acabar com programas que beneficiam determinadas atividades, decidiu passar um “pente fino” na lista de usuários dos programas que reduzem ou eliminam a cobrança de tributos federais. A ideia é cortar os usos indevidos dos benefícios.

Com isso, é possível que o objetivo de reduzir a conta dos gastos tributários de 4,5% do Produto Interno Bruto (PIB) para 2% do PIB seja alcançado, disse o secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas.

Porém, o objetivo mais imediato é simplesmente obter informações sobre quem são os beneficiários. Não há informações gerenciais sobre vários programas menores, disse o secretário. Assim, as empresas deverão informar à Receita quais são os benefícios fiscais de que usufruem. Os fiscais verificarão se as empresas estão realmente enquadradas e se preenchem as condições para tanto.

É uma frente que pode trazer resultados, a julgar com a iniciativa recente de fiscalizar o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse). Como mostrou o Valor em outubro do ano passado, a Receita fiscalizou 12.000 declarações de empresas que se beneficiam do programa e encontrou indícios de irregularidade em 1.600.

No caso que mais chamou a atenção, uma empresa do setor de material de construção declarou receitas de R\$ 1 bilhão no âmbito do programa do setor de eventos. Também foram encontrados postos de gasolina nessa situação.

Em muitos casos, as empresas têm atividades secundárias que se enquadrariam no Perse, mas não sua atividade principal. Outra irregularidade detectada foi o enquadramento de empresas cadastradas como prestadoras de serviços turísticos após a criação do programa. São casos como esses que o pente fino pode detectar em outros programas.

Assim, será possível reduzir os gastos tributários sem necessariamente abrir novas frentes de batalha no Congresso e no próprio governo.

Os chamados gastos tributários, como são chamados esses programas que reduzem a tributação sobre determinadas atividades, somarão R\$ 523,7 bilhões em 2024. Essa conta vem aumentando a

cada ano, conforme tem repetido o ministro da Fazenda. Reduzi-la seria uma forma de ajustar as contas públicas. A redução dos gastos tributários a 2% do PIB é objetivo perseguido desde o governo de Jair Bolsonaro, com a concordância do Congresso Nacional.

Porém, é mais fácil falar do que fazer. Os gastos tributários são chamados de “jabutis” não por acaso. São benefícios que existem porque tiveram força política para serem aprovados no Congresso Nacional. Desfazê-los não é tarefa trivial.

No final do ano passado, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva sancionou lei aprovada pelo Congresso Nacional que prorroga até 2028 os benefícios fiscais do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto). Do contrário, os benefícios seriam encerrados em 2023.

No lançamento da nova política industrial, foi assinada Medida Provisória (MP) que cria o Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), que concede benefícios tributários à indústria automobilística que invista em novas tecnologias. É uma nova versão do antigo Rota 2030, que acabou no final do ano passado.

Estudos divulgados em 2023 pelo Ministério do Planejamento mostraram que as isenções da cesta básica e dos medicamentos, dois gastos tributários elevados, não estavam dando o melhor retorno possível à sociedade. Nos dois casos, constatou-se que as principais beneficiadas por essas políticas são as pessoas de renda mais elevada, pois consomem mais.

Do ponto de vista de justiça social, apontaram os estudos, seria melhor cobrar os impostos e usar o dinheiro num programa de cashback para famílias mais pobres e para reforçar o Sistema Único de Saúde (SUS). Na reforma tributária, nada disso prosperou. Foi mantida a isenção da cesta básica. Medicamentos terão alíquota reduzida.

Há resistências também na Justiça. Na última quinta-feira, o Valor noticiou a concessão de uma liminar da Justiça para a empresa ClickBus manter os benefícios o Perse, que foi extinto pela MP 1.202, de dezembro passado.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2024

A TARCÍSIO, LULA DIZ QUE BNDES APROVOU R\$ 1,3 BILHÃO PARA OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL

Presidente e governador de SP participaram de cerimônia no Porto de Santos nesta sexta-feira
Por Rafael Vazquez, Valor — Santos



Com a presença de Tarcísio (à esq.), Lula discursa em cerimônia pelos 132 anos do Porto de Santos — Foto: Reprodução/YouTube - Canal Govbr

No evento de aniversário de 132 anos do Porto de Santos, nesta sexta-feira, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva se dirigiu ao governador Tarcísio de Freitas durante o discurso e afirmou que o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) irá emprestar R\$ 1,3 bilhão para o Estado de São Paulo usar nas obras do trecho norte do Rodoanel.

“O BNDES aprovou R\$1,3 bilhão para o Estado de São Paulo, para o eixo norte do Rodoanel, e logo você [Tarcísio] irá receber a notícia do Aloízio Mercadante [presidente do BNDES]”, declarou Lula.

Os discursos de Lula e Tarcísio no evento do Porto de Santos foram permeados pelo compromisso de manter uma relação institucional saudável entre o governo federal e o estadual, apesar do

contexto político colocar o presidente e o governador como adversários. Lula chegou a defender Tarcísio após apoiadores do petista vaiarem o discurso do ex-ministro de Jair Bolsonaro.

Lula também aproveitou a oportunidade para dizer que o seu governo fez questão de tirar o Porto de Santos dos planos de desestatização e voltou a provocar o empresariado ao dizer que o modelo de sucesso de gestão no Brasil era o “Jorge Paulo Lemann, que quebrou a Americanas”.

“Nesse nosso Brasil, se estabeleceu uma narrativa de setores da elite brasileira que destruíram a imagem do Estado, a imagem do poder público. A ideia de que o Estado não vale nada. A ideia de que o governador, o presidente não podem ter ideias, de achar que temos que seguir o que eles apresentam pra nós. Quem foi eleito pelo povo? A gente que ganhou tem o direito de governar. Eu tenho o direito de governar o país e o Tarcísio tem o direito de governar São Paulo”, declarou Lula.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2024

LULA DEFENDE TARCÍSIO DE VAIAS EM EVENTO NO PORTO DE SANTOS, COBRA RESPEITO E EXALTA PARCERIA

No segundo encontro público na semana, presidente e governador de SP trocam afagos, e anunciam obra para túnel entre Santos e Guarujá

Por Rafael Vazquez, Valor — Santos



Lula e Tarcísio em evento comemorativo dos 132 anos do Porto de Santos — Foto: Ricardo Stuckert/PR (Colaborou Lilian Venturini, de São Paulo)

Em evento de comemoração do aniversário de 132 anos do Porto de Santos nesta sexta-feira (2), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, buscaram mostrar um ambiente de união institucional e anunciaram parcerias, apesar da rivalidade partidária e do cenário político sinalizar que podem ser rivais nas eleições de 2026. Diante de uma plateia de militantes petistas, vaiaram em vários momentos Tarcísio, ex-ministro do governo Jair Bolsonaro, Lula chegou a pedir respeito.

Tarcísio fez um discurso curto de aproximadamente cinco minutos em que sinalizou respeito ao presidente Lula e ressaltou a parceria entre o governo paulista e o federal para “tirar do papel depois de 100 anos” o projeto de construção do túnel Santos-Guarujá, considerada uma obra fundamental para desafogar o trânsito local e melhorar a infraestrutura do porto.

“Não importa ter opinião divergente. O que importa é enxergar o verdadeiro interesse público. Importa enxergar que nós temos que fazer a diferença pelo cidadão. Interessa que nós temos que deixar esse legado e nós vamos deixar esse legado trabalhando juntos. Muito obrigado pela parceria, presidente Lula”, afirmou o governador. Ainda assim, terminou a sua fala sob algumas vaias de apoiadores de Lula.

Ao assumir a palavra, o presidente afirmou que o evento de hoje com a presença dos dois lados a lado e de outros políticos de partidos diversos é “ato civilizatório” necessário para a reconstrução do país. “Mais do que um anúncio de investimentos em Santos, este ato significa que precisamos restaurar a normalidade nesse país. Respeitar o direito à diferença. Já fui presidente da República com o Alckmin governador [de São Paulo], de um partido diferente. E o Alckmin ganhou da gente quatro vezes. Disputamos com o Tarcísio e perdemos”, disse. “O governador [Tarcísio] merece todo o respeito”, acrescentou, afirmando que o desrespeito a políticos de outras correntes deixa a democracia capenga.

“Democracia é a gente aprender a conviver com quem a gente não gosta, mas respeitar o direito até da pessoa não gostar da gente. Isso não impede a gente de ser responsável em lidar com as nossas

diferenças”, complementou Lula, prometendo que o governo federal irá atender as demandas para melhorias no Estado de São Paulo.

Mais adiante, no mesmo discurso, Lula lembrou que Tarcísio trabalhou no Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) durante a gestão de Dilma Rousseff. Nesse momento alguém na plateia grita “volta para o PT, Tarcísio”, provocando risos na plateia, inclusive no governador.

“Depois eu estranhei vendo ele trabalhar com o Bolsonaro. Mas paciência. É uma opção dele. E depois ele ganhou de nós nas eleições. O que eu vou lamentar? Eu tenho que parabenizar e preparar para derrotar você nas próximas eleições”, brincou Lula, sem detalhar se estava falando dele próprio ou de algum sucessor, ou de eleições para o governo paulista.

Antes da fala do presidente, Tarcísio também tentou demonstrar o bom relacionamento com o presidente e o governo federal ressaltando a parceria de investimentos de R\$ 6 bilhões para a construção do túnel Santos-Guarujá e outras iniciativas para a Baixada Santista que podem gerar R\$ 2 bilhões adicionais em investimentos. “Vamos seguir o interesse público”, disse o governador.

Os dois sentaram-se lado a lado e conversaram constantemente enquanto outros políticos como os ministros Márcio França (Empreendedorismo) e Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) discursaram.

Repercussão política

Os gestos de aproximação entre o governo federal e Tarcísio já provocaram críticas ao governador paulista vindas de apoiadores de Jair Bolsonaro. No ano passado, o governador precisou se defender das reações da militância, além de queixas públicas do próprio ex-presidente, por declarar apoio ao projeto da reforma tributária, apoiado pelo Planalto.

A negociação sobre a autoria do túnel Santos-Guarujá fez com que Lula e Tarcísio voltassem a se reunir. No início da semana, Tarcísio foi até Brasília para negociar a participação de São Paulo na obra, inicialmente anunciada pelo governo federal sem dinheiro estadual. Após as conversas, foi acordada a divisão dos custos. Lula compartilhou fotos do encontro em suas redes sociais – Tarcísio, não.

Nesta sexta-feira, após a troca de elogios e agradecimentos durante o evento, há registros de apoiadores de Bolsonaro nas redes sociais insatisfeitos com as cenas de proximidade. O senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), filho do ex-presidente, falou sobre a cerimônia, mas defendeu Tarcísio atacando Lula. “Elogiar ministros de Bolsonaro é fácil, difícil é elogiar ministros de Lula. (...) Lula deve ter uma inveja danada de o Tarcísio ser Bolsonaro”, escreveu em suas redes.

Túnel submerso

Segundo informações do governo do Estado, túnel imerso Santos-Guarujá, que será executado por meio de parceria público-privada (PPP) e investimento de R\$ 5,9 bilhões. O projeto desenvolvido pelo governo paulista prevê ligação seca entre Santos e Guarujá, com extensão total de 1,5 km, por meio de um túnel imerso de 870 metros, por baixo do canal portuário.

Estão previstas também ciclovia, passagem para pedestre e faixa adaptável para Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

A expectativa da gestão paulista é que o túnel reduza o tempo de deslocamento em cerca de 50 minutos, além de desafogar a Rodovia Cônego Domênico Rangoni (SP-055) e o canal do porto.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2024

CRISE NO MAR VERMELHO GERA ATRASOS NAS CADEIAS DE SUPRIMENTOS EUROPEIAS



Taxas de frete e preços de insumos sobem com a continuação dos ataques de militantes houthis em ponto chave de estrangulamento do transporte marítimo

Por Valentina Romei — Financial Times, de Londres

Fabricantes na Europa disseram que suas cadeias de fornecimento se deterioraram pela primeira vez em um ano, um sinal dos transtornos generalizados que os ataques dos militantes houthis no Mar Vermelho têm causado ao comércio, apontam pesquisas de atividade divulgadas ontem.

O índice de prazos de entrega dos fornecedores, que faz parte da pesquisa de janeiro do índice de atividade (PMI) da S&P Global ficou abaixo de 50 na zona do euro, com a maioria das empresas informando que os prazos para entrega de suprimentos em suas fábricas estão mais longos.

Os atrasos nas entregas se somam aos temores de que os distúrbios no Mar Vermelho criarão uma pressão inflacionária sobre a economia europeia e dificuldades aos fabricantes europeus, que já sofrem com uma fraca demanda.

Para George Moran, economista da Nomura, a pesquisa é “sem dúvida nenhuma um sinal de que começamos a ver o impacto de fato do Mar Vermelho sobre as empresas na Europa e, na verdade, muito antes do que esperávamos”.

O resultado, a primeira vez que o índice caiu abaixo de 50 desde janeiro de 2023, para o seu nível mais baixo em 14 meses, reflete a decisão da maioria dos navios porta-contêineres de evitar o Estreito de Bab el-Mandeb, um ponto de estrangulamento que liga o Mar Vermelho ao Oceano Índico.

O impacto sobre as empresas veio muito antes do que esperávamos”

— George Moran

Os militantes houthis, que têm apoio do Irã, intensificaram os ataques aos navios que atravessam o estreito a caminho da Europa via Canal de Suez desde outubro.

Normalmente, a rota do Mar Vermelho responde por 15% do total do comércio marítimo mundial, inclusive 8% das remessas de grãos, 12% do petróleo e 8% do gás natural liquefeito.

Empresas na maioria dos países da Europa registraram uma deterioração de suas cadeias de fornecimento, entre elas as de grandes economias como Alemanha, França e Itália. Segundo a pesquisa, os fabricantes da Grécia, um dos países da União Europeia mais próximos do Canal de Suez, estão entre os mais afetados pela situação.

Algumas montadoras de automóveis que dependem de navios que alteraram suas rotas para a obtenção de componentes já sentiram o impacto. A Tesla na Alemanha, a Volvo Cars na Bélgica e a Suzuki na Hungria paralisaram certas linhas de produção de veículos.

As empresas também enfrentam custos de transporte marítimo de carga mais elevados como resultado dos ataques houthis. As taxas de frete do leste da Ásia para o Mar Mediterrâneo subiram 290% em comparação com o início de novembro, de acordo com o índice Freightos Baltic, e houve um aumento semelhante na rota da Ásia para o norte da Europa.

“Os ataques no Mar Vermelho estão deixando sua marca”, disse Norman Liebke, economista do Hamburg Commercial Bank. Ele acrescentou, porém, que os níveis de queda do índice estavam “muito longe” dos observados durante a pandemia de covid-19, quando os transtornos generalizados nas cadeias de fornecimento geraram escassez prolongada de materiais para fábricas em todo o mundo.

Desde o primeiro ataque houthi, em 19 de outubro, o tráfego no Mar Vermelho caiu de forma drástica. Nos sete dias até 28 de janeiro, os volumes de comércio no Estreito de Bab el-Mandeb, estiveram 65% abaixo dos níveis do fim de outubro, segundo o PortWatch do Fundo Monetário



Internacional (FMI), que fornece indicadores em tempo real da atividade portuária e comercial em todo o mundo.

Em alguns países, como o Reino Unido, os transtornos contribuíram para o aumento dos custos dos insumos em janeiro.

Rob Dobson, diretor da S&P Global Market Intelligence, disse que as empresas do Reino Unido que participaram da pesquisa estimaram que um mínimo de 12 a 18 dias poderia ser adicionado a algumas entregas, o que “atrapalha os cronogramas de produção e aumenta as pressões inflacionárias em um momento em que os fabricantes já enfrentam dificuldades por causa da fraca demanda tanto interna quanto externa”.

Muitos economistas levantaram preocupações sobre o impacto da crise no Mar Vermelho sobre as perspectivas de inflação mundial.

Oliver Rakau, da consultoria Oxford Economics, disse que “hoje parece provável que a interrupção do transporte marítimo de carga pelo Mar Vermelho vai manter os custos de transporte elevados nos próximos meses”. Ele estimou que isso acrescentaria 0,3 a 0,4 ponto porcentual à medida de inflação geral da zona do euro e a “maior parte desse impacto ocorreria no segundo semestre do ano”.

Moran, da Nomura, afirmou que os riscos inflacionários como um todo “não serão massivos” porque existem rotas de entrega alternativas e os distúrbios não estão ocorrendo em um período de demanda intensa.

EUA atacam bases houthis. Em mais uma indicação da instabilidade no Mar Vermelho, os EUA conduziram ontem novos ataques a alvos dos rebeldes houthis no Iêmen, com objetivo de reduzir a capacidade militar do grupo militante, apoiado pelo Irã.

Segundo um comunicado do Comando Central dos EUA, responsável pelas operações americanas no Oriente Médio, as forças militares destruíram uma base de controle dos houthis, assim como 10 drones do grupo, em “legítima defesa”.

“As forças dos EUA identificaram a base de controle e os drones em áreas controladas pelos houthis no Iêmen, e determinaram que eles representavam uma ‘ameaça iminente’ para navios comerciais e navios da Marinha dos EUA na região”, diz a nota.

Os EUA e seus aliados estão realizando uma série de ataques aéreos em resposta ao lançamento de centenas de drones e mísseis pelos houthis contra embarcações que transitam no Mar Vermelho desde novembro. O grupo afirma que quer pressionar Israel e a comunidade internacional para pôr fim à guerra contra o Hamas na Faixa de Gaza.

Contudo, as operações dos EUA até agora falharam em conter ou reduzir significativamente a capacidade militar dos houthis, segundo analistas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/02/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

PRODUÇÃO DA INDÚSTRIA FECHA 2023 COM ALTA DE 0,2%

Dezembro foi o quinto mês seguido de crescimento

Por Bruno de Freitas Moura - Repórter da Agência Brasil - Rio de Janeiro



A produção industrial do país teve alta de 1,1% em dezembro, sendo o quinto mês seguido com resultado positivo. Assim, a indústria brasileira fecha 2023 com alta de 0,2%. Em 2022, o resultado tinha sido queda de 0,7%. Os dados foram divulgados nesta sexta-feira (2), no Rio de Janeiro, pela Pesquisa Industrial Mensal (PIM), do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

O resultado ajuda a colocar a produção das fábricas no patamar superior ao período da pré-pandemia, 0,7% acima de fevereiro de 2020. Porém, o setor produtivo está ainda 16,3% abaixo do maior nível já registrado em maio de 2011.

Apesar de o ano passado ter terminado no campo positivo, somente nove dos 25 ramos pesquisados mostraram crescimento na produção. Os destaques positivos foram registrados por indústrias extrativas, produtos derivados de petróleo e biocombustíveis e produtos alimentícios.

Entre as atividades com indicadores negativos destacam-se veículos automotores, produtos químicos, máquinas e equipamentos, máquinas, aparelhos e materiais elétricos e equipamentos de informática, produtos eletrônicos e ópticos.

Semestres distintos

Segundo o gerente da pesquisa, André Macedo, 2023 foi marcado por dois períodos distintos. O primeiro semestre teve um comportamento predominantemente negativo da indústria geral, com uma queda de 0,3%. Já no segundo semestre houve uma melhora de ritmo na produção industrial, resultando num crescimento de 0,5%.

“Isso também fica muito visível quando observamos o indicador mês contra mês imediatamente anterior, com cinco meses de taxas positivas consecutivas, culminando com a expansão de 1,1% em dezembro. Com isso, o acumulado do ano, que ficou negativo uma boa parte de 2023, passou para o campo positivo”, observa.

O pesquisador do IBGE explica que o resultado de 2023 é considerado praticamente estável, ou seja, um crescimento tímido. Entre os fatores que contribuíram para o desempenho da indústria, ele lista o comportamento positivo do mercado de trabalho, com aumento na massa de rendimentos e inflação controlada, especialmente no segmento de produtos alimentícios.

Esta semana, o IBGE divulgou que a taxa média de desemprego do ano passado ficou em 7,8% - a menor desde 2014. Já a inflação oficial terminou o ano passado em 4,62%.

“Vale destacar também a contribuição positiva das exportações, especialmente no que se refere às commodities [matérias-primas básicas negociadas com preços internacionais]. Também se observa, ao longo do ano, o início da flexibilização na política monetária com a redução na taxa de juros”, finaliza.

Edição: Kleber Sampaio

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/02/2024

CMN MUDA REGRAS PARA TÍTULOS AGRÍCOLAS E IMOBILIÁRIOS

Prazo mínimo de LCA e LCI sobe de três para 12 meses

Por Welton Máximo - Repórter da Agência Brasil - Brasília

Os principais instrumentos financeiros usados para financiar projetos agrícolas e imobiliários no país obedecerão a novas regras de circulação no mercado. Em reunião extraordinária, o Conselho Monetário Nacional (CMN) restringiu o lastro (garantia de valor) da maioria dos papéis e ampliou, de três para 12 meses, o prazo mínimo para as Letras de Crédito do Agronegócio (LCA) e as Letras de Crédito Imobiliário (LCI).



Também foram padronizadas as regras para as emissões das Letras Imobiliárias Garantidas (LIG). No caso da LCA, da LCI, do Certificado de Recebíveis do Agronegócio (CRA) e do Certificado de Recebíveis Imobiliários (CRI), os papéis não poderão ser lastreados (garantidos) em títulos de dívida (como debêntures) emitidos por companhias não relacionadas ao agronegócio e ao mercado imobiliário.

Em nota, o Ministério da Fazenda informou que as medidas têm como objetivo aumentar a eficiência das políticas públicas de apoio aos dois setores. Segundo a pasta, a limitação do lastro assegura que esses instrumentos financeiros sejam garantidos em operações compatíveis com a finalidade a que se destinam e contribuem para um mercado de crédito mais robusto.

A LCA, a LCI e a LIG são emitidas por instituições financeiras e o CRA e o CRI são emitidos por companhias securitizadoras (companhias de conversão de papéis). Os três primeiros instrumentos são isentos de Imposto de Renda e têm garantias caso a instituição financeira quebre. O CRA e o CRI não são garantidos, com o comprador assumindo o risco de a companhia quebrar.

Restrições

Em relação à LCA, o CMN introduziu limites para a aplicação dos recursos captados. A partir de julho, o banco que pegou os recursos dos investidores só poderá destinar o dinheiro para emprestar para operações de crédito rural com taxas livremente pactuadas no mercado. Os recursos levantados não poderão mais ser usados para conceder crédito rural subsidiados pela União.

O CMN também proibirá gradualmente, até 1º de julho de 2025, a utilização de operações de crédito rural com fontes controladas de recursos para compor o lastro da LCA. Segundo o Ministério da Fazenda, a medida evitará que os bancos aproveitem a sobreposição de benefícios fiscais ou de políticas governamentais para emitir esses papéis.

LIG

No caso da LIG, o CMN também impediu o aproveitamento de dupla isenção de Imposto de Renda sem que as emissões originem novos empréstimos imobiliários. O saldo credor das novas LIG que tenha como lastro (garantia) operações de crédito com recursos da caderneta de poupança destinados ao crédito imobiliário será totalmente deduzido do cálculo do crédito imobiliário que serve de referência para verificar o cumprimento das normas do CMN. Essa vedação já existia em relação à LCI.

Em todos os tipos de papéis, as novas regras só valerão para emissões futuras. Para quem detém algum desses instrumentos financeiros, nada mudará até o vencimento do título.

Edição: Kleber Sampaio

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/02/2024

UE DÁ AVAL A PRIMEIRAS REGRAS DO MUNDO PARA INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Documento final foi aprovado por unanimidade

Por Lusa* - Bruxelas

Os embaixadores dos Estados-membros da União Europeia (UE) deram hoje "luz verde", por unanimidade, às novas regras do bloco para a inteligência artificial (IA), as primeiras do mundo para essa tecnologia, após acordo com eurodeputados.

"Assinado! Os embaixadores do Comitê de Representantes Permanentes dos Governos dos Estados-Membros da União Europeia [Coreper] confirmaram o texto de compromisso final alcançado [com o Parlamento Europeu] sobre a proposta de regras harmonizadas em matéria de inteligência artificial", anunciou a presidência belga rotativa da UE, em publicação na rede social X (antigo Twitter).



"A lei da IA é um marco, consistindo nas primeiras regras do mundo para a inteligência artificial, e visam que seja segura e que respeite os direitos fundamentais europeus", acrescenta a mensagem.

A luz verde final surge após acordo provisório, alcançado em meados de dezembro passado e após várias horas de discussão entre os legisladores do bloco - o Conselho e o Parlamento Europeu.

Os legisladores estavam desde junho negociando as primeiras regras comunitárias para que as tecnologias que recorrem à IA salvaguardem os valores e direitos fundamentais do bloco e a segurança de quem a utiliza, obrigando os sistemas considerados de alto risco a cumprir requisitos obrigatórios relacionados com a sua confiabilidade, no seguimento de uma proposta da Comissão Europeia apresentada em 2021.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/02/2024

PRIMEIRO TÚNEL IMERSO DA AMÉRICA LATINA LIGARÁ SANTOS A GUARUJÁ

Lula fez anúncio em celebração pelos 132 anos do Porto de Santos

Por Andreia Verdélio – Repórter da Agência Brasil - Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva anunciou, nesta sexta-feira (2), as obras do túnel imerso que ligará os municípios de Santos e Guarujá, no litoral de São Paulo. A solenidade também ocorreu em comemoração aos 132 anos do Porto de Santos.

O empreendimento está incluído entre as obras do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e será resultado de uma parceria público-privada (PPP), com R\$ 5,8 bilhões em investimentos.

Túnel imerso

O túnel Santos-Guarujá será o primeiro túnel imerso da América Latina, com 860 metros entre as margens. Ele ficará imerso sob o fundo do canal entre os dois municípios a uma profundidade de 21 metros.

Em comunicado, a Presidência da República destacou que o túnel beneficiará mais de 5 milhões de pessoas, incluindo 1,6 milhão de habitantes da Baixada Santista e os mais de 4 milhões de turistas que anualmente visitam Guarujá e o litoral norte paulista. Atualmente, para ir de uma cidade a outra pode-se utilizar o sistema de balsas, que faz o transporte de aproximadamente 23 mil veículos por dia, ou a rodovia Cônego Domenico Rangoni.

"Todos os dias, 80 mil pessoas cruzam o canal. Atualmente, a espera nas filas para cruzar o canal pode se alongar por horas e, com o túnel, as travessias vão demorar menos de dois minutos. A obra também irá proporcionar mais segurança às embarcações que escalam o porto santista para realizar operações", diz a nota.

A solenidade de hoje também ocorreu em comemoração aos 132 anos do Porto de Santos. Considerado o maior do hemisfério Sul, responsável por quase 30% da balança comercial do Brasil, o porto registrou em dezembro de 2023 movimentação recorde de 15,6 milhões de toneladas de cargas, crescimento de 29,1% em relação a dezembro de 2022. Com o resultado, o total movimentado no ano passado foi de 173,3 milhões de toneladas.

Estado como indutor

Em discurso, Lula reafirmou o papel no Estado como indutor do desenvolvimento do país e disse que há uma narrativa no Brasil para "destruir" a imagem do poder público.

"Nós precisamos nos transformar num país altamente desenvolvido e é por isso que nós tiramos esse Porto [de Santos] da política de privatização. Nesse nosso querido Brasil se estabeleceu uma narrativa de setores da elite econômica brasileira de destruir a imagem do Estado, de destruir a imagem do poder público, a ideia de que o Estado não vale nada", disse. "Nós queremos provar que

esse porto, com a sua Autoridade Portuária, vai fazer tanto ou mais do que qualquer empresário faria nesse país, por que o que nós queremos provar é que se o Estado for responsável, o Estado vai fazer o que tem que ser feito", acrescentou Lula.

Segundo o presidente, a construção do túnel Santos-Guarujá é muito custosa, por isso será feita com parcerias privadas e aproveitando o projeto já desenvolvido pelo estado de São Paulo. "Nós vamos fazer uma parceria para fazer conjuntamente esse nosso querido Eurotúnel, que é muito pequeno, mas é muito importante", disse, em referência ao túnel que liga a França à Inglaterra.

Diálogo

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, participou da cerimônia e, durante seu discurso, foi vaiado por parte dos presentes. Na sequência, Lula fez referência à situação e disse que a cerimônia de hoje visa "restaurar a normalidade no país". "E a normalidade é a gente respeitar o direito à diferença", disse.

"Eu já fui presidente da República com o [vice-presidente, Geraldo] Alckmin governador do estado, em partido diferente. O Alckmin derrotou a gente quatro vezes e nós não temos que reclamar, temos que nos preparar para ganhar. Nós disputamos com o Tarcísio e perdemos as eleições, não dá para querer dar um golpe em São Paulo, invadir o prédio de São Paulo. É voltar para casa, se preparar e disputar outra vez e respeitar o direito do exercício da função de quem ganhou as eleições", argumentou Lula.

Direcionando sua fala a Tarcísio, Lula afirmou que o governador "terá tudo que for necessário" para governar São Paulo. "Eu não estou beneficiando o governador, eu estou beneficiando o estado mais importante da federação com 42 milhões de habitantes", acrescentou o presidente.

Moradias

Ainda durante a visita ao litoral paulista, Lula fez a entrega simbólica de 90 unidades do conjunto habitacional Parque da Montanha, no Guarujá. Ao todo, 649 famílias que vivem em palafitas às margens do Porto de Santos serão beneficiadas. O investimento do governo federal, em parceria com a prefeitura local, foi de R\$ 58,3 milhões.

Segundo a Presidência, o Parque da Montanha é o maior conjunto habitacional em execução na Baixada Santista. No local, nos últimos seis anos, já foram entregues 814 moradias para famílias oriundas da região de palafitas do Complexo Marezinha/Praia.

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 02/02/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

COMITÊ RECOMENDA DIGITALIZAÇÃO E ARTICULAÇÃO DE JANELAS DE AGENDAMENTO EM SANTOS

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 02/02/2024 - 17:48



Arquivo/Divulgação

Na visão do Comus/ACSP, manutenção de morosidade nas chegadas e saídas de contêineres na Baixada Santista torna mais urgentes acréscimos de capacidade previstos pelos terminais especializados

O Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo da Associação Comercial de São Paulo (Comus/ACSP) avalia que, quanto mais tempo for mantido o



padrão atual de morosidade nas chegadas e saídas de contêineres na Baixada Santista, mais urgentes serão os acréscimos de capacidade previstos pelos terminais especializados. O comitê identifica na logística do porto problemas como congestionamentos crescentes no sistema Anchieta Imigrantes, chegadas e saídas aleatórias de carretas e caminhões na Baixada Santista.

O coordenador do Comus, José Cândido de Almeida Senna, observa a necessidade de um trabalho forte pela digitalização, promovendo articulação de janelas de agendamento, a partir do ETA (estimativa de chegada do navio no terminal portuário) de longo curso em dos terminais molhados, a fim de ganhar celeridade e o sistema poder trabalhar mais confortável a partir dessas ferramentas.

Senna acredita que essa articulação de janelas, num primeiro momento, não precisa de sofisticções como inteligência artificial ou blockchain, e sim disponibilizar ao usuário informações precisas de quantos dias antes ele precisa estar no retroporto antes do embarque e desembarque para cumprir janela no terminal molhado.

STS-10

Ele disse que é preciso atenção aos acréscimos de capacidade subjacentes à iniciativa da autoridade portuária de não licitar o STS-10 e redistribuir o equivalente ao que seria a capacidade desse novo terminal em instalações de operadores que já estão no porto atualmente. “Se mantivermos o status quo, entendo que esse acréscimo de capacidade equivalente ao STS-10 tem muita urgência”, reforçou.

O comitê promove a ampliação da discussão da capacidade de movimentação para um debate sobre a consolidação de Santos como um hub de contêineres no Atlântico Sul. Na visão do Comus, o projeto de consolidação do Porto de Santos concentrador de contêineres passa pelo apoio intenso de digitalização. A leitura é que, a partir do ETA, o navio de longo curso já começa a articular janelas de agendamento sucessivas. No desembarque, os contêineres se comunicam com a área de influência terrestre do Porto de Santos, que inclui São Paulo, Goiás, Mato Grosso do Sul e parte dos estados de Minas Gerais, do Rio de Janeiro, do Paraná e do Mato Grosso.

Senna explica que introduzir digitalização e casar janelas de agendamento permitem que estoques em trânsito ganhem muita celeridade no cais, no pátio de estocagem e no retroporto. Ele disse que promover essa articulação vai permitir que estoques em trânsito se desloquem com mais celeridade, apoiada na modernização em curso trazida pelo portal único (Siscomex). “Se olhar o complexo portuário na perspectiva de consolidá-lo como hub, terá que fazer forte uso da digitalização, articulando janelas sucessivas de agendamento a partir do ETA do porta-contêiner num dos terminais molhados”, sugeriu.

O coordenador do Comus/ACSP avalia que, do ponto de vista de otimização das operações, faz sentido ‘distribuir’ o acréscimo de capacidade equivalente ao STS-10 entre os Tecons existentes, imaginando que hoje se tem movimento de longo curso num dos terminais e a cabotagem em outro. Ele acrescentou que as notícias dão conta de que a equação jurídica já estaria resolvida na perspectiva do que havia no início de 2022, em referência à renovação de contratos de arrendamentos dos principais operadores de contêineres.

Senna disse que já foi apresentado nas reuniões do Comus o pleito para se ter barcaças no estuário fazendo deslocamento da baldeação de um terminal para outro onde está no serviço alimentador de cabotagem. “Se o movimento for dividido por mais um terminal, é mais um deslocamento que precisará ter. Trazer esse acréscimo de capacidade embutido no STS-10 (2,3 milhões de TEUs) e concentrá-los em três terminais faz total sentido”, analisou.

Ele verifica ainda que os recentes desvios de rotas de navios pelo sul da África por conta de conflitos reforçam a necessidade de consolidar Santos como um porto concentrador de contêineres. “Na nossa visão, aquilo que já era importante ganhou ainda mais importância, fazendo com que movimentos ‘hub to hub’ se consolidem, com navios cada vez mais cheios. Consolidar Santos como hub faz total sentido”, defendeu Senna.

Data: 02/02/2024

SINDICATOS COBRAM REDUÇÃO DE AFRETAMENTOS NO EXTERIOR PELA PETROBRAS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 01/02/2024 - 23:50



Arquivo/Divulgação

Fórum articula, para março, mobilização nacional para destravar construção de navios pela empresa. Sindmar critica falta de ações para reduzir dependência de navios de bandeiras estrangeiras

Entidades integrantes do 'Fórum pela Retomada da Construção Naval' discutiram, nesta quarta-feira (31), as bases para uma mobilização nacional a fim de destravar a construção de navios no Brasil pelo sistema Petrobras e combater o afretamento em larga escala de petroleiros e gaseiros construídos e registrados em outros países. O encontro ocorreu na sede do Sindmar, no Rio de Janeiro (RJ), e reuniu lideranças sindicais de trabalhadores metalúrgicos, marítimos e petroleiros, construção naval, conselho regional dos técnicos, além de representantes das centrais sindicais CUT e CTB.

O Sindmar alega que, no transporte de petróleo, gás e derivados por cabotagem no Brasil, existem apenas 11 navios brasileiros operados pela Transpetro e mais de 100 estrangeiros afretados pela área de logística da Petrobras. O sindicato vem acusando a gerência de logística da Petrobras sob o argumento de que a área concluiu, recentemente, mais um processo de compra de serviços para afretamento de embarcações do tipo DPST (navios-tanque com sistema de posicionamento dinâmico) a serem construídos na China e na Coreia do Sul.

O Sindmar também critica que o plano estratégico da empresa não prevê ações para reduzir a dependência externa. "A maior empresa do Brasil, que responde por 70% de todas as cargas movimentadas na costa do país, não está alinhada com o crescimento da frota em bandeira brasileira", afirmou o presidente do Sindmar e da Contmaf, Carlos Müller.

A alegação dos participantes do fórum é que o afretamento de navios no exterior vem impedindo a geração de empregos locais e o desenvolvimento da economia, além de causar dependência de outros países e vulnerabilidade em situações de crise internacional.

O diretor da Federação Única dos Petroleiros (FUP), Joacir Pedro, ressaltou a importância do aumento da frota da Petrobras para a construção naval e para a preservação da frota da Transpetro. O sindicalista associou os afretamentos no exterior a uma política do governo anterior, que continuaria sendo tocada por pessoas que ocupam cargos de gerência da empresa. "A gestão anterior pegou a Transpetro com mais de 60 navios e entregou com apenas 26, que foram construídos no programa de modernização da frota (Promef)", afirmou.

Os integrantes do fórum decidiram agendar um novo encontro nos próximos dias para organizar, para março, uma manifestação ampla em prol da construção naval e contra o afretamento praticado pela Petrobras. Outras ações coletivas para cobrar um posicionamento mais efetivo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/02/2024



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 018/2024
Página 69 de 69
Data: 02/02/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO [LINKEDIN.COM](https://www.linkedin.com)

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

Fonte : InforMS
Data: 02/02/2024