

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 031/2024
Data: 19/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL DOS CONTRATOS.....	4
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	5
DEPUTADOS DE PERNAMBUCO PODEM CRIAR CPI PARA APURAR FALHAS DA NEOENERGIA	5
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	6
ACOMPANHE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ (SP)	7
AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA (CE), É DEFINIDA.....	7
BE NEWS – BRASIL EXPORT	8
EDITORIAL – INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA	8
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	9
<i>Fusão 1</i>	9
<i>Fusão 2</i>	9
<i>Fusão 3</i>	9
<i>Para Bogotá 1</i>	9
<i>Para Bogotá 2</i>	9
NACIONAL - PAUTA ECONÔMICA NO CONGRESSO MOTIVA RETORNO DE HADDAD AO BRASIL	9
NACIONAL - MINISTRO VÊ POSSIBILIDADE DE QUEDA NO PREÇO DO GÁS EM ATÉ 25%	10
REGIÃO NORTE - DNIT APROVA PROJETOS PARA PAVIMENTAR RODOVIA QUE LIGA MANAUS A PORTO VELHO.....	11
REGIÃO NORDESTE - LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO..	12
REGIÃO SUDESTE - GUARUJÁ QUER INCLUIR CONEXÃO DO TÚNEL IMERSO COM RODOVIA E ÁREA RETROPORTUÁRIA.....	13
MERCOSUL - SÃO PAULO E ARGENTINA MIRAM ACORDOS VISANDO FACILITAR COMÉRCIO DO MERCOSUL	14
OPINIÃO – GESTÃO - PORTOS DO ARCO NORTE: AS EXPORTAÇÕES DE COMMODITIES E O APOIO DE REBOCADORES MAIS POTENTES E SUSTENTÁVEIS	15
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	17
SOPESP REALIZA PRIMEIRA REUNIÃO PARA AMPLIAR VAGAS DE EMPREGO NO SETOR	17
AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS RECEBE 3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	18
LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO	19
PRIMEIRA FASE DO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, ATINGE 60% DOS TRABALHOS	19
JORNAL O GLOBO – RJ	20
CAMPOS NETO DESTACA QUE INTERVENÇÃO NO CÂMBIO DEVE SER FEITA APENAS QUANDO HÁ DISFUNCIONALIDADE.....	20
ASCENSÃO METEÓRICA: COMO A FORTUNA DE ELON MUSK SUBIU DE US\$ 12 BI A US\$ 195 BI EM MENOS DE 10 ANOS	21
PRIVATIZAÇÃO DA EMAE, ESTATAL DE ENERGIA DO GOVERNO DE SÃO PAULO, ACONTECE NA B3 E É PRÉVIA DA SABESP	23
PARA ANALISTAS, SABESP DEVE ATRAIR ‘INVESTIDOR ESTRATÉGICO’	24
CORTE MENOR DE JUROS EM MAIO ENTRA NO RADAR DO MERCADO, E SELIC PODE TERMINAR O ANO EM DOIS DÍGITOS	26
PAÍS TEM LIMITE PARA AUMENTAR IMPOSTOS, DIZ MEIRELLES	27
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	28
FAZENDA INDICA ACEITAR CUSTO DE R\$ 15 BI DO PERSE EM 3 ANOS E ACORDO FICA MAIS PRÓXIMO.....	29
PRATES DIZ QUE, POR ENQUANTO, NÃO HÁ MOTIVO PARA MUDAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS	30
FUNDO PHOENIX, QUE TEM COMO INVESTIDOR NESLON TANURE, VENCE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE POR R\$ 1 BI.....	31
PETROBRAS APROVA INÍCIO DA REATIVAÇÃO DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES EM ARAUCÁRIA, NO PARANÁ	32
MANOBRA NO SENADO PODE DIFICULTAR RETIRADA DE ‘JABUTIS’ EM PROJETO DAS EÓLICAS EM ALTO-MAR	33
EMPRESA CONTROLA MASSA FALIDA DA ITAPEMIRIM HÁ MAIS DE UM ANO CONTRA VONTADE DE CREDORES E DA ANTT.....	34
LEILÃO DA EMAE MARCA ESTREIA DE TARCÍSIO NAS PRIVATIZAÇÕES DE SP E É TESTE PARA VENDA DA SABESP.....	37
RAÍZEN VENDE 31 PROJETOS DE USINAS DE GERAÇÃO SOLAR POR R\$ 700 MILHÕES À ELIS ENERGIA, DO PÁTRIA	39
VALOR ECONÔMICO (SP)	39
MERCADO DE RODOVIAS VÊ ONDA DE NOVOS OPERADORES.....	39
FUSÕES E AQUISIÇÕES NO SETOR DE ENERGIA DEVEM MOVIMENTAR R\$ 30 BILHÕES NESTE ANO.....	41
‘HUMOR DO MERCADO ESTÁ AZEDANDO MUITO RAPIDAMENTE’, DIZ MANSUETO	43
FUNDO PHOENIX OFERTA R\$ 1,04 BI E VENCE LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE.....	44
SUZANO ANUNCIA NOVOS REAJUSTES PARA A CELULOSE DE EUCALIPTO	45
PORTO DE SUAPE BUSCA AMPLIAR OPERAÇÕES E OFERTA NOVOS LOTES.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 031/2024
Página 3 de 53
Data: 19/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

AGÊNCIA BRASIL - DF	47
NA AMAZÔNIA, 77% DO GARIMPO ESTÁ A MENOS DE 500 M DE CURSOS D'ÁGUA	47
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
TRANSPETRO QUER RETOMAR CONSTRUÇÃO DE 2 NAVIOS REMANESCENTES DO PROMEF	50
MWM LANÇA PRIMEIRO GERADOR 100% MARÍTIMO COM FABRICAÇÃO NACIONAL	51
PETROBRAS ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM EMPRESA CHINESA CNCEC	52
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	53
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	53



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

REGULAMENTAÇÃO INTERNACIONAL DOS CONTRATOS

Nossa legislação interna é considerada uma 'colcha de retalhos', com normas antigas e esparsas
Por: Eliane Octaviano Martins



Foto: Matheus Tagé/AT

Na última terça-feira (16) foi realizada mais uma edição do Summit Direito Marítimo, Portuário e Aduaneiro pelo Grupo Tribuna, que teve como tema do primeiro painel a discussão sobre as convenções internacionais.

Dentre as inúmeras e relevantes questões discutidas, foram destacadas as relativas aos contratos de transporte de mercadorias e o status dessas convenções no Brasil.

No âmbito internacional, foram realizadas inúmeras iniciativas de harmo-nização das normas aplicáveis aos contratos de transporte.

A primeira iniciativa relevante ocorreu em 1922 e resultou na elaboração da Convenção Internacional para a Unificação de Certas Regras em Matéria de Conhecimentos de Transporte Marítimo, assinada em 1924 e conhecida como Regras de Haia.

As Regras de Haia foram alteradas por dois protocolos, em 1973 e 1978, sendo chamadas, a partir de então, de Regras de Haia Visby. Porém, apenas 2/3 dos países signatários das Regras de Haia aderiram aos protocolos.

De uma maneira geral, essas regras consolidam a responsabilidade moderada do transportador e determinam 17 excludentes de responsabilidade pelos danos causados à carga, dentre outros aspectos que afetam os interesses dos embarcadores.

A segunda tentativa de harmonização ocorre com a adoção da Convenção das Nações Unidas sobre Transporte Marítimo de Mercadorias, conhecida por Regras de Hamburgo, em 1978. As Regras de Hamburgo ampliam a responsabilidade do transportador e adotam princípios de culpa presumida.

Em 2008 é elaborada pela Comissão das Nações Unidas para o Direito Comercial Internacional (Uncitral) a Convenção Internacional sobre Contratos Internacionais de Mercadorias Total ou Parcial Via Marítima, conhecida como Regras Rotterdam, que apesar da expectativa de se atingir o objetivo de harmonizar as regras no contexto mundial infelizmente não tiveram a aceitação esperada e pouquíssimos países a assinaram.

Apesar da relevância das iniciativas, nenhuma delas obteve aceitação universal e permanece a fragmentação de sistemas regulatórios que revela a seguinte realidade: alguns países são signatários apenas das Regras de Haia; há países que aderiram à Haia Visby e outros apenas a um dos protocolos; alguns países são signatários apenas de Hamburgo e há outros que introduziram princípios dessas convenções, mas sem serem signatários.

O Brasil só é signatário das Regras de Hamburgo, mas não internalizou a convenção nem pretende internalizar ou aderir a outras convenções sobre o tema. O principal motivo para tal posição é que o Brasil é um país transportado e não transportador e, de uma maneira geral, todas essas convenções não atendem os interesses da carga de forma satisfatória. Nossa legislação interna é considerada

uma 'colcha de retalhos', com normas antigas e esparsas. Desde 2011, encontra-se em tramite um projeto de lei de um novo Código Comercial, que também tem recebido inúmeras críticas.

Constata-se, portanto, no contexto mundial, a diversidade regula-tória que interfere na segurança jurídica e desenvolvimento do comércio internacional.

A harmonização reduz obstáculos legais ao fluxo do comércio internacional e contribui para a cooperação econômica universal entre Estados com base na igualdade, justiça, interesses comuns e bem-estar para todos. A adoção de regras harmonizadas promove segurança jurídica, melhora eficiência e facilita oportunidades de acesso, fundamentais para a promoção do comércio e desenvolvimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/04/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

DEPUTADOS DE PERNAMBUCO PODEM CRIAR CPI PARA APURAR FALHAS DA NEOENERGIA

Proposta de criação da CPI da Neoenergia foi do deputado João Paulo, que apontou prejuízos sofridos pela população e por setores produtivos

Por Luiz Filipe Freire



Proposta de criação da CPI da Neoenergia precisa de 17 assinaturas de parlamentares e deve avançar a partir da próxima semana. Foto: Bruno Laprovitera/Arquivo/Alepe

A Assembleia Legislativa de Pernambuco (Alepe) pode ter uma Comissão Parlamentar de Inquérito (CPI) para investigar as falhas no serviço da Neoenergia, que se intensificaram desde o início do ano e têm gerado prejuízos à população e a setores produtivos no estado. A proposta foi anunciada na quinta-feira (18) pelo deputado João Paulo (PT) e precisa de 17 assinaturas para ser formalizada junto à mesa diretora da casa, que

decide sobre proceder ou não com a abertura da CPI.

Como as sessões na Alepe são esvaziadas nas quintas e não ocorrem nas sextas, a coleta de assinaturas deve avançar na segunda-feira (22), dia em que o quórum costuma ser maior. A medida está sendo proposta em paralelo à formação de um grupo de trabalho para analisar o contrato de concessão da Neoenergia, que chegou a ser anunciada em uma audiência pública promovida pela Comissão de Desenvolvimento Econômico da Alepe no início do mês, mas ainda não teve formalização no Diário Oficial. A ideia é cobrar o cumprimento de indicadores de qualidade no fornecimento de energia.

CPI da Neoenergia: deputado critica concessão

Para João Paulo, porém, os encaminhamentos daquela audiência pública ainda não surtiram efeito, motivo pelo qual se faz necessária a adoção de uma medida mais drástica, como a criação de uma CPI. O parlamentar citou exemplos recentes de prejuízos para o setor produtivo no Bairro do Recife e em Porto de Galinhas e criticou a concessão da antiga Companhia Energética de Pernambuco (Celpe), realizada no ano 2000 e cujo contrato, com prazo de 30 anos, se aproxima da reta final.

“Os danos aos clientes da Neoenergia não envolvem apenas equipamentos. Eles atingem o faturamento das empresas, que estão se vendo obrigadas a pagar multas pela suspensão no fornecimento dos serviços que prestam aos clientes”, acentuou o deputado, atribuindo “a demissão, pela concessionária, de funcionários experientes que faziam a manutenção do sistema elétrico” como um dos fatores que podem explicar as dificuldades operacionais que o fornecimento de energia vem apresentando.

Falhas da Neoenergia: setores produtivos acumulam prejuízos

Como o Movimento Econômico mostrou, as constantes quedas no fornecimento de energia estão gerando problemas em polos econômicos importantes de Pernambuco. Em um dos principais centros de negócios do estado, o ecossistema de tecnologia do Porto Digital, os prejuízos se acumulam, com danos a equipamentos e risco de pagamento de multas a clientes por empresas impossibilitadas de garantir a oferta de serviços que funcionam 24 horas e nos sete dias da semana.

Em Porto de Galinhas, no Litoral Sul, o setor hoteleiro tem sofrido menos por conta do uso de geradores, mas é nos bares e restaurantes que os transtornos se avolumam. Nesta semana, o restaurante Manguetown, situado no balneário, anunciou ter jogado no lixo 80 quilos de peixe estragado pela falta de funcionamento de geladeiras e freezers em decorrência de quedas de energia no domingo (14) e na terça (16). O prejuízo foi de R\$ 10 mil, além do que o estabelecimento deixou de faturar nos períodos em que ficou fechado e dos reparos que precisará fazer após a queima de uma placa da câmara de maturação.



Neoenergia tem admitido que número de falhas aumentou 39% no primeiro trimestre de 2024.
Foto: Neoenergia-PE/Divulgação

Com concessão na reta final, Neoenergia promete investimentos

O contrato de concessão da Neoenergia foi assinado em 10 de abril de 2000, após a privatização da Celpe, ocorrida em 17 de fevereiro daquele ano. Na ocasião, a estatal, fundada em 1965 e até então controlada pelo Governo de Pernambuco, foi arrematada por

R\$ 1,7 bilhão pelo Consórcio Guaraniã, formado pela Iberdrola Energia, pela Caixa de Previdência dos Funcionários do Banco do Brasil (Previ) e pela BB Banco de Investimento S.A. O grupo virou Neoenergia em 2004. Em 2021, foi a Celpe que adotou esse nome. A empresa atende os 184 municípios pernambucanos e a Ilha de Fernando de Noronha.

Em resposta às cobranças, a concessionária tem admitido que teve um número 39% maior de ocorrências de quedas de energia no primeiro trimestre deste ano em relação ao mesmo período de 2023 e tem atribuído esse cenário a um aumento de 200% no número de descargas atmosféricas e de 52% no volume de chuvas.

A Neoenergia também reconhece que, mesmo após mais de 20 anos de contrato, tem uma rede predominantemente aérea, com pouca proteção e monofásica, principalmente no interior do estado, o que deixa o serviço mais suscetível a falhas. Por fim, promete R\$ 48 milhões em investimentos, o que, segundo a companhia, representa um incremento de 6% no comparativo com o ano passado.

Fonte: Mercoshipping Marítima Ltda

Data: 19/04/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ACOMPANHE A AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ (SP)

Terceiro dia de audiência pública acontece no Porto de Santos (SP) e será transmitido pelo YouTube da Artesp



Brasília, 19/04/2024 - Acompanhe o terceiro dia da audiência pública sobre o túnel imerso de ligação entre os municípios de Santos-Guarujá, localizado em Santos (SP) no canal de YouTube da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp). **ACESSE NESTE LINK.**

A audiência desta sexta-feira (19/04) será realizada presencialmente no Porto de Santos. Na sessão, serão tratados dos estudos e documentos jurídicos referentes ao projeto de parceria público-privada (PPP) envolvendo os serviços públicos de planejamento, construção, operação, manutenção e realização dos investimentos necessários à exploração do túnel Santos-Guarujá.

Assessoria de Comunicação Social

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

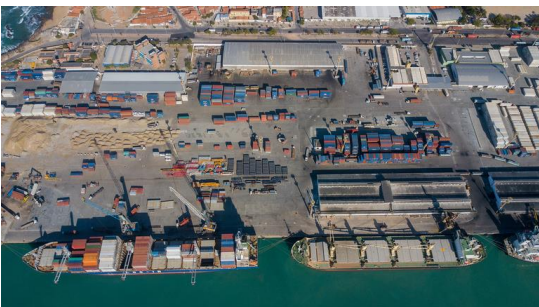
FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/04/2024

AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TERMINAL MUC04, LOCALIZADO NO PORTO DE FORTALEZA (CE), É DEFINIDA

Sessão será transmitida pelo YouTube da ANTAQ no dia 15 de maio de 2024, a partir das 09h30



Na imagem, o Porto de Fortaleza (CE)

Brasília, 18/04/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) definiu a data da Audiência Pública 05/2024, voltada ao recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à realização de certame licitatório referente ao arrendamento do terminal portuário MUC04, localizado no Porto de Fortaleza (CE).

A audiência vai acontecer no dia 15 de maio de 2024, com início às 09h30. O terminal é destinado à movimentação e armazenagem de contêineres e a estimativa é que sejam investidos R\$ 360,7 milhões na área.

Toda a audiência pública será transmitida pelo canal do YouTube da Agência. Não é necessária inscrição para assistir à sessão virtual.

Dinâmica da Audiência

Os interessados em se manifestar devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, podendo enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito. O período de inscrição será das 9h às 15h do dia 14 de maio de 2024.

Também poderão se manifestar entrando na sala de reunião criada no aplicativo "Teams". Para isso, no ato de inscrição, o interessado deverá se manifestar nesse sentido e encaminhar seu endereço eletrônico de login no "Teams" para ser convidado a entrar na sala na sua vez.



Contribuições

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos a audiência pública estão disponíveis neste link.

O período para a realização das contribuições escritas se estendem até às 23h59 do dia 19 de maio de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia052024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

O encontro entre o governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, e a ministra argentina Diana Elena Mondino, ocorrido nesta semana, representa uma oportunidade valiosa para fortalecer as relações comerciais entre o estado e a Argentina. A discussão de projetos de infraestrutura e energia, bem como a busca por acordos que facilitem o comércio entre os países, demonstra o interesse mútuo em promover uma maior integração econômica na região.

Considerando a importância estratégica desses dois atores no cenário sul-americano, a ampliação do comércio exterior brasileiro e a integração entre as economias de São Paulo e da Argentina podem gerar benefícios significativos para ambos os países, contribuindo para o crescimento econômico e o desenvolvimento sustentável da região.

Nesse sentido, é fundamental que sejam estabelecidos acordos e parcerias que facilitem o fluxo de mercadorias e serviços entre São Paulo e a Argentina. Investimentos em infraestrutura, especialmente em projetos relacionados a energia e hidrovias, podem criar condições mais favoráveis para o comércio bilateral e estimular o crescimento econômico de ambas as partes.

Além disso, é importante que sejam promovidas ações para diversificar e expandir os setores envolvidos no comércio entre São Paulo e a Argentina, explorando novas oportunidades de negócios e fomentando a cooperação em áreas como tecnologia, inovação e agronegócio.

Ao fortalecer as relações comerciais com a vizinha Argentina, São Paulo e o próprio Brasil podem consolidar sua posição como importantes atores no cenário econômico regional e global, contribuindo para a promoção do desenvolvimento econômico e social de toda a América do Sul.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FUSÃO 1

As negociações para uma fusão da companhia aérea Azul com a Gol Linhas Aéreas avançaram nos últimos dias, com o acionista controlador da Gol, a holding Abra Group, passando a avaliar propostas de repassar suas ações em troca de participação na empresa a ser criada. A estratégia agrada a Azul, que não teria de comprometer seu capital nessa transação.

FUSÃO 2

A Azul contratou o Citigroup e a Guggenheim Partners no mês passado, para trabalhar em um acordo com a Gol, que passa por um processo de reestruturação após enfrentar dificuldades com pagamentos de dívidas e custos de combustível. As duas companhias e a Latam dominam o mercado de transporte aéreo no Brasil, o maior da América Latina. A Gol está mais concentrada em voos entre São Paulo, Rio de Janeiro e Brasília, enquanto a Azul tem uma malha mais ampla.

FUSÃO 3

Apesar de uma eventual fusão levar a uma redução no número de grandes operadores aéreos no Brasil de três para dois, a Azul tem se mostrado confiante de que conseguiria a aprovação da transação junto aos órgãos reguladores.

PARA BOGOTÁ 1

O Aeroporto Internacional de Brasília passará a contar com um voo direto para Bogotá, capital da Colômbia, a partir de 27 de outubro deste ano. Inicialmente, ele será realizado três vezes por semana, com ida e volta. O serviço integra os atos assinados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, durante sua visita oficial à Colômbia. Na última quarta-feira, ele se encontrou com o presidente colombiano Gustavo Petro.

PARA BOGOTÁ 2

De acordo com o Ministério das Relações Exteriores (MRE), o protocolo de intenções da nova rota foi firmado entre as companhias Gol Linhas Aéreas e a Avianca. As tratativas também envolveram o governo do Distrito Federal e a empresa Inframérica, concessionária que administra o aeroporto de Brasília. Estes novos voos devem conectar viajantes oriundos da Colômbia a mais de 30 cidades brasileiras, enquanto passageiros que embarcarem em Brasília poderão usufruir de mais outros 30 destinos partindo de Bogotá.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

NACIONAL - PAUTA ECONÔMICA NO CONGRESSO MOTIVA RETORNO DE HADDAD AO BRASIL

Ministro cumpria agenda nos EUA, mas a análise de projetos de interesse do Governo pelo Parlamento o fizeram voltar

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



O ministro da Fazenda Fernando Haddad estava em Washington, capital dos Estados Unidos, para participar de reuniões do G20 e do Fundo Monetário Internacional (FMI).
Crédito: Diogo Zacarias/MF

A análise dos projetos de interesse do Governo pelo Congresso Nacional levou ao retorno antecipado do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ao Brasil nesta sexta-feira, dia 19. O chefe da pasta econômica estava em Washington, capital dos Estados Unidos, para participar de reuniões do G20 e do Fundo Monetário Internacional (FMI).

Na próxima semana, está previsto o envio de dois projetos de lei complementar: um com a regulamentação da reforma tributária sobre o consumo e outro referente à renegociação da dívida dos estados. Além disso, está agendada a votação da redução do benefício fiscal ao Perse (Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos).

Antes de viajar, Fernando Haddad se reuniu com o presidente do Congresso, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e anunciou que sua equipe econômica enviaria aos parlamentares, a partir do dia 22 de abril, os projetos de lei complementar para regulamentar a Reforma Tributária. As propostas têm como objetivo definir a aplicação de alguns dispositivos fiscais, como as alíquotas do novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA), além da tributação reduzida ou ampliada, de acordo com as diretrizes do texto.

No encontro, o chefe da Fazenda também se comprometeu a enviar ao Legislativo um projeto para renegociação da dívida dos estados com a União. As negociações do texto estão sendo conduzidas por Rodrigo Pacheco, que pretende incluir investimentos em infraestrutura como um amortizador dos juros dos débitos e federalizar os ativos das empresas estaduais como forma de pagamento.

A equipe econômica também negocia com a Câmara dos Deputados o custo da renúncia fiscal com a extensão do Perse de 2024 a 2026.

O projeto reduz a isenção dos impostos de 44 para 12 atividades econômicas. Além disso, estabelece uma reoneração gradativa dos tributos até zerar os benefícios em 2027 para todos os setores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

NACIONAL - MINISTRO VÊ POSSIBILIDADE DE QUEDA NO PREÇO DO GÁS EM ATÉ 25%

Para Alexandre Silveira, regulação das tarifas cobradas pela Petrobras podem contribuir para a redução

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redenenews.com.br



O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, sugeriu na quinta-feira, dia 18, que mudanças na regularização das tarifas do gás podem reduzir o preço em até 25%. Foto: Tauan Alencar

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, sugeriu na quinta-feira, dia 18, que mudanças na regularização das tarifas do gás podem reduzir o preço em até 25%. A declaração foi em Brasília durante o evento Gás Week, em Brasília (DF). Para o titular da pasta, uma regulação

das tarifas cobradas pela Petrobras pelo uso dos gasodutos marítimos e das unidades de processamento pode concretizar a medida.

Para ele, a revisão das tarifas pode “combater os abusos” da petroleira. Para embasar a sugestão, o ministro entregou o resumo de um estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) que mostra que 60% do custo do gás no Brasil é da Petrobras, mas de acordo com a pesquisa, só 14% são referentes à extração.

De acordo com o documento, 46% do preço do gás representa a cobrança da Petrobras pelo uso dos gasodutos marítimos de escoamento e das unidades de tratamento de gás da empresa na costa. O transporte e a distribuição nos estados e cidades do Brasil correspondem a 20% do preço. Os tributos preenchem outros 20%.

Para Silveira, regular as tarifas de escoamento e processamento da Petrobras nos mesmos moldes do que ocorre nas etapas de transporte e de distribuição em que as tarifas são estabelecidas pela Agência Nacional de Petróleo (ANP) é a melhor alternativa.

“Vamos remunerar de forma justa as infraestruturas de escoamento e de processamento do gás, com uma regulação mais firme. E vamos considerar, sim, a depreciação e amortização dos ativos. Não dá para ficar pagando a vida toda por uma infraestrutura já amortizada”, apontou o ministro.

Segundo o estudo, a parcela da Petrobras no preço final ao consumidor industrial com o cálculo de amortização dos investimentos seria de US\$ 4,05, mas atualmente o valor de US\$ 12 é pago para 26,8 metros cúbicos.

“O gás no Brasil tem esse preço absurdo por isso. Agora nós vamos trabalhar e discutir para que tenhamos uma regulação moderna e segura no gasoduto de escoamento”, completou o ministro.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

REGIÃO NORTE - DNIT APROVA PROJETOS PARA PAVIMENTAR RODOVIA QUE LIGA MANAUS A PORTO VELHO

Obras na BR-319 vão se concentrar em um trecho de 20 km, mas não há data para abertura da licitação

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebenews.com.br



A BR-319 foi construída nos anos 1970 e enfrenta problemas de infraestrutura devido à falta de manutenção, resultando em trechos intransitáveis em períodos de seca ou chuva. Crédito: Divulgação/Dnit

Foram aprovados os projetos básico e executivo de engenharia para o serviço de pavimentação da BR-319, principal rodovia federal que conecta Manaus (AM) a Porto Velho (RO). A autorização feita pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) é em um trecho de 20 km da via.

De acordo com a Portaria nº 1624, assinada pelo diretor de Planejamento e Pesquisa do Dnit, Luiz Guilherme Rodrigues de Mello, as obras se concentrarão no Lote C da BR-319, identificado como um dos pontos mais problemáticos da estrada.

Com a autorização do Dnit, a próxima etapa será a abertura de licitação pelo Ministério dos Transportes para selecionar a empresa ou consórcio responsável pela extensão da rodovia, abrangendo os quilômetros 198,20 a 218,23. O BE News questionou a pasta sobre o prazo para a abertura desta licitação, mas não teve retorno até o fechamento desta edição.

A pavimentação do Lote C da BR-319, embora prometida pelo Dnit desde 2023, não possui uma data prevista para começar. Em junho do ano passado, o órgão federal havia anunciado planos para recuperar trechos intrafegáveis da rodovia, mas o progresso foi interrompido devido à falta de licenças ambientais.

Com 877 quilômetros de extensão e 48 anos de idade, a BR-319 foi trafegável por 15 anos desde sua inauguração. A rodovia desempenha um papel crucial como a principal conexão terrestre do Amazonas com o resto do Brasil, e tem sido alvo de intensas campanhas eleitorais e demandas políticas por mais de 30 anos para que o governo federal retome o asfaltamento da via.

Nesta semana, por iniciativa da Frente Parlamentar da Câmara Municipal de Manaus, foi realizada uma audiência pública sobre a recuperação da rodovia.

Relevância

A BR-319 foi construída nos anos 1970 e enfrenta problemas de infraestrutura devido à falta de manutenção, resultando em trechos intransitáveis. Durante a estação seca, buracos e poeira são comuns, enquanto no período chuvoso, o desafio é o atoleiro. Atualmente, apenas os trechos próximos às capitais, Porto Velho e Manaus, são asfaltados.

Segundo o estudo independente Climate Policy Initiative (CPI), a reconstrução da BR-319 pode afetar aproximadamente nove municípios no estado do Amazonas, com uma população de mais de 320 mil habitantes, ocupando uma área superior a 300 mil km². Além disso, dentro da zona de influência da BR-319 estão localizadas 49 terras indígenas, 49 unidades de conservação e 140 mil km² de florestas públicas não destinadas.

A pesquisa está ligada à Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro (PUC-Rio), em colaboração com o Projeto Amazônia 2030, e foi publicada pelo portal G1.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

REGIÃO NORDESTE - LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Abertura das propostas está prevista para o dia 13 de maio; valor aproximado é de R\$ 27 milhões

Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redebeneews.com.br



No ano passado, o Porto de Ilhéus movimentou 556.597 toneladas de carga. Essa foi a maior movimentação registrada pelo complexo portuário baiano desde o ano de 2008

Foi publicado no Diário Oficial da União (DOU) desta quinta-feira (18) o aviso de licitação para os serviços de dragagem no Porto de Ilhéus, na Bahia. Os lances estão previstos para o dia 13 de maio. O valor é estimado em R\$ 27 milhões. A empresa será responsável pela execução dos serviços de dragagem marítima, manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do cais baiano.

Segundo o diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, o Porto de Ilhéus é de suma importância para a cidade. Para o edital, foi feita uma remodelação em relação ao anterior, incluindo a dragagem de manutenção.

“Assumimos, pegamos toda a documentação e planejamos novamente. Tivemos que solicitar, inclusive, uma suplementação orçamentária, e para isso, contamos com o apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Essas intervenções vão tornar o Porto mais competitivo, é uma excelente notícia para Ilhéus e região, e para toda a Bahia”, afirmou.

Números

Os portos públicos administrados pela Autoridade Portuária da Bahia apresentaram aumento de 0,79% nas movimentações em 2023, na comparação com 2022. Foram movimentadas, ao longo do ano passado, 12.751.590 toneladas. Em 2022, haviam sido movimentadas 12.651.022 toneladas.

Esse número representa a 2º maior movimentação da história da Codeba.

O destaque ficou por conta do Porto de Ilhéus, que movimentou 556.597 toneladas, a maior movimentação registrada para o porto desde o ano de 2008.

O Porto de Salvador atingiu 5.510.083 toneladas, apresentando um crescimento de 4,82% em suas movimentações em relação a 2022.

Já o Porto de Aratu-Candeias 6.684.910, mantendo a liderança das movimentações dos Portos Públicos da Bahia, com 53% de participação na movimentação de cargas da Codeba.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/04/2024

REGIÃO SUDESTE - GUARUJÁ QUER INCLUIR CONEXÃO DO TÚNEL IMERSO COM RODOVIA E ÁREA RETROPORTUÁRIA

Estudo viabilizado pela Prefeitura foi debatido durante a segunda audiência pública do projeto

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br



O projeto de conexão foi um dos temas debatidos durante a segunda audiência referente ao projeto do túnel imerso, que ocorreu na quinta-feira, no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá

A Prefeitura de Guarujá, no litoral de São Paulo, apresentou um projeto no qual tem a intenção de fazer uma conexão rodoviária a partir do túnel imerso Santos-Guarujá com a rodovia Cônego Domênico Rangoni, e também com um futuro complexo viário na área retroportuária do município, paralelo à rodovia. Este foi um dos temas

debatidos durante a segunda audiência referente ao projeto do túnel, que ocorreu na quinta-feira (18), no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá.

O estudo, realizado pela pasta de Planejamento Estratégico, foi apresentado pela secretária Polliana lamonti. O projeto foi viabilizado para evitar o conflito de tráfego entre veículos leves e caminhões em trechos urbanos do município.

No projeto consta um trecho em trincheiras logo na saída do túnel que servirá para a passagem de veículos pesados, não conflitando, assim, com o alto número de veículos que passam pela Praça 14-Bis, onde está concentrado o principal centro comercial a céu aberto do município.

A partir deste trecho, a Prefeitura anunciou a implantação de um anel de cargas, que fará conexão com a Cônego Domênico Rangoni. Paralelamente a isso, o projeto contempla um complexo viário dentro da área retroportuária, com 4,8 milhões de metros quadrados, que teria ligação direta com a Avenida Perimetral da margem esquerda do Porto de Santos.

De acordo com o secretário de infraestrutura e obras de Guarujá, Adilson Luiz de Jesus, esse estudo realizado pela Prefeitura foi apresentado aos governos do Estado e Federal. “Apresentamos a proposta, que foi muito bem aceita. Na apresentação da audiência pública em Brasília, o governador (Tarcísio de Freitas) e o ministro Silvio (Costa Filho, de Portos e Aeroportos) citaram nossa demanda, concordando e a incluindo na concessão da modelagem. Será um projeto mais ousado, sabemos que terá um custo maior, mas que foi aceito e será bastante benéfica”, analisou.

Além do traçado, o percurso prevê também a chegada do Veículo Leve Sobre Trilhos até o futuro Aeroporto de Guarujá, que está sendo instalado na Base Aérea de Santos.

“A expectativa é melhorar em 80% a questão da mobilidade. A grande preocupação tem sido o impacto que poderia ocorrer caso não tenhamos essa conexão até a Domênico Rangoni, para que possa fluir esse fluxo de caminhões para não causar estrangulamento da nossa malha viária no trecho urbano”, comentou o prefeito de Guarujá, Válter Suman (PSDB).

Durante as manifestações da população, foram levantados temas como questões de segurança para atendimento e prevenção de acidentes dentro do túnel, bem como outras questões que envolvem o preço da tarifa, que segundo o projeto, terá o custo de R\$ 6,15, que representa a metade do preço cobrado na travessia de balsas entre Santos e Guarujá.

Expectativa do porto

Também presente na sessão pública, o diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, afirmou que somente a margem esquerda do complexo marítimo receberá investimentos de mais de R\$ 2 bilhões em melhorias e obras de infraestrutura, que envolve 50% do aporte do túnel, e os outros R\$ 500 milhões para a Perimetral.

“Na nossa gestão, o porto está atento à margem esquerda. O túnel vai influenciar positivamente nas operações do lado Guarujá. A cidade entrou definitivamente como prioridade para a infraestrutura e quem ganha é a população e os operadores que atuam na margem esquerda”, disse Pomini.



A audiência pública contou com as participações de Raquel Carneiro, diretora de Assuntos Econômicos e Financeiros da Companhia Paulista de Projetos (CPP); Gabriela Costa, chefe de gabinete do Ministério de Portos e Aeroportos; Amanda Seabra, diretora do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da Casa Civil; e Alber Vasconcelos, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A sessão foi presidida pelo diretor-geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Milton Persoli.

Vale lembrar que o projeto do túnel será custeado em parceria entre o Governo Federal e o Governo do Estado. A obra está orçada em R\$ 6 bilhões.

A audiência pública do túnel imerso Santos-Guarujá terá mais uma sessão nesta sexta-feira (19), às 9h, no auditório da APS.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/04/2024

MERCOSUL - SÃO PAULO E ARGENTINA MIRAM ACORDOS VISANDO FACILITAR COMÉRCIO DO MERCOSUL

Governador Tarcísio de Freitas debateu outros temas com a ministra Diana Elena Mondino

Por **CÁSSIO LYRA** cassio.lyra@redebenews.com.br

Tarcísio de Freitas se reuniu com a ministra das Relações Exteriores, Comércio Internacional e Culto da Argentina, Diana Elena Mondino. Crédito: Mônica Andrade/Governo de SP

Durante encontro realizado nesta semana no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) se reuniu com a ministra das Relações Exteriores, Comércio

Internacional e Culto da Argentina, Diana Elena Mondino. Na ocasião foram debatidos projetos de infraestrutura e energia, além de estudarem possíveis acordos visando facilitar o comércio entre o estado com o país.

“Estamos acompanhando com bastante entusiasmo a condução da política econômica na Argentina, que já alcançou resultados relevantes. Temos uma importante relação comercial de mais de US\$ 8 bilhões. Quando a Argentina vai bem, o Brasil e o estado de São Paulo também ganham”, afirmou o governador.

Durante a reunião, a ministra argentina demonstrou interesse em projetos de infraestrutura, especialmente em possíveis acordos de cooperação nos setores de energia e hidrovias para facilitar o comércio no Mercosul.

“Esperamos que, com o crescimento da Argentina, possamos avançar ainda mais em nossos acordos e parcerias comerciais e econômicas com São Paulo e o Brasil nos mais diferentes setores”, disse a ministra Diana Elena Mondino.

O governador, ao lado do secretário-chefe da Casa Civil, Arthur Lima, e do secretário de Negócios Internacionais, Lucas Ferraz, apresentou a carteira de projetos de concessões, leilões e parcerias que vão ser promovidas neste e nos próximos anos.

Vale lembrar que São Paulo é o estado brasileiro que mais exporta para a Argentina e o segundo que mais importa, atrás apenas do Rio Grande do Sul. No ano passado, a Argentina foi o destino de 9,4% do total das exportações paulistas.

“São Paulo representa 30,1% de todo o comércio bilateral entre Brasil e Argentina. Nosso objetivo é seguir avançando nas parcerias estratégicas e fortalecendo o comércio exterior paulista”, comentou o secretário Lucas Ferraz.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/04/2024

OPINIÃO – GESTÃO - PORTOS DO ARCO NORTE: AS EXPORTAÇÕES DE COMMODITIES E O APOIO DE REBOCADORES MAIS POTENTES E SUSTENTÁVEIS



MATEUS MELO

Engenheiro e gerente regional ES, Norte e Nordeste da Wilson Sons

opinio@portalbenews.com.br

Considerado, hoje, um relevante corredor de exportação de commodities do Brasil, o Arco Norte compreende eixos de transporte em vários modais (rodoviário, ferroviário e hidroviário), responsáveis pelo escoamento de cargas e insumos pelos portos acima do paralelo 16ºS, abrangendo terminais das regiões Norte e Nordeste. Entre os portos do Arco Norte, estão Itaqui (MA), Barcarena/Belém (PA), Santarém (PA) e Itacoatiara (AM), importantes rotas de exportação de grãos e entrada de fertilizantes no Brasil. Com vantagens competitivas e custos logísticos reduzidos, esses portos destacam-se pela proximidade da região produtora de commodities, especialmente agrícolas e minerais, com os principais mercados consumidores internacionais, na Europa, Estados Unidos e Ásia.

Recentemente, o Arco Norte se consolidou como concorrente dos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), os principais do agronegócio. Segundo o Boleo Logístico da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), no ano passado, 33,8% das exportações de soja – cujo maior produtor é Mato Grosso – foram escoados pelos portos do Arco Norte, contra 30% por Santos e 14,1% via Paranaguá.



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aponta que, em 2010, a movimentação nos portos do Arco Norte respondia por 23% da produção nacional de soja e milho. Em 2015, a participação havia saltado para 31%, chegando a 50% em 2022. Já em 2023, a movimentação de soja e milho superou a do restante do País, totalizando 100,8 milhões de toneladas, contra 88,5 milhões no ano anterior. Já a movimentação do restante do Brasil (abaixo do paralelo 16°S) ficou em 100,2 milhões de toneladas. A agência destaca que, hoje, o Brasil é o maior exportador dessas commodities, respondendo por 58% das exportações mundiais de soja e 27% de milho.

Em pouco mais de dez anos, o escoamento de produtos agrícolas por portos da Amazônia e do Nordeste triplicou e já representa quase 40% do volume agrícola comercializado com Europa e Ásia. Além da China, maior comprador de grãos brasileiros, o Arco Norte exporta para Espanha, México, Japão e Países Baixos. A proximidade com o Canal do Panamá e Europa torna o escoamento pelo Norte atrativo. O tempo de espera é outro fator decisivo para a escolha. Em 2023, houve casos, nas exportações de grãos na região sul, em que os navios esperavam cerca de 60 dias para atracar; enquanto nos portos do Arco Norte, as embarcações aguardavam em média aproximadamente 13 dias, semelhante a Santos.

Com os investimentos federais e da iniciativa privada na região, o resultado foi a redução da distância e do custo do frete. O Arco Norte ainda conta com a possibilidade de realizar operações via transbordo flutuantes, mais baratas do que as estações de transbordo tradicionais, instaladas em terra, sem a necessidade de ocupar um berço/pier.

Outro diferencial dos portos da região é a profundidade dos canais, com o calado permitindo manobras de navios maiores nesses terminais. Um dos destaques é o Terminal Marítimo de Ponta da Madeira, em São Luís (MA), adjacente ao porto de Itaqui. Pertencente à Vale, é o grande portal de saída da produção de minério de ferro do País, de Carajás (PA).

Diante do cenário de expansão das exportações de commodities, a Wilson Sons, maior operador de logística portuária e marítima do mercado brasileiro e líder em rebocagem (com mais de 80 embarcações ao longo da costa brasileira), acompanhou a evolução dos portos do Arco Norte. A companhia conta com uma frota de 19 rebocadores com propulsão azimutal, na região, com posicionamento estratégico e dimensionada para acompanhar o desenvolvimento dos terminais. Essas embarcações garantem mais segurança e manobrabilidade nas operações de atracação e desatracação de navios. Só no ano passado, foram mais de 10.700 manobras realizadas na região.

Nos portos de São Luís - Ponta da Madeira, Itaqui e Alumar - são 11 rebocadores azimutais, sendo três da classe 2513, com tecnologia mais sustentável (WS Centaurus, WS Orion e WS Dorado). Construídas nos estaleiros da companhia, no Guarujá (SP), essas três embarcações possuem mais de 90t de bollard pull, sendo pioneiras, no Brasil, no padrão IMO TIER III (Organização Marítima Internacional), que atesta a redução de até 70% dos óxidos de nitrogênio. O padrão é exigido só em áreas de controle de emissões, como em regiões da América do Norte e da Europa. O novo projeto de casco permite reduzir as emissões de gases de efeito estufa, com diminuição de até 14% no consumo de combustíveis fósseis. Os três rebocadores atendem, principalmente, navios de grande porte usados para exportar e que transportam até 400 mil toneladas de carga.

A demanda por esses rebocadores potentes vem crescendo nos portos de todo o País, em razão dos navios de grande porte que chegam aos terminais, como o de Ponta da Madeira para movimentação de minério. Já no porto de Itaqui - o principal do Arco Norte e o quarto maior porto público do Brasil (atrás de Santos, Paranaguá e Itaguaí/RJ) - nossas embarcações atuam em operações de navios com cargas, por exemplo, de diesel, milho, soja, fertilizantes, celulose e granéis líquidos, como petróleo e derivados.

Em busca constante pela inovação, a Wilson Sons, em mais de 186 anos de experiência, se dedica a apoiar o crescimento do comércio global e contribuir com a competitividade e desenvolvimento sustentável do País, trabalhando para otimizar a cadeia logística, essencial à economia, à medida que 90% do fluxo de comércio do País são transportados por vias aquaviárias. Com isso, a

companhia gera impacto positivo na sociedade e indústrias, permitindo que o fluxo de comércio internacional aconteça com segurança, sustentabilidade e eficiência operacional.

RECENTEMENTE, O ARCO NORTE SE CONSOLIDOU COMO CONCORRENTE DOS PORTOS DE SANTOS (SP) E PARANAGUÁ (PR), OS PRINCIPAIS DO AGRONEGÓCIO. SEGUNDO O BOLETIM LOGÍSTICO DA COMPANHIA NACIONAL DE ABASTECIMENTO (CONAB), NO ANO PASSADO, 33,8% DAS EXPORTAÇÕES DE SOJA – CUJO MAIOR PRODUTOR É MATO GROSSO – FORAM ESCOADOS PELOS PORTOS DO ARCO NORTE, CONTRA 30% POR SANTOS E 14,1% VIA PARANAGUÁ

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/04/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SOPESP REALIZA PRIMEIRA REUNIÃO PARA AMPLIAR VAGAS DE EMPREGO NO SETOR

Informações: SOPESP (19 de abril de 2024)



Foto: SOPESP

Na última quinta-feira (18) foi realizada na sede do SOPESP – Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo, a primeira reunião para discutir o Termo de Cooperação firmado entre a entidade e a Prefeitura de Santos, com o propósito de ampliar as oportunidades de emprego oferecidas no Centro Público de Emprego e Trabalho (CPET) para o Porto de Santos.

O Acordo, assinado no último dia 4 de abril, tem como meta impulsionar o desenvolvimento de ações conjuntas para fomentar a empregabilidade por meio da capacitação e inclusão no mercado de trabalho, visando a inclusão de mais santistas no mercado de trabalho.

A primeira etapa do projeto visa fomentar a empregabilidade, por meio da comunicação, pelas empresas associadas do SOPESP, de vagas de emprego para que o Município possa dar conhecimento aos trabalhadores interessados.

Com essa formalização, o SOPESP, que atualmente conta com 39 associados do setor, conduzirá um levantamento junto às empresas para identificar as vagas disponíveis e as necessidades de capacitação da mão de obra.

Marceli Mello, Relações Institucionais do SOPESP, está otimista em relação à parceria. “Esta colaboração é fundamental para impulsionar o desenvolvimento econômico e social da nossa região. Ao unirmos esforços com a Prefeitura de Santos, estamos gerando oportunidades concretas para os santistas se inserirem no mercado de trabalho portuário, o que contribui para o crescimento sustentável da comunidade local”, destaca Marceli Mello.

Representando a Prefeitura de Santos, o Coordenador de Requalificação Profissional da Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego, Ricardo Giuliano Chaves Serra, apresentou o plano e evidenciou como essa colaboração beneficiará não apenas as empresas, mas também a comunidade. “O Porto é o principal motor da economia de Santos. Isso implica na geração de empregos. São aproximadamente 34 mil carteiras de trabalho assinadas apenas no CNAE Transporte Logística. No entanto, essas vagas não estão centralizadas no Centro Público de Emprego e Trabalho. Com este

termo de cooperação, iremos centralizá-las. Sem dúvida, aumentaremos a empregabilidade em nossa região, compreendendo o cenário, identificando as necessidades e oferecendo cursos para qualificar os profissionais”, enfatiza Ricardo.

Presente no encontro, Wellington Gonçalves da Silva, da empresa Copersucar, ressalta a importância do acordo. “É significativo poder contribuir com a comunidade, gerando oportunidades a partir de nosso terminal. Isso certamente trará resultados positivos tanto para nossa empresa quanto para a comunidade”, explica Wellington.

“Esse projeto representa uma união dos terminais. É um olhar voltado para a comunidade, uma perspectiva diferente para a população. Minha expectativa é que neste ano possamos avançar com esse projeto e empregar um bom número de pessoas nos nossos terminais, especialmente aquelas que estão desempregadas e precisam de capacitação”, afirmou Luis Fernando Medeiros, representante do Terminal Marítimo do Guarujá (TEG) – ao definir essa importante parceria.

Débora Bezerra, representante da Santos Brasil, destaca a importância do projeto e da parceria com o SOPESP. “Este é um projeto de extrema relevância. Estamos em processo de expansão e essa parceria nos permite apoiar nosso negócio de forma ágil e com qualidade. Estou muito entusiasmada com esta iniciativa”, declara Débora.

Paola Martins Gomes, do Terminal 12A, salienta a importância da conexão entre prefeitura, empresas e SOPESP. “Este projeto é essencial para todos os terminais, pois visa trazer a população para dentro do Porto de Santos, contribuindo para um aumento nas contratações e no emprego. Com esse esforço conjunto, certamente alcançaremos um impacto positivo em Santos e em toda a comunidade”, destaca Paola.

Entre as empresas associadas que participaram estão: DP World Santos, Concais, Adonai Química, Terminal 12A, Santos Brasil, Terminal Marítimo do Guarujá (TERMAG), Eldorado Brasil, Ecoporto Santos, Hidrovias do Brasil, Terminal XXXIX de Santos, Copersucar e TEG, TEAG e TES.

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

Data: 19/04/2024

AUTORIDADE PORTUÁRIA DE SANTOS RECEBE 3ª AUDIÊNCIA PÚBLICA DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Informações: Autoridade Portuária de Santos (19 de abril de 2024)



Reunião fechou o ciclo de audiências promovidas em Santos e Guarujá

Foto: APS

A 3ª audiência pública referente ao túnel imerso ligando Santos ao Guarujá ocorreu na manhã desta sexta-feira (19), na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), visando o aprimoramento do projeto. Os impactos na vida das pessoas, como desapropriações e acessos projetados têm sido alguns dos pontos tratados com muita atenção no decorrer dos estudos para viabilização do empreendimento. Esta reunião fechou o ciclo de três audiências promovidas em Santos e Guarujá nos dias 17 e 18 de abril.

O presidente da APS, Anderson Pomini, frisou que o projeto já está sendo debatido pela Autoridade Portuária há um ano, objetivando minimizar, o máximo possível, os transtornos na vida das pessoas. “Já foram feitas cerca de 25 mini audiências envolvendo as prefeituras de Santos e Guarujá. Estão sendo abordados, também, os eventuais impactos da obra na manutenção do canal de navegação, nas operações portuárias e no tráfego de veículos. Todos os aspectos da obra estão sendo estudados por uma equipe altamente qualificada”, disse Pomini. Com relação a eventuais desapropriações na margem direita do Porto (em Santos), o presidente da APS afirma que “estamos



trabalhando para que não haja nenhuma desapropriação, com exceção de uma área da própria Autoridade Portuária”.

A obra será viabilizada por meio de uma parceria público-privada (PPP), com recursos dos governos federal e estadual, envolvendo investimentos de R\$ 5,96 bilhões. Trará impactos positivos para o Porto de Santos, para toda a região da Baixada Santista e para o Brasil. O túnel terá extensão de 860 metros e um prazo de concessão de 30 anos.

Integraram a mesa diretora dos trabalhos o presidente da APS, Anderson Pomini; o diretor-geral da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), Milton Persoli; a secretária-executiva adjunta do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Gabriela Costa; diretora do Programa de Parcerias e Investimentos (PPI) da Presidência da República, Amanda Seabra; a diretora do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) do Governo Federal, Amanda Seabra; os diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery e Alber Vasconcelos; a diretora econômico-financeira da Companhia Paulista de Parcerias, Raquel Carneiro; e o Arquiteto da APS, Reginaldo Ortega Ramos.

A consulta pública para envio de contribuições para o projeto de construção e concessão do Túnel Santos-Guarujá se estende até o dia 3 de maio, por meio deste formulário.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/04/2024

LICITAÇÃO PARA DRAGAGEM NO PORTO DE ILHÉUS É PUBLICADA NO DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO

Informações: CODEBA (19 de abril de 2024)

Foi publicado na edição desta quinta-feira (18) do Diário Oficial da União (DOU) o aviso de licitação, no valor estimado de R\$ 27 milhões, para contratação de empresa especializada na execução dos serviços de dragagem marítima, de manutenção nas áreas do canal de acesso interno, bacia de evolução e berços de atracação do Porto Organizado de Ilhéus.

“O Porto de Ilhéus tem uma relação histórica com a cidade. Fizemos uma remodelação no edital anterior, incluindo a dragagem de manutenção, por exemplo, que é um elemento importantíssimo. Assumimos, pegamos toda a documentação e replanejamos. Tivemos que solicitar, inclusive, uma suplementação orçamentária, e para isso, contamos com o apoio do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. Essas intervenções vão tornar o Porto mais competitivo, é uma excelente notícia para Ilhéus e região, e para toda a Bahia”, afirmou o diretor presidente da CODEBA, Antonio Gobbo.

As empresas interessadas em executar os serviços já podem requerer o edital, sendo que a abertura de propostas e a sessão de lances estão agendadas para o dia 13 de maio. Mais informações podem ser obtidas pelo telefone (71) 3320-1278 ou pelo endereço eletrônico pregao@codeba.gov.br.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 19/04/2024

PRIMEIRA FASE DO PARQUE VALONGO, EM SANTOS, ATINGE 60% DOS TRABALHOS

Informações: Prefeitura de Santos (19 de abril de 2024)

Área das duas quadras de beach tennis, estrutura do playground, alameda de concreto, pter contemplativo e estrutura das áreas ajardinadas concluídas. A primeira fase do Projeto Valongo, previsto para ser entregue em 30 de junho, está com 60% dos trabalhos concluídos, conforme verificou o prefeito Rogério Santos em vistoria ao local na tarde desta quarta-feira (17).

“Está chegando a hora, muito em breve a primeira fase do Parque Valongo estará pronta. Este armazém está sendo restaurado para ser um espaço multiúso. E já temos quase prontas também as áreas de lazer para as famílias santistas e turistas”, destacou o prefeito.

O Parque Valongo conta com recursos da iniciativa privada e vai transformar áreas de antigos armazéns portuários, no Centro Histórico de Santos, em espaço de lazer, convivência e de atividades esportivas e culturais. As obras da primeira fase do projeto foram iniciadas em 21 de setembro.

RECUPERAÇÃO DO ARMAZÉM 4 AVANÇA

Gerente do Projeto Parque Valongo, Felipe Tavora informa que, em outra frente, a recuperação do antigo Armazém 4 também está com estrutura bem avançada, já podendo ser usada para eventos a partir de julho. “Toda a infraestrutura de drenagem e da parte elétrica também foram concluídas”.

Os principais próximos passos da primeira fase do Projeto Valongo, explica Felipe Tavora, são a finalização da estrutura metálica e a conclusão da instalação do telhado no Armazém 4, além da instalação dos brinquedos do playground.

Os detalhes do projeto podem ser conferidos clicando neste link <https://www.santos.sp.gov.br/?q=portal/parque-valongo>.

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

Data: 19/04/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

CAMPOS NETO DESTACA QUE INTERVENÇÃO NO CÂMBIO DEVE SER FEITA APENAS QUANDO HÁ DISFUNCIONALIDADE

Presidente do BC diz que o risco de intervir na moeda em qualquer situação é criar distorções

Por Gabriel Shinohara — Brasília



Presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto. — Foto: Pedro França/Agência Senado

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, disse que uma das coisas “que aprendemos” é seguir o princípio da separação e atuar no mercado de câmbio apenas quando há uma disfuncionalidade, como um erro de precificação ou a maturidade de algo grande chegando.

— Fora isso, acho que o que você faz é criar mais distorção do que você é capaz de corrigir — disse ele, que participa do seminário “Capital flows and growth: where is the money going” promovido pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) em Washington, nos Estados Unidos.

O princípio de separação são os seguintes, explicou Campos Neto: as taxas de juros são para política monetária, as medidas macroprudenciais para estabilidade financeira e o câmbio é flutuante.

O presidente do BC ressaltou que o Brasil ficou um ano sem intervenções e que sempre se pergunta qual é o ponto ótimo de intervenções.

— Se você não intervir, você pode criar uma disfunção porque você começa a ter um crescimento e pode ter uma corrida. Se você não intervir de maneira nenhuma, é um erro. Se intervir muito,

também é um erro. O que se faz é apagar a capacidade do ativo para ser hedge e quando você faz isso, as pessoas procuram por outros ativos para hedge.

O presidente do BC ressaltou que, no caso do Brasil se intervir muito pesado, as pessoas vão na ponta longa das taxas e na dívida é mais difícil de fazer uma intervenção.

Campos Neto pontuou que o Brasil trocou dívida externa por dívida interna longa.

— Quem compra a dívida interna? O investidor estrangeiro. O que eles têm que fazer para comprar? Tem que vender dólares e comprar reais. Então, se tiver uma corrida na ponta longa da curva, você também tem uma demanda por dólar

Ele afirmou ainda que as vulnerabilidades do Brasil estão bastante atreladas ao cenário global e que a dívida soberana mundial está alta, citando Estados Unidos, Europa e Japão, comparando com o nível de antes da pandemia.

Sobre dívida, Campos Neto ressaltou que houve momentos em que ela cresceu, mas caiu rapidamente e esse não é o caso desta vez.

No caso do Brasil, o presidente do BC ressaltou que o país fez o dever de casa, com reformas, citando a Reforma Tributária e a Reforma da Previdência.

— Nós fizemos o arcabouço fiscal, obviamente as pessoas questionam a extensão que você consegue seguir o arcabouço, mas nós fizemos.

Campos Neto também ressaltou que o principal desafio é ser capaz de se reinventar “com mais empreendimentos privados e mais política para crescimento entendendo que eventualmente vai ser necessário promover crescimento com menos governo, menos dívida”.

(*Especial para o GLOBO)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

ASCENSÃO METEÓRICA: COMO A FORTUNA DE ELON MUSK SUBIU DE US\$ 12 BI A US\$ 195 BI EM MENOS DE 10 ANOS

Infográfico animado mostra o salto no patrimônio do bilionário e a trajetória que fez dele o 2º homem mais rico do mundo no ranking da Forbes. Conheça a história do polêmico empresário

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



O bilionario Elon MUSK — Foto: Etienne Laurent/AFP

Com quase US\$ 200 bilhões na carteira, Elon Musk tinha menos de um décimo disso em 2012, com “apenas” US\$ 12 bilhões. Veja, abaixo, a evolução da fortuna de Musk nos últimos cinco anos E entenda, em seguida, como ele multiplicou seu patrimônio:

O fundador da Tesla e polêmico dono do X (ex-Twitter) chegou a ser o homem mais rico do mundo em 2022, com US\$ 219 bilhões. Mas depois viu sua fortuna encolher para US\$ 195 bilhões e hoje é o segundo no

ranking da Forbes, atrás do francês Bernard Arnault, do império de luxo LVMH, dono de marcas como Louis Vuitton, Tiffany e Sephora.

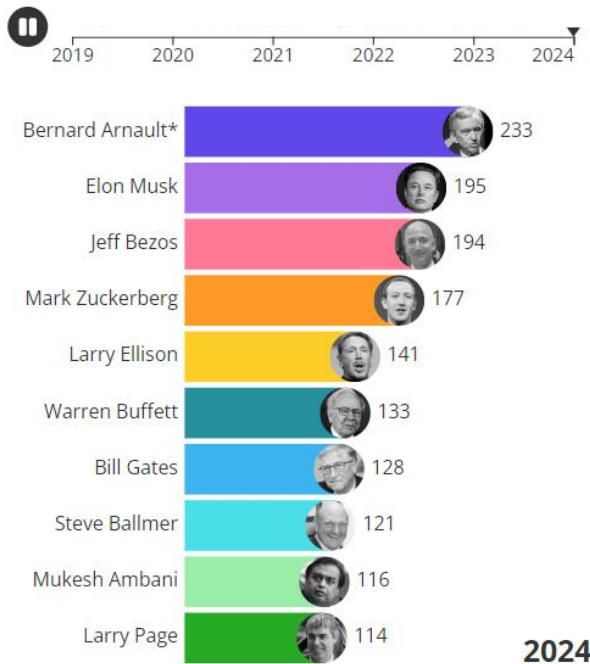
Nascido em Pretória, na África do Sul, em 28 de junho de 1971, filho de um engenheiro e de uma nutricionista, Elon Reeve Musk deixou sua casa aos 17 anos para estudar no Canadá, em parte para evitar servir no exército sul-africano durante a era do apartheid.

O vaivém no Top 10 dos bilionários do mundo

1ª posição é ocupada pelo dono do conglomerado de moda LVMH

Em US\$ bilhões

Seu primeiro negócio foi um jogo, o Blastar, vendido por cerca de US\$ 500 e desenvolvido por ele quando ainda era criança na África do Sul e aprendeu a desenhar códigos de computador de forma autodidata.



* Considerando a fortuna pessoal e da família

Após se formar na Universidade da Pensilvânia com diplomas em Física e Economia, ele se matriculou em Stanford, mas deixou os bancos universitários para empreender. E, desde então, tem se dedicado às três áreas que sempre despertaram seu interesse: internet, energia limpa e a corrida espacial.

Ele criou uma plataforma de publicação online chamada Zip2 em 1995 e a vendeu quatro anos depois por mais de US\$ 300 milhões. Reinvestiu parte dos lucros para começar a X.com, um sistema de pagamento online. Depois, fundiu este negócio com outro que, na sequência, se tornou o PayPal, site de pagamentos eletrônicos que foi vendido ao eBay por US\$1,5 bilhão em 2002.

Seu próximo projeto foi a SpaceX, uma empresa de foguetes de capital fechado que foi selecionada pela Nasa para assumir o papel de reabastecer a Estação

Espacial Internacional. Um ano depois, ele cofundou a Tesla, a empresa que produziu o primeiro carro de passeio totalmente elétrico em 2010.

Sua terceira empresa, a SolarCity, era uma fornecedora de sistemas de energia solar, que foi comprada pela Tesla em 21 de novembro de 2016.

E foi graças ao sucesso de sua fabricantes de carros elétricos que Musk viu sua fortuna se multiplicar. A Tesla se tornou a montadora de carros mais valiosa do mundo em julho de 2020. Em janeiro de 2021, Musk se tornou o homem mais rico do planeta.

Em abril de 2022, Musk fez uma oferta para comprar o Twitter por US\$ 44 bilhões após adquirir uma participação na empresa de mídia social. Musk depois tentou desistir do negócio, mas foi forçado a levá-lo adiante sob risco de litígio. A compra foi concluída em outubro de 2022 e, em abril de 2023, ele renomeou a empresa como X.

Polêmicas no Twitter

Desde então, a empresa não para de se envolver em polêmicas. Reduziu a moderação de conteúdo e mudou a política de remoção de posts com conteúdo de ódio, o que levou a uma fuga de anunciantes. Este mês, o bilionário ameaçou, em posts na rede social, descumprir determinações da Justiça brasileira sobre a remoção de perfis solicitadas pelo ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Alexandre de Moraes, no âmbito dos inquéritos que apuram fake news, ataque às urnas eletrônicas e ao sistema democrático.

Musk, que já disse que pretende se aposentar no planeta Marte, costuma alertar para o que chama de colapso populacional da Terra. Na sua visão, o planeta não vai conseguir suportar um aumento tão grande da população. Aos 52 anos, ele tem 11 filhos, com três mulheres diferentes.

Quanto vale cada uma de suas empresas?

A principal empresa de Musk e grande responsável pela ascensão meteórica de sua fortuna é a fabricante de carros elétricos Tesla.

Tesla

Musk tem 12% da Tesla, participação acionário que, segundo estimativa da Bloomberg, valem hoje US\$ 71 bilhões. Além disso, ele detém opções de compra de ações da montadora avaliadas em R\$ 34 bilhões.

SpaceX

Através de um fundo de investimentos, Musk detém 42% da empresa de lançamento de foguetes, o que representa US\$ 71 bilhões da sua fortuna. Nos últimos quatro anos, as ações da companhia quintuplicaram de valor.

X., ex-Twitter

Musk detém cerca de 74% da empresa. Depois que assumiu o comando da plataforma, ele fechou o capital da companhia, que deixou de ter ações negociadas em Bolsa de Valores. A Bloomberg estima que a fatia de Musk no X represente hoje US\$ 7 bilhões da sua fortuna.

The Boring Company

A empresa, com nome incomum (algo como “a companhia chata”, numa tradução livre), se dedica a projetos de infraestrutura, o mais famoso é a construção de um túnel de alta velocidade, mas cujos projetos ainda não se mostraram viáveis. A companhia garante US\$ 3,3 bilhões de sua riqueza.

Neuralink

Musk é dono de 70% da empresa de chips cerebrais Neuralink, o que engorda sua fortuna em US\$ 2,1 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

PRIVATIZAÇÃO DA EMAE, ESTATAL DE ENERGIA DO GOVERNO DE SÃO PAULO, ACONTECE NA B3 E É PRÉVIA DA SABESP

Leilão será realizado nesta sexta, na B3, e valor mínimo de venda das ações é de R\$ 779 milhões

Por João Sorima Neto — São Paulo



Usina Elevatória de Pedreira, que pertence a Emae: estatal paulista será privatizada — Foto: Emae

Na primeira privatização do governo de Tarcísio de Freitas, serão oferecidas ao mercado 14,7 milhões de ações da Empresa Metropolitana de Águas e Energia (Emae), nesta sexta-feira, na B3, em São Paulo. Trata-se da última estatal de energia paulista, e o modelo de privatização adotado é semelhante ao que está sendo proposto para a Sabesp, com venda de ações ao mercado.

Por isso, a operação está sendo considerada uma prévia do que pode acontecer com a empresa de saneamento paulista, quando as ações que estão nas mãos do governo paulista forem ofertadas ao mercado, entre junho e julho.

Entregaram propostas a francesa EDF, a Matrix Energy e o Fundo Phoenix. O vencedor do certame será o consórcio que apresentar o maior valor por ação ofertada acima do preço mínimo definido pelo edital, de R\$ 52,85.

Sem ágio, o valor de referência da privatização é de R\$ 779,815 milhões. Mas a expectativa é que as interessadas façam lances acima do valor mínimo. O governo paulista detém mais de 97% das ações ordinárias (EMAE3) da estatal. Já a Eletrobras é detentora de cerca de 64% das ações preferenciais (EMAE4) da companhia.

Além das 14,7 milhões de ações que pertencem ao governo, outras 350 mil estão na mãos do Metrô de São paulo.

—Temos uma boa expectativa de disputa e esperamos até que o leilão vá para o viva-voz — disse ao GLOBO o secretário de Parcerias em Investimentos do estado, Rafael Benini.

Os envelopes entregues pelas interessadas nas ações da Emae serão abertos na tarde desta sexta-feira, a partir de 15h. Caso existam propostas com valores iguais ou até 20% inferiores ao da maior proposta, haverá disputa no viva-voz. As empresas interessadas tiveram que apresentar garantias financeiras de 1% do valor total estipulado para a alienação das ações.

Os empregados da Emae poderão comprar 10% da companhia, o equivalente a 3,6 milhões de ações ao preço mínimo por ativo, segundo ficou definido pelo edital.

Cinco Usinas

A Emae é uma estatal de energia com cinco usinas, instaladas na região metropolitana de São paulo, Baixada Santista e região do médio Tietê, que somam 960,8 megawatts (MW) de potência instalada. A maior parte desses MW vem da usina hidrelétrica Henry Borden, em Cubatão, no litoral de São Paulo, com 889 MW.

A Emae tem uma termelétrica de 472 MW arrendada para a Baixada Santista Energia (BSE), subsidiária da Petrobras. A Emae obteve receita líquida de R\$ 603,3 milhões em 2023 e teve lucro de R\$ 150,5 milhões.

A venda das ações da Emae estava prevista desde os anos 1990, concretizando a saída do governo de São Paulo do setor de energia.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

PARA ANALISTAS, SABESP DEVE ATRAIR 'INVESTIDOR ESTRATÉGICO'

Expectativa é que operadoras se aliem a fundos de investimento na disputa

Por Juliana Causin e João Sorima Neto — São Paulo



Reservatório da Sabesp, companhia de águas de saneamento que opera no estado de São Paulo. — Foto: Divulgação/Sabesp

Os termos da privatização da Sabesp, que envolve a venda de ações do estado de São Paulo na empresa de água e esgoto em dois blocos, foram bem recebidos pelo mercado. Segundo especialistas, a modelagem deve resultar em concorrência entre investidores considerados “parceiros estratégicos”, que, como maior acionista privado, devem ter fatia de 15% da companhia.

Na avaliação de especialistas, operadoras de saneamento devem se aliar a fundos de investimento em consórcios. O principal investidor privado é considerado elemento crucial para que a empresa



atinga as metas de universalização em 2029. Ontem, os papéis da empresa fecharam em alta de 1,63%, a R\$ 82,77.

— Esse modelo de venda de ações, em dois blocos, para atrair um parceiro estratégico terá concorrência. A expectativa é que esse sócio estratégico tenha capital para investir, além de ser capaz de manter boa gestão e governança na companhia, essencial para buscar mais eficiência — explica o advogado Wladimir Antonio Ribeiro, sócio da Manesco, Ramires, Perez, Azevedo Marques Sociedade de Advogados, especialista em saneamento e infraestrutura.

‘Distribuição de poder’

As duas melhores propostas da primeira etapa vão apresentar suas intenções de investimento ao mercado. E caberá a ele decidir qual será a vencedora, explica Felipe Castilho, advogado do Kincaid Mendes Vianna Advogados.

— Uma das vantagens desse modelo é que traz mais transparência, ao permitir que o mercado decida qual acionista tem maior capacidade de gerir e agregar valor para a empresa. Fomenta uma competição saudável — avalia Castilho.

Para os analistas da Ativa Investimentos, o modelo garantirá a participação de investidores estratégicos, além de trazer competição pela parcela de ações que o governo vai vender de sua participação de 50,1%. Eles destacam que o modelo, com venda de dois blocos de ações, também permite melhor resultado financeiro da venda das ações para o governo e acrescentam que a redução de vagas no Conselho de Administração (de 11 para nove) é positiva, por dividir melhor o poder entre os novos grupos de acionistas.

Ao fim do processo, o governo diz que terá ao menos 18% do capital da companhia. O percentual resulta da emissão e venda de novas ações pela empresa e também da negociação de papéis em posse do governo. Pelo desenho, o estado terá a chamada golden share, classe especial de ação que dá poder de veto em temas como alterações no objeto social ou mudanças nas regras sobre o exercício do direito de voto.

— Temos nesse processo uma posição estratégica do governo para ele poder ter capacidade de ter uma presença na Sabesp, muito embora não seja majoritária — explica Rubens Naves, sócio-fundador do escritório Rubens Naves Santos Jr. Advogados.

O governo definiu ainda um limite máximo de votos a 30% do capital da empresa. Isso significa que, mesmo que um acionista tenha mais de 30% da companhia, a parcela de votos que terá no conselho não passará deste percentual. Os analistas da Ativa avaliaram que a limitação minimiza a possibilidade de o estado de São Paulo futuramente reclamar que a sua voz na empresa não corresponde a sua posição.

Para o advogado Felipe Castilho, o limite garante uma “distribuição mais equitativa” do poder de decisão entre os acionistas. Luiz Henrique Vieira, sócio líder da área de mercado de capitais do Bichara Advogados, acrescenta que a restrição deve “dar conforto” aos potenciais investidores e aumentar a atratividade ao processo de privatização.

Após a divulgação de detalhes da venda das ações da Sabep, a Aegea, uma das maiores empresas de saneamento do país, informou que avalia todas as oportunidades com profundidade, mantendo o foco em disciplina financeira e retorno adequado aos acionistas. A operadora já tem um acordo com a Yvy, gestora que busca investimentos verdes e tem como sócios o ex-ministro da Economia, Paulo Guedes, e o ex-presidente do BNDES, Gustavo Montezano.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

CORTE MENOR DE JUROS EM MAIO ENTRA NO RADAR DO MERCADO, E SELIC PODE TERMINAR O ANO EM DOIS DÍGITOS

Na última reunião do Copom, BC sinalizou redução de 0,5 ponto percentual na taxa. Agora, novos dados da economia americana, o dólar e a questão fiscal no Brasil fazem analistas considerarem queda de 0,25 ponto percentual

Por Thaís Barcellos — Brasília



Presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) — Foto: Lula Marques/ Agência Brasil

A disparada do dólar esta semana, após a mudança das metas fiscais e da sinalização de que os juros não devem cair tão cedo nos Estados Unidos, fez crescer entre os analistas a expectativa de um corte menor no juro básico da economia brasileira, a Taxa Selic, já na próxima reunião do Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco

Central, em 8 de maio.

O corte de 0,25 ponto percentual na taxa, de 10,75% ao ano para 10,50%, que antes sequer era cogitado, já virou a aposta de alguns bancos e casas de análise. Outros mantêm a expectativa de redução de 0,50 ponto percentual, para 10,25%, mas reconhecem que o risco de um corte menor aumentou consideravelmente. Se a estimativa mais conservadora se tornar realidade, a possibilidade de a Selic terminar o ciclo de queda ainda em dois dígitos aumenta.

Em poucos dias, o dólar saiu de R\$ 5,10 para cerca de R\$ 5,25, repercutindo uma perspectiva de juros maiores nos Estados Unidos por mais tempo e a redução de credibilidade do ajuste fiscal no Brasil, após o governo decidir mudar as metas de resultado primário (receita menos despesas antes do pagamento dos juros da dívida) 2025 em diante.

A alta do dólar atinge diretamente a inflação, já que uma parcela da economia ainda responde aos movimentos da moeda, principalmente commodities agrícolas, como soja e milho, e parte da indústria, principalmente a de alta tecnologia que usa peças importadas, como chips para aparelhos eletrônicos. Por isso, no balanço de riscos que o BC acompanha para calcular a taxa de juros, a alta do dólar joga contra a queda da Selic.

Na última quarta-feira, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, deu um recado sobre como o BC pretende agir diante do agravamento das incertezas locais e globais. Em um evento paralelo às reuniões do Fundo Monetário Internacional (FMI) em Washington (EUA), Campos Neto disse que, se a incerteza continuar elevada como atualmente, “pode significar a redução no ritmo (de corte da Selic)”. Já se houver redução de incertezas, a autoridade monetária deve manter o “caminho usual”.

Indicação de corte de 0,5 ponto percentual na ata da última reunião

Como na última reunião do Copom o BC havia indicado que pretendia reduzir os juros de 10,75% para 10,25% em maio se não houvesse grandes mudanças no cenário local e global, muitos economistas começaram a considerar que o estresse global desta semana levaria o corte dos juros a ser menor, de 0,25 pp, para 10,50% - o que estava fora da mesa até semana passada.

O economista-chefe do Banco Pine, Cristiano Oliveira, é um deles. Oliveira passou a prever agora um corte de 0,25 ponto porcentual no Copom de maio, de 10,75% para 10,50%. No fim do ano, a Selic chegaria a 9,75% e não mais a 9%. “Neste cenário (de fim de ano), está incorporada a expectativa de redução gradual das incertezas ao longo do segundo semestre”, disse, em relatório distribuído a clientes.

Outra instituição financeira que já mudou a projeção é a gestora ASA Investments, também já prevendo corte de 0,25pp em maio e que o juro terminaria o ciclo de queda em 9,75%.

Já o economista e sócio da Tendências Consultoria, Silvio Campos Neto, ainda mantém a expectativa de uma queda para 10,25%, mas reconhece que, se nada mudar até a reunião do Copom, provavelmente o BC deve optar por um corte de 0,25 ponto percentual.

— Se houver uma mínima acomodação tanto lá fora quanto aqui, ainda dá para confirmar um corte de 0,50 pp —, disse, mencionando que a taxa de juros ainda está elevada em relação ao nível neutro (que não aumenta nem reduz a inflação).

Na avaliação de Silvio Campos Neto, uma acomodação do estresse atual teria mais chance de vir do cenário externo, já que, até o Copom, novos dados da economia americana poderiam acalmar o mercado financeiro. Já no cenário fiscal brasileiro é difícil ter alguma notícia que melhore o humor.

— O governo tem um repertório pobre, em um cenário político hostil. É uma nota só, correr atrás de receita. Não está errado, tem que reduzir isenção, tem muita coisa errada, mas tem limites.

Dois dígitos

Da mesma forma, a economista-chefe da consultoria Buysidebrazil, Andrea Damico, ainda vai aguardar os próximos eventos para avaliar uma mudança em sua expectativa para os juros, que embute um corte de 0,50 pp em maio, com a Selic terminando o ciclo em 9,25%.

Apostas: Governo proíbe cartão de crédito e cripto nas 'bets', prêmio terá de ser pago em 2 horas
Andrea explica que a manutenção dessa projeção depende do retorno do dólar para o nível de R\$ 5,10 ao menos. “Com o nível atual, o ritmo mais provável parece ser de 0,25 pp. Por outro lado, para interromper o ciclo de queda, a barra nos parece alta, precisaria de uma boa depreciação adicional da moeda”, disse, em relatório enviado a clientes.

Segundo a economista, caso o dólar se estabilize no patamar de R\$ 5,30, muito provavelmente a Selic precisaria ficar acima de 10% no fim do ciclo de queda. Para Silvio Campos Neto, se o BC decidir por reduzir o ritmo de corte para 0,25 pp já em maio, também fica mais provável que os juros continuem em dois dígitos.

— Não só pela questão matemática, mas porque o cenário piorou nos últimos meses e, especialmente, nos últimos dias, com perspectiva de juros mais altos do que se pensava nos Estados Unidos e com mais riscos fiscais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

PAÍS TEM LIMITE PARA AUMENTAR IMPOSTOS, DIZ MEIRELLES

Ex-ministro da Fazenda, que criou teto de gastos, alerta para despesas elevadas do governo e defende tornar meta fiscal crível

Por Thaís Barcellos — Brasília



Henrique Meirelles, ex-ministro da Fazenda — Foto: Filipe Redondo/O Globo

A estratégia do governo Lula de aumentar as receitas como estratégia para retomar a trajetória positiva nas contas públicas tem limite e não é só político, na avaliação do ex-ministro da Fazenda Henrique Meirelles. Ele, que esteve à frente da criação do teto de gastos, afirma que o novo arcabouço fiscal mostrou preocupação do governo com o déficit público, mas sempre se soube que era uma regra muito dependente

das receitas, algo que a mudança nas metas fiscais deixa claro.

A equipe econômica tem insistido na mensagem de que o ajuste fiscal é dever de todos os Poderes, após o revés em algumas medidas propostas para aumentar a arrecadação, além da ameaça de novas bombas fiscais, como o retorno do pagamento de quinquênio para promotores e juízes.

— Isso não é só um problema político. O país tem limite para aumentar impostos para pagar despesas do governo. É importante que as empresas criem empregos, renda, para o país crescer. O nível de receita pública no Brasil já é elevado ante países emergentes. (O esforço fiscal) não pode se basear só no aumento de receitas. Isso ainda que seja bem-sucedido, o que infelizmente o Congresso impede, tem limite — disse Meirelles ao GLOBO.

Para o ex-ministro, o caminho correto seria o governo adotar medidas para tornar as metas já estabelecidas factíveis, não alterá-las para que se tornem críveis. No Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2025, o governo fixou em zero o alvo de resultado primário, contra superávit de 0,50% do PIB, anteriormente. As metas dos anos seguintes também foram reduzidas.

— O que o governo deveria fazer na realidade é tomar medidas para tornar a meta crível. O contrário leva à contínua deterioração do cenário fiscal do país e começa a lembrar o governo Dilma, com foco muito grande nas despesas.

Meirelles considera que atender a demanda por programas sociais é necessário, mas que é possível cortar gastos de outras formas. Ele estima que uma reforma administrativa ampla, por exemplo, poderia gerar uma economia de até R\$ 150 bilhões.

— Tem de atender a demanda social sim, mas tendo em vista controlar despesa para que a inflação não suba, o juro não suba e se possa criar empregos.

A alteração das metas se soma a outras iniciativas que podem fragilizar o arcabouço, como a autorização para antecipar um crédito extra de R\$ 15,7 bilhões, que está sendo discutida no Congresso.

Segundo Meirelles, ainda que o teto, implantado quando ele estava à frente da Fazenda, tenha sido modificado, teve resultados muito melhores do que o arcabouço, que já é mais flexível ao limitar as despesas. O teto limitava o aumento das despesas à variação da inflação.

— O teto foi implementado por uma PEC, foram sendo apresentadas outras PECs depois (para alterá-lo). O defeito não é do teto, o defeito é usar a máquina furadeira para mudar o teto. Mas, no final do processo, ainda com resultados muito melhores do que o novo arcabouço, que tem mais espaço para criação de despesa, mas já está tendo toda sorte de mudanças.

A equipe econômica assegura que o compromisso com a consolidação fiscal está mantido. Meirelles diz não ter dúvidas das boas intenções dos ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e do Planejamento, Simone Tebet, mas ressalta que é preciso se ater aos fatos:

— Não vamos conseguir entregar o superávit em 2025. Apesar das intenções, das declarações, a economia vive de fatos reais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/04/2024

FAZENDA INDICA ACEITAR CUSTO DE R\$ 15 BI DO PERSE EM 3 ANOS E ACORDO FICA MAIS PRÓXIMO

Governo tenta chegar a texto na Câmara para encerrar o programa de auxílio ao setor de eventos
Por Iander Porcella (Broadcast) e Victor Ohana (Broadcast)

BRASÍLIA – O Ministério da Fazenda sinalizou aceitar um custo de R\$ 15 bilhões em três anos para o Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), com a extinção do benefício em 2027, de acordo com parlamentares que acompanham a discussão.

O Estadão/Broadcast apurou que um entendimento entre a equipe econômica e a Câmara sobre o projeto de lei que reformula o incentivo tributário está mais próximo, e a votação pode ocorrer na semana que vem. Além disso, o total de setores da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAEs) que farão parte do Perse daqui para frente pode aumentar de 12, no projeto do governo, para um número entre 25 e 28.

A ideia dos deputados é que o Perse tenha um impacto fiscal anual de R\$ 5 bilhões em 2024, 2025 e 2026. Mas haveria uma flexibilidade. Caso em algum desses anos, por exemplo, o custo ficasse em R\$ 4 bilhões, no ano seguinte poderia ser de R\$ 6 bilhões. O valor global para os três anos seria de R\$ 15 bilhões. Essa foi a proposta discutida por parlamentares na noite desta quarta-feira, 17, com o secretário executivo da Fazenda, Dario Durigan.

Em Medida Provisória (MP) editada no fim do ano passado com o objetivo de obter mais receitas, o governo determinou o fim do Perse, criado durante a pandemia de covid-19 para socorrer empresas do setor de eventos em dificuldade financeira, assim como do regime especial de previdência para os municípios e da desoneração da folha de pagamento de 17 setores da economia. Diante da resistência de deputados e empresários, contudo, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, decidiu negociar projetos de lei com propostas intermediárias.



Governo enviou MP ao Congresso para encerrar o Perse, mas depois teve que chegar a acordo para projeto de lei Foto: Mario Agra / Câmara dos Deputados

A defesa do Perse no Congresso ficou ainda mais evidente em uma festa de aniversário conjunta promovida também na noite desta quarta-feira pela relatora do projeto na Câmara, Renata Abreu (Podemos-SP), e pelo autor da proposta que criou o incentivo em 2021, Felipe Carreras (PSB-PE).

Os dois deputados aniversariantes receberam, em Brasília, autoridades dos Três Poderes, como o ministro da Secretaria de Relações Institucionais, Alexandre Padilha, responsável pela articulação política do governo, e os ministros do Supremo Tribunal Federal (STF) Dias Toffoli e André Mendonça. Logo na entrada do local, havia um banner com uma foto dos aniversariantes e a frase 'Sim ao Perse'. Parlamentares de diversos partidos também compareceram à festa, que teve como atração a dupla sertaneja César Menotti e Fabiano.

Com o avanço no entendimento sobre o Perse, os pontos discutidos devem ser levados para a análise do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), na reunião de líderes da próxima terça-feira, 23. Apesar de um acordo estar mais próximo, há um temor na base do governo de que a piora na relação entre Lira e Padilha resulte em um relatório ainda menos favorável para o Executivo.

A dificuldade do governo em acabar com o Perse ocorre num momento em que estão mais limitadas as opções de Haddad para elevar a arrecadação e, com isso, tentar zerar este ano o déficit nas contas públicas. Depois de ter conseguido aprovar, no ano passado, medidas como a tributação dos



fundos dos super-ricos e em paraísos fiscais, o chefe da equipe econômica tem encontrado mais resistência para avançar com a agenda arrecadatória. No Projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) divulgado na segunda-feira, 15, o governo já mudou a meta fiscal de 2025 de superávit de 0,50% para déficit zero.

O projeto de lei que reformula o Perse foi apresentado pelo líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), e tramita em regime de urgência, ou seja, pulou a etapa da análise em comissões e pode ir diretamente para votação no plenário. O texto estabelece um teto de faturamento de R\$ 78 milhões para as empresas terem acesso ao benefício, o que exclui do programa a companhias tributadas com base no lucro real.

Além disso, a proposta do líder do governo determina que o desconto nas alíquotas de PIS, Cofins e Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), hoje em 100% para os beneficiários do programa, cairia a 45% este ano, a 40% em 2025 e a 25% em 2026. No caso do Imposto de Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), o benefício continuaria integral em 2024, mas passaria para 40% ano que vem e a 25% em 2026.

Como mostrou a reportagem, Haddad insiste em manter as empresas do lucro real fora do Perse. Todas as companhias que têm receita bruta acima de R\$ 78 milhões são obrigatoriamente enquadradas nesse regime de tributação. Mas os deputados argumentam que outras empresas que faturam menos podem optar mesmo assim pelo lucro real. Por isso, a tendência é de que esse teto seja mais flexível. Além disso, a redução gradual dos benefícios também deve sofrer alterações, mas sem que essas mudanças façam o programa ultrapassar o custo de R\$ 15 bilhões até 2026.

Está em discussão também o número de setores da Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAEs) que farão parte do Perse daqui para frente. A lei original, de 2021, incluía 44, mas depois houve uma redução para 30. A Fazenda queria, agora, diminuir para 7. No projeto de Guimarães, contudo, o número ficou em 12. A tendência, no momento, é que a relatora eleve essa quantidade, e o número pode ficar entre 25 e 28 CNAES.

Guimarães também propôs no projeto uma autorregularização para empresas que usaram os benefícios do Perse de forma inadequada, mas, segundo deputados, Haddad não acredita que a arrecadação com essa medida será alta. Essas companhias não precisarão pagar multa se confessarem a irregularidade, mas terão de pagar os tributos devidos, de forma integral e parcelada, com juros. Pela proposta, o prazo para aderir a esse programa é de 90 dias a partir da publicação da lei.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/04/2024

PRATES DIZ QUE, POR ENQUANTO, NÃO HÁ MOTIVO PARA MUDAR PREÇO DOS COMBUSTÍVEIS

Agentes do mercado avaliam que há defasagem em relação ao preço internacional
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, disse nesta quinta-feira, 18, que, por ora, não há motivo para reajuste no preço da gasolina e do diesel fabricado pela estatal. "Estamos avaliando todas as condições de mercado. Não há razão para pânico nenhum agora. Não há motivo para variação nenhuma por enquanto. Estamos monitorando o cenário internacional. Por enquanto não há nada que faça mover (o preço dos combustíveis) e o próprio preço do petróleo indica isso."

Prates deu as declarações no evento de lançamento do Mapa de Estaleiros do Brasil, organizado pelo Instituto Brasileiro de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (IBP). Apesar disso, agentes de mercado e entidades veem os preços dos combustíveis com defasagem que tem beirado os dois dígitos com relação ao mercado internacional.

Segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom), a gasolina da Petrobras estaria sendo comercializada a um preço 20% menor que o preço de paridade de importação, enquanto o diesel teria uma defasagem de 10%. As estimativas de defasagem dos preços Petrobras ante o PPI da Abicom e de outras entidades e consultorias são questionadas pela Petrobras.



Jean Paul Prates balançou no cargo de presidente da Petrobras Foto: PEDRO KIRILOS / ESTADÃO

Desde meados de 2023 a Petrobras abandonou o alinhamento ao preço de paridade de importação (PPI), implantado como parâmetro da empresa ainda em 2016. A estatal passou a adotar uma banda de preços, em que a linha inferior é o preço de custo da empresa e a linha superior é o preço alternativo do cliente, ou seja, o preço da concorrência. Ainda assim, diz a estatal, os preços internacionais seguem como referência observada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2024

FUNDO PHOENIX, QUE TEM COMO INVESTIDOR NESLON TANURE, VENCE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE POR R\$ 1 BI

Grupo arrematou estatal com deságio de 33,68%; leilão teve participação de outros dois concorrentes

Por Redação

O Fundo Phoenix, administrado pela Trustee DTVM, e que tem entre seus cotistas o empresário Nelson Tanure, venceu o primeiro leilão de privatização do governador do Estado de São Paulo Tarcísio de Freitas. Com deságio de 33,68%, o fundo arrematou a estatal Emae (Empresa Metropolitana de Águas e Energia) por R\$ 1,04 bilhão.

Também participaram da disputa a Matrix Energy - ligada à comercializadora Matrix Energia, empresa detida pela DXT International S.A. (50,01%), parte do Grupo Duferco, e por fundos de investimento sob gestão da Prisma Capital (49,99%) - e o grupo francês EDF. A disputa ocorreu na tarde desta sexta-feira, na B3, na capital paulista.



O vencedor do certame passará a gerir um ativo com 906 megawatts (MW) em geração hidrelétrica suficiente para abastecer 825 mil residências na Grande São Paulo. A hidrelétrica de Henry Borden (889 MW) é o principal ativo da empresa, inaugurada em 1920 e localizada no pé da Serra do Mar.

Venda da Emae é importante teste para Tarcísio de Freitas, que também quer privatizar a Sabesp Foto: Célio Messias/Governo do Estado de SP

O portfólio conta ainda com outras três Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH), oito barragens e duas usinas elevatórias. A empresa também tem papel importante no controle das cheias no Estado, regulando os níveis dos rios Pinheiros e Tietê e ajudando a prevenir alagamentos. Para isso, é feito o bombeamento das águas do rio para o Reservatório Billings.

Outro serviço prestado pela Emae é a travessia por meio de balsa. A empresa transporta diariamente pessoas e veículos nas travessias Bororé, Taquacetuba e João Basso. “Mensalmente, o serviço da

Emae realiza uma média de 14 mil viagens e transporta gratuitamente 161 mil passageiros e 158 mil veículos”, informou o Governo do Estado.

Embora seja uma empresa pequena, a privatização da Emae tem grande significado para Tarcísio de Freitas, que consegue avançar com um processo que vinha sendo considerado um teste para a privatização da Sabesp.

No ano passado, a Emae teve receita líquida de R\$ 603 milhões e valor de mercado, de R\$ 2,3 bilhões. Além do governo paulista, participam da composição acionária da estatal a Companhia Metropolitana de São Paulo, a Eletrobras e uma parcela minoritária com outros acionistas. A fatia à venda corresponde às participações do governo e do Metrô, que somam quase 40% da empresa.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2024

PETROBRAS APROVA INÍCIO DA REATIVAÇÃO DE FÁBRICA DE FERTILIZANTES EM ARAUCÁRIA, NO PARANÁ

Unidade está desativada desde 2020; estatal também aprovou negociação com ex-empregados sobre termos de como eles serão readmitidos

Por Amélia Alves

A Petrobras informou que a sua diretoria executiva aprovou na quarta-feira 17, por unanimidade, as medidas iniciais para a revitalização e futura retomada das operações da fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados (ANSA), subsidiária integral da companhia.

A planta, localizada no Paraná e que está hibernada (jargão da indústria para dizer que estava desativada) desde 2020, possui capacidade de produção de 720 mil toneladas por ano de ureia e 475 mil toneladas por ano de amônia, além de 450 mil m³/ano do Agente Redutor Líquido Automotivo (ARLA 32).



Petrobras afirma que investimento na produção de fertilizantes voltou a fazer parte do seu portfólio; primeiro passo é reconfigurar e consolidar operações viáveis em ativos que já pertencem à companhia. Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Diante da revisão das diretrizes estratégicas da companhia aprovadas no ano passado, o investimento na produção de fertilizantes voltou a fazer parte do portfólio da Petrobras, informou a empresa, em comunicado ao mercado.

Ainda segundo a estatal, em uma primeira fase desta reentrada no setor, a estratégia tem sido reconfigurar e consolidar operações viáveis em ativos que já pertencem à companhia.

Em relação à ANSA, a diretoria executiva da Petrobras aprovou a negociação com ex-empregados, e junto ao Tribunal Superior do Trabalho (TST), dos termos de como eles serão readmitidos; e o início dos trâmites para contratação de serviços de manutenção e materiais críticos relativos à retomada da planta industrial.

Tanto os acordos trabalhistas quanto a realização das licitações e contratações ficaram condicionados a uma nova deliberação da diretoria executiva, quando os procedimentos estiverem bem definidos, acrescenta a Petrobras, no comunicado.

Além disso, acrescenta, a diretoria recomendou que a ANSA realize trabalhos de campo, buscando a otimização do escopo da parada programada e avaliação da integridade dos equipamentos.

A partir da próxima semana, várias áreas técnicas e administrativas da Petrobras continuarão trabalhando em análises, consultas e recomendações internas com vistas a prover todas as condições para as próximas deliberações a respeito da retomada das operações da ANSA.

Segundo a petroleira, a Diretoria de Processos Industriais também já iniciou os estudos para reativar a unidade de produção de ARLA 32 e o operador de fertilizantes nitrogenados, ureia pecuária e industrial, com vistas a voltar ao mercado e se antecipar ao início da produção.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2024

MANOBRA NO SENADO PODE DIFICULTAR RETIRADA DE 'JABUTIS' EM PROJETO DAS EÓLICAS EM ALTO-MAR

Deputados inseriram no PL medidas como a renovação de subsídios ao carvão; troca de relator no Senado pode ser impasse

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA – A escolha do nome para a relatoria no Senado do projeto de lei que cria o marco de geração de energia eólica offshore (em alto-mar) no País teve como pano de fundo a tentativa de manutenção dos 'jabutis' inseridos na Câmara, que vão sujar a matriz elétrica e encarecer a conta de luz.

Como o projeto começou a tramitar no Senado, sofreu alterações na Câmara e agora retornou à Casa, a expectativa era de que o senador Carlos Portinho (PL-RJ) relatasse novamente a proposta, como é de praxe. Mas a decisão do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PDS-MG), foi entregar o texto para o vice-líder do governo na Casa, senador Weverton (PDT-MA).

Em entrevista ao Estadão, Portinho afirma que a troca foi motivada pelos "jabutis" – textos que pegam carona em um projeto de lei, sem ter relação direta com o objetivo principal da proposta.



Senador Carlos Portinho é o relator do projeto de lei sobre o clube empresa Foto: Arquivo Pessoal/Carlos Portinho

Na Câmara, foram inseridas no PL das eólicas offshore, voltado para a energia limpa, medidas como a renovação de subsídios ao carvão no Sul do País – o que desvirtua o propósito original do texto. Outro ponto polêmico é a contratação de energia a gás nas regiões Norte e Centro-Oeste sem preço-teto definido e por prazo indeterminado. Com isso, especialistas

alertam que o custo dos gasodutos que precisarão ser construídos para levar o gás da costa brasileira a essas regiões poderá ser repassado aos consumidores de energia de todo o País.

O movimento acendeu o sinal vermelho no setor elétrico, que promete forte atuação nos corredores e gabinetes do Senado para desfazer o que foi aprovado pela Câmara.

“O que foi determinante para a mudança do relator foram os outros temas (inseridos no projeto), no retorno da Câmara”, afirma Portinho. “Acho que essas propostas vão gerar muita polêmica e discussão – e isso vai atrasar a votação do projeto, que tem como objetivo principal criar o marco das eólicas offshore. O que defendo é voltar ao texto original”, afirmou.

Portinho afirma que a manobra foi promovida por Pacheco, a quem cabe escolher a relatoria, como presidente do Senado. O senador David Alcolumbre (União-AP), aliado de Pacheco, também teria atuado nos bastidores, segundo apurou a reportagem.



“Já me manifestei que foi quebrado o costume da Casa. Isso é perigoso e espero que não se torne regra. Não tenho rusgas com o senador Weverton, ele apenas foi escolhido o relator pelo presidente Pacheco”, disse.

Procurado, Weverton afirmou, por meio da sua assessoria, que ainda irá se reunir com técnicos da Casa antes de se posicionar sobre os jabutis inseridos no projeto. Já os senadores Pacheco e Alcolumbre não se manifestaram.

Weverton é vice-líder do governo no Senado, o que fará, na visão de interlocutores, com que a pressão do setor elétrico se dê não só sobre o Legislativo, mas também sobre o Executivo. Na última semana, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva convocou oito especialistas em energia para uma reunião no Palácio do Planalto para entender os problemas do setor.

O presidente da Frente dos Consumidores de Energia Elétrica, e ex-diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS), Luiz Eduardo Barata, participou desse encontro. Ele diz que os jabutis inseridos no PL vão na contramão dos objetivos do presidente, pelo forte impacto nas contas de luz.

“O que estamos vendo é uma loucura. E parece que o Senado está se articulando para manter o que foi aprovado na Câmara. O discurso do presidente Lula é reduzir custos, e o que esse projeto faz é justamente o contrário”, disse Barata.

Além do incentivo ao carvão e ao gás, o projeto de lei prevê a prorrogação do prazo para que usinas renováveis entrem no sistema elétrico com subsídios, a contração de usinas de Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCHs), novos incentivos à Geração Distribuída, além de extensão de contratos do Proinfra, a construção de uma planta de hidrogênio verde e a instalação de usinas eólicas no Sul do País.

A soma de todas essas propostas, segundo a consultoria PSR, chegará a R\$ 25 bilhões por ano, o que representará um aumento de 11% na conta de luz. Até 2050, o custo a ser repassado para os consumidores poderá chegar a R\$ 658 bilhões.

“Esses itens inserem na proposta de regulação da produção de energia eólica em alto mar subsídios e outros incentivos à produção de carvão mineral, energia térmica a gás e outras medidas sem qualquer justificativa técnica”, diz a Frente Nacional dos Consumidores de Energia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2024

EMPRESA CONTROLA MASSA FALIDA DA ITAPEMIRIM HÁ MAIS DE UM ANO CONTRA VONTADE DE CREDORES E DA ANTT

Suzantur arrendou a empresa após decisão da administradora da recuperação judicial, mas o governo diz que as licenças para operar as linhas não constituem bens da falida

Por Gustavo Côrtes

Com falência decretada em julho de 2022, a Viação Itapemirim, que chegou a ser a maior transportadora terrestre de passageiros da América Latina, está no centro de uma disputa judicial pelo controle de seus espólios. Há mais de um ano, a empresa Suzantur, comandada pelo empresário Claudinei Brogliato, opera as linhas de ônibus deixadas pelo grupo falido mediante contrato de arrendamento.

A transferência ocorreu em setembro daquele ano por decisão da Justiça a pedido da administradora da recuperação judicial, a empresa EXM Partners, sob protesto de parte dos credores e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Em recurso, o órgão aponta para o que entende ser a apropriação indevida por parte da empresa arrendatária das autorizações para operar trechos em rodovias. Trata-se de licenças expedidas pelo governo e que, na visão da agência, não poderiam ser incluídas no negócio, pois não constituem bens da Itapemirim.

Procurada, a Suzantur afirmou, por meio de seu advogado, que segue todas as regras da ANTT e que a Justiça de São Paulo reconheceu, em segunda instância, a legitimidade do arrendamento, incluindo as linhas de ônibus da antiga Viação Itapemirim. O acordo, chancelado pelo juiz João de Oliveira Rodrigues Filho, da 1.ª Vara de Falências e Recuperações Judiciais de São Paulo, prevê que a empresa pague 1,5% do lucro líquido obtido na operação e se comprometa a desembolsar pelo menos R\$ 2,4 milhões por ano em benefício da massa falida.



Viação Itapemirim entrou em recuperação judicial 2016 Foto: Marcopolo/ Reprodução

“A ANTT, respeitosamente, entende que a referida sentença, na parte em que autoriza e homologa a celebração de contrato entre Massa Falida e Transportadora Turística Suzano Ltda., visando ao arrendamento das linhas de operação em caráter liminar e emergencial representa uma interferência indevida do Poder Judiciário no exercício das atribuições legalmente conferidas a esta agência reguladora federal”, disse o procurador federal Eduardo de Almeida Ferrari em recurso

anexo aos autos do processo. Atualmente, o órgão tenta levar o caso para o Superior Tribunal de Justiça (STJ), em Brasília.

Após a publicação da reportagem, a EXM disse, por meio de sua assessoria, que tanto a opção pelo arrendamento quanto as ofertas apresentadas foram submetidas previamente aos autos da falência com absoluta publicidade e transparência e chanceladas pela Justiça. “A proposta da Suzantur foi vencedora exatamente por ser a única cuja remuneração é baseada em um percentual de faturamento, mas condicionado a um pagamento mínimo. As demais propostas não contemplavam essa possibilidade.”

O imbróglio jurídico marca uma nova etapa do conturbado processo de falência da Itapemirim, iniciado em 2016 com o pedido de recuperação judicial por causa de dívidas que ultrapassavam os R\$ 3 bilhões. A empresa, fundada em 1953 pelo empresário Camilo Cola, foi uma gigante do setor e, ainda em 2022, antes da falência, chegou a ter faturamento diário de R\$ 150 mil. Foi a primeira a construir uma rede de ônibus em todas as regiões do País e a levar seus serviços para locais onde a população tinha como única opção o transporte clandestino.

A crise da companhia começou na década de 2010, quando mudanças regulatórias, a redução do número de passageiros e aumento do preço de itens que respondem por custos fixos, como combustível, pneus e pedágios, afetaram o faturamento da empresa. Nesta época, a empresa já estava sob controle dos netos de Camilo Cola.

No início do processo, o controle da companhia foi transferido para o empresário Sidnei Piva em um plano aceito pelos credores. Conhecido por assumir controle de empresas em situação falimentar, ele coleciona litígios contra os seus donos originais. O acordo previa que 80% do valor da venda dos ativos da companhia fossem utilizados para quitar débitos e os outros 20% seriam direcionados ao custeio da operação.

Em 2020, com a pandemia da covid-19, Piva requereu a inversão desses percentuais, sob a alegação de que a paralisação do transporte rodoviário tornou os termos iniciais do negócio insustentáveis economicamente. O juiz Rodrigues Filho acatou o pedido, o que dificultou o pagamento dos credores.

Após a decisão, Piva criou uma companhia aérea com a marca da falida, a Itapemirim Transportes Aéreos. A empresa operou até dezembro de 2021, quando encerrou as atividades e deixou milhares de passageiros que haviam comprado viagens de Natal e ano novo sem o serviço e à espera dos aviões nos saguões dos aeroportos.



Sidnei Piva comprou o grupo de transporte rodoviário Itapemirim por R\$ 1 em 2016 Foto: Werther Santana/Estadão

No ano seguinte, Piva foi afastado. A EXM então decretou falência da companhia e aceitou a proposta da Suzantur, abrindo uma nova disputa que envolve a ANTT, empresas adversárias e credores insatisfeitos.

De acordo com a EXM, a convolação em falência foi necessária devido à “inviabilidade financeira após desvios de mais de R\$ 40 milhões do caixa pela gestão

de Sidnei Piva, a demissão em massa de funcionários e atrasos na folha de pagamento, o abandono de ônibus, imóveis, guichês de venda de passagens e paralisação quase total das operações”. Cita ainda a sonegação das informações contábeis e operacionais no processo de recuperação judicial por mais de 2 anos.

A Suzantur é uma empresa de transporte urbano fundada em 1982 por três empresários do ABC Paulista. Um ano depois, seu atual controlador, Claudinei Brogliato, passou a figurar no quadro societário por meio da aquisição da participação de Ângelo Roque Garcia, irmão de José Garcia Netto, o Netinho, dono do banco Caruana Financeira e de quem Brogliato era braço-direito. A Caruana Financeira tem atuação voltada ao mercado de transporte e é especializada em crédito para empresas de transporte.

Ângelo deixou a empresa em 2011 e transferiu as cotas que mantinha a Brogliato, que passou a responder como principal controlador.

Propostas

Uma outra empresa, a Viação Garcia, fez proposta similar à da Suzantur pelo direito de explorar comercialmente as 125 linhas da massa falida e já detinha as autorizações necessárias e 80 anos de expertise em transporte rodoviário. Ofereceu 1,65% do lucro líquido da operação, mas sem um valor mínimo. A EXM, no entanto, preferiu a firma de Brogliato, que até a celebração do contrato de arrendamento, atuava apenas no transporte urbano no ABC Paulista e no interior de São Paulo.

A Suzantur prestou o serviço em menos de 30% das linhas que arrendou e deixou 96 trajetos paralisados. As informações constam em ofício da ANTT enviado ao juízo da recuperação judicial em outubro do ano passado em que a agência atesta que a empresa não demonstrou condições de operar todo o acervo de linhas da Itapemirim e, assim, estaria causando prejuízos a usuários e a credores da massa falida.

Em uma petição juntada ao processo, a empresa apresentou a ata de uma reunião de seus executivos com servidores do órgão. De acordo com as informações do documento, ambas as partes teriam concordado com o início paulatino da operação das linhas. Segundo a defesa da Suzantur, essa é a razão pela qual parte dos trechos ainda não estão em funcionamento.

Outras empresas fizeram propostas após a constatação de que a Suzantur não cobria todo o conjunto arrendado. A Viação Águia Branca propôs pagar R\$ 3 milhões por ano pelo controle de 28 dos 125 trechos. O valor é superior aos cerca de R\$ 2,4 milhões pagos pela Suzantur por todas as linhas. A Viação Rio Doce ofereceu R\$ 540 mil anuais para explorar 11 dos 125 trechos. O montante representa quase R\$ 50 mil por trecho, enquanto o contrato em vigência rende R\$ 19,2 mil. Ambas as ofertas foram recusadas pela EXM.

Com relação às ofertas, a defesa da Suzantur lembra que foram feitas depois que o contrato de arrendamento em vigor já havia sido assinado. Afirma também que as propostas das concorrentes estão limitadas a percursos economicamente mais vantajosos e ignoram trechos de menor demanda que foram abarcados pela proposta da empresa.

Em setembro de 2022, a Associação de Ex-funcionários e Credores do Grupo Viação Itapemirim protocolou um embargo de declaração no qual se opôs à decisão da administradora da recuperação judicial de decretar a falência da empresa e aceitar a proposta de arrendamento feita pela Suzantur.

A entidade disse que esta medida passou por cima de decisão da Assembleia Geral de Credores, realizada em maio daquele ano, que havia rejeitado a convocação em falência e aprovado transferir a administração da massa falida para a empresa Transconsult. Colocou em questão, ainda, a imparcialidade da EXM, que não teria analisado propostas de arrendamento feitas por outras empresas.

“Verifica-se a obscuridade da referida sentença embargada com relação à escolha da empresa arrendante. Não existe qualquer comparativo entre as propostas apresentadas nos autos da recuperação judicial e de longe, foi ‘premiada’ a pior proposta, em prejuízo à coletividade de credores”, diz o processo da associação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/04/2024

LEILÃO DA EMAE MARCA ESTREIA DE TARCÍSIO NAS PRIVATIZAÇÕES DE SP E É TESTE PARA VENDA DA SABESP

Estatual será leiloada nesta sexta-feira, na B3, na capital paulista; expectativa é que negócio gere, pelo menos, R\$ 780 milhões

Por Luciana Collet (Broadcast) e Wilian Miron (Broadcast)

O governador do Estado de São Paulo Tarcísio de Freitas fará nesta sexta-feira, 19, sua estreia nas privatizações paulistas. A Emae (Empresa Metropolitana de Águas e Energia) será leiloada às 14h, na sede da B3, na capital, e tente a ser um teste para a venda futura da Sabesp. Três grupos entregaram a documentação de habilitação para o leilão: a Matrix Energy, o Grupo EDF e o Fundo Phoenix, administrado pela Trustee DTVM, e que tem entre seus cotistas o empresário Nelson Tanure. O negócio deve movimentar, pelo menos, R\$ 780 milhões.

Criada em 1998, após o processo de cisão da Eletropaulo, a empresa opera um sistema hidráulico e gerador de energia entre a região metropolitana de São Paulo, Baixada Santista e médio Tietê. No total, tem capacidade de gerar quase 1 mil megawatts (MW), suficiente para abastecer 825 mil residências na Grande São Paulo.

A hidrelétrica de Henry Borden é o principal ativo da empresa. Inaugurada em 1920 e localizada no pé da Serra do Mar, a usina produz sozinha 889 MW. O portfólio conta ainda com outras três Pequenas Centrais Hidrelétricas (PCH), oito barragens e duas usinas elevatórias. A empresa também tem papel importante no controle das cheias no Estado, regulando os níveis dos rios Pinheiros e Tietê e ajudando a prevenir alagamentos. Para isso, é feito o bombeamento das águas do rio para o Reservatório Billings.



Outro serviço prestado pela Emae é a travessia por meio de balsa. A empresa transporta diariamente, 24 horas por dia, pessoas e veículos nas travessias Bororé, Taquacetuba e João Basso. “Mensalmente, o serviço da Emae realiza uma média de 14 mil viagens e transporta gratuitamente 161 mil passageiros e 158 mil veículos”, informou o Governo do Estado.

Tarcísio pretende privatizar a Sabesp ainda em 2024 Foto: TABA BENEDICTO / ESTADÃO

No ano passado, a empresa teve receita líquida de R\$ 603 milhões e valor de mercado, de R\$ 2,3 bilhões. Além do governo paulista, participam da composição acionária da estatal a Companhia



Metropolitana de São Paulo, a Eletrobras e uma parcela minoritária com outros acionistas. A fatia à venda corresponde às participações do governo e do Metrô, que somam quase 40% da empresa.

Participantes

Conforme o edital, o preço mínimo do leilão, para o lote único das ações, foi definido em R\$ 52,85 por ação. Com isso, ao preço mínimo, a venda envolve R\$ 779,815 milhões. Leva a empresa que oferecer o maior valor unitário por ação.

Entre os potenciais vencedores está Fundo Phoenix, de Nelson Tanure. Ele é um dos acionistas de referência da Light, em recuperação judicial, e tem longo histórico de investir em empresas em dificuldade financeira e operacional, ou com necessidade de recuperação. Além da distribuidora de energia fluminense, ele já atuou em segmentos como telecomunicações com a Oi, e em construção com a Gafisa, entre outros investimentos.

Outra concorrente é a Matrix Energy, que está ligada à comercializadora Matrix Energia, empresa detida pela DXT International S.A. (50,01%), parte do Grupo Duferco, e por fundos de investimento sob gestão da Prisma Capital (49,99%). A empresa é considerada uma das principais comercializadoras independentes do País e tem buscado investimentos em energia renovável, incluindo projetos de geração distribuída e centralizada, além de baterias, com um plano de investimentos que soma R\$ 1 bilhão até o fim de 2025.

Em recentes entrevistas ao Estadão/Broadcast, executivos do grupo comentaram que até agora o interesse em crescer na geração centralizada, isto é, usinas de grande porte, esbarrou na complexidade do momento de mercado, com preços da energia ainda muito achatados, que dificultam a viabilização de projetos. “Mas acreditamos na tese de desenvolvimento de geração centralizada, que deve ter uma janela mais pra frente”, disse, na ocasião, o diretor da Matrix Guilherme Hanna.

A Matrix Energia fechou 2023 com Ebitda de R\$ 167 milhões, 29% acima do ano anterior, e receita líquida de R\$ 2 bilhões. O patrimônio da companhia soma de cerca de R\$ 1,1 bilhão. Procurada para comentar a participação no leilão da Emae, a empresa preferiu não se pronunciar.

Já a francesa EDF tem negócios no segmento de geração de energia com as usinas termelétricas Norte Fluminense 1 e 2, e 51% da hidrelétrica Sinop. O grupo ainda opera no Brasil ativos de transmissão e tem planos de ampliar sua atuação no País. Procurada, a EDF não retornou.

Ausência

O leilão da Emae não contará com a participação de duas empresas que já foram consideradas por observadores do mercado como favoritas a levar o ativo: Auren e Âmbar Energia, do grupo J&F. As duas empresas têm se mostrado ativas na busca por alternativas de crescimento via aquisições, mas optaram por não apresentar propostas pela estatal paulista.

Fontes próximas às empresas sinalizaram que o preço mínimo indicado no leilão foi considerado muito elevado. “Seria um negócio que não agregaria muito valor para os acionistas da Auren”, disse um observador, citando que a empresa tende se concentrar em outras oportunidades, como uma potencial compra da AES Brasil.

Outra empresa que chegou a ser cotada para participar do certame é a Eletrobras, que detém participação relevante na Emae, com 39% do capital total da estatal paulista, exclusivamente em ações preferenciais. A empresa tem sinalizado ao mercado a intenção de consolidar posição de controle nos ativos, ou o desinvestimento. Segundo fontes, a empresa chegou a discutir com o governo estadual a inclusão de sua participação no pacote à venda no leilão, mas não teve sucesso. Com isso, alimentou rumores de que poderia tentar comprar a fatia estatal. Não apresentou, porém, proposta para levar os demais 39% ofertados pelo governo paulista.

Uma pessoa com conhecimento sobre Emae disse que a estatal paulista não é “um ativo óbvio de geração”, já que tem complexidades de gestão, como a operação de barragens, ativos de pequeno

porte e imóveis. Além disso, precisará passar por um processo de recuperação (turnaround) típico das privatizações. Na sua visão, isso pode ter afastado algumas empresas mais tradicionais do setor.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/04/2024*

RAÍZEN VENDE 31 PROJETOS DE USINAS DE GERAÇÃO SOLAR POR R\$ 700 MILHÕES À ELIS ENERGIA, DO PÁTRIA

Operação ainda precisa ser aprovada por órgãos reguladores, como o Cade
Por Amélia Alves

A Raízen informou nesta quinta-feira que assinou com a Élis Energia, controlada pelo Pátria Infraestrutura IV Fundo de Investimento, sob gestão do Pátria Investimentos, a venda de 31 projetos de usinas de geração solar distribuída (UFVs) com capacidade instalada agregada de até 115,4 megawatt-pico (MWp).

Nos termos do contrato, a Élis Energia concordou em adquirir as usinas pelo valor agregado de até R\$ 700 milhões, aproximadamente, a serem pagos à medida que os projetos forem desenvolvidos e construídos pela Raízen e transferidos à compradora até dezembro de 2025.



A operação, ainda segundo a Raízen, está alinhada à estratégia de reciclagem de portfólio e criação de valor da companhia, “contribuindo também para redução do endividamento”.

Parques solares serão transferidos para Elis Energia conforme forem sendo concluídos Foto: Daniel Teixeira/Estadão

A conclusão e fechamento da operação, contudo, ainda estão sujeitos à verificação e aprovação pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), bem como ao cumprimento das demais condições precedentes estabelecidas no contrato, afirma a Raízen, em comunicado ao mercado.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 19/04/2024*



VALOR ECONÔMICO (SP)

MERCADO DE RODOVIAS VÊ ONDA DE NOVOS OPERADORES

Concessões de rodovias atraem novos grupos, como EPR, Starboard, INC, Vinci, Acciona, OHLA, Azevedo & Travassos, entre outros

Por Taís Hirata — De São Paulo

O mercado de rodovias começa a observar uma nova onda de investidores no setor, que hoje não depende mais dos operadores consolidados para viabilizar novas concessões.

Esse movimento ficou claro nos dois leilões rodoviários realizados nos últimos dias – da BR-040 em Minas Gerais e do Lote Litoral Paulista -, em que diversos atores relativamente novos no setor participaram ou chegaram perto de apresentar oferta: EPR, Acciona, OHLA, Azevedo & Travassos e outros dois consórcios de empresas de engenharia.



Desafios macroeconômicos, como a taxa de juros elevada, ainda são entraves para expansão do mercado, diz Natália Marcassa, presidente da MoveInfra — Foto: Wenderson Araujo/Valor

Nos últimos dois anos, também houve a entrada de novos atores: a Starboard levou o contrato do Rodoanel Norte em São Paulo; a italiana INC conquistou o Rodoanel de Belo Horizonte; e, no mercado secundário, a francesa Vinci comprou 55% de uma concessão do Pátria.

Para analistas do setor, trata-se de um movimento relevante, principalmente considerando o grande volume de leilões em estruturação pelos governos. No entanto, ainda há desafios, como a dificuldade de captação de recursos e a oscilação cambial. Além disso, há dúvidas sobre quantos desses novos atores recentes de fato vão persistir no mercado e consolidar plataformas de longo prazo.

A EPR, formada pelo grupo brasileiro Equipav e pela gestora Perfin, é apontada como principal exemplo de um novo grupo que demonstra ter vindo para ficar. Desde 2022, a empresa já conquistou três concessões estaduais do governo de Minas Gerais e dois contratos federais (da BR-040 em Minas e do Lote 2 de rodovias do Paraná).

Mas há um leque variado de investidores que conquistaram ou compraram concessões de rodovias nos últimos anos, e que ainda têm atuação mais tímida: a espanhola Sacyr, com um projeto no Rio Grande do Sul; a Simpar, que tem um contrato no Piauí; a Monte Partners, que adquiriu contratos da Odebrecht no Nordeste; a Starboard; a INC; além de diversos consórcios formados por diferentes construtoras.

Mercado observa novos interessados, como Starboard, EPR, Acciona, INC, OHLA e Vinci

“Ainda é cedo para dizer que alguns desses grupos estão criando plataformas de continuidade para investir no setor. Será necessário observar melhor o apetite daqui para frente. Mas o que já é possível confirmar é que os grandes operadores tradicionais que figuravam como sempre os mesmos nos leilões agora passam a não participar ou a participar discretamente, e vemos outros atores, o que é positivo”, afirma Marcos Ganut, sócio-diretor da A&M (Alvarez & Marsal).

Entre 2019 e 2022, a CCR e a Ecorodovias dominaram os leilões do governo federal. De seis leilões federais realizados no período, cinco tiveram uma das operadoras como vencedora, e praticamente não houve outros concorrentes. Porém, nos últimos dois anos, a participação dos dois grupos tem sido baixa.

Para Natália Marcassa, presidente da MoveInfra e ex-secretária do Ministério de Infraestrutura, o alto volume de projetos de rodovias em estruturação favoreceu a vinda de novos atores nos últimos anos. “Esse movimento é também fruto de um trabalho dos governos de mostrar que tem um ‘pipeline’ extenso de projetos. Então o investidor sabe que se não

movimento é também fruto de um trabalho dos governos de mostrar que tem um ‘pipeline’ extenso de projetos. Então o investidor sabe que se não conseguir um contrato aqui, vai ter outras oportunidades para entrar no mercado”, diz ela.

“Operadores mais tradicionais não têm participado, e há novos atores” Marcos Ganut

“Hoje vemos uma nova onda, com uma multiplicidade de grupos, com diferentes estilos e portes, que vão se interessar por ativos com perfis específicos. Não voltaremos a ver leilões como no início dos anos 1990, em que havia seis, sete interessados. Mas acredito que bons projetos vão atrair interessados”, avalia Rodrigo Campos, sócio do Vernalha Pereira Advogados.

Outro aspecto positivo apontado por especialistas é o avanço na qualidade dos contratos, que passaram a incorporar mecanismos de compartilhamento de riscos e mecanismos de resolução de problemas. “Os contratos de rodovias estão cada dia melhores. Hoje o que reduz o interesse é menos o aspecto regulatório do setor no geral e mais problemas específicos de determinados projetos, como foi o caso do leilão da BR-381 [que não atraiu interessados e teve que ser cancelado, no fim de 2023]”, afirma Letícia Queiroz, sócia do Queiroz Maluf Advogados.

Por outro lado, a percepção é que desafios macroeconômicos ainda afastam novos operadores de peso. “A taxa de retorno dos contratos, quando medida em dólar, é um problema. São projetos que demandam capital intensivo, mas com receita em real, em um país onde a variação cambial é significativa. Qual será a taxa em dez anos? Ninguém consegue responder. Então muitos investidores internacionais preferem um retorno mais previsível”, diz Ganut. Para Marcassa, a taxa de juros ainda elevada é também um desafio, não só para a atração de grupos, mas também para operadores presentes no país.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2024

FUSÕES E AQUISIÇÕES NO SETOR DE ENERGIA DEVEM MOVIMENTAR R\$ 30 BILHÕES NESTE ANO

Operações são estimuladas, sobretudo, por reciclagem de ativos e redução de portfólio

Por Fernanda Guimarães e Robson Rodrigues — De São Paulo



Leonardo Cabral, do Santander, vê movimento forte de energia e “utilities” — Foto: Leo Pinheiro/Valor

Na carteira de operações dos grandes bancos, as transações vinculadas ao setor de energia elétrica têm representado um peso significativo, especialmente em termos de volume financeiro. A estimativa das instituições financeiras é de que as operações de venda e compra de empresas (M&A, na sigla em inglês) movimentem ao menos R\$ 30 bilhões em 2024, podendo chegar até em R\$ 40 bilhões em um horizonte de 18 meses.

Se confirmada a expectativa, o volume financeiro tem potencial de praticamente dobrar o anotado no ano passado, quando operações de fusões e aquisições do setor alcançaram cerca de R\$ 20 bilhões, em um ano morno para transações no Brasil.

Das operações que já estão na mesa, uma de grande peso é o pacote de térmicas da Eletrobras, processo que já entrou na segunda fase, com três interessados, e pode girar em cerca de R\$ 8 bilhões, conforme antecipou o Valor. Outro relevante é o da AES Brasil, que decidiu sair do país. Uma das interessadas é a Auren (controlada pelo grupo Votorantim e CPPIB), que tem 5% da AES - a empresa chegou a fazer proposta vinculante, mas não agradou a AES Corp.

A portuguesa EDP engrossa a lista. Ela tenta vender sua hidrelétricas no Amapá e e reengajou no início do ano o Bradesco BBI no processo. Na última tentativa, o fundo canadense CDPQ fez proposta para comprar os ativos, mas o grupo não encontrou condições do que classificou como “justas” de venda.

Para o responsável pelo banco de investimento do Citi no Brasil, Eduardo Miras, o setor de energia segue ocupando espaço importante no pipeline do banco, em operações típicas de reciclagem dos ativos do portfólio. “No setor de energia elétrica, ao contrário de outros segmentos, é comum a reciclagem de ativos, mesmo entre os estratégicos.” Isso significa que empresas e investidores financeiros de tempos em tempos vendem ativos para buscar outras oportunidades que podem trazer mais retorno.

“É comum a reciclagem de ativos, mesmo entre estratégicos” — Eduardo Miras

No ano passado, a aposta era de um mercado mais movimentado para o setor, mas, ao final, o cenário de fusões e aquisições foi aquém do esperado de forma geral. Com isso, algumas transações foram postergadas por conta de valores que ficaram aquém do esperado pelos vendedores. O ambiente mais fraco também veio na esteira do baixo preço da energia e queda da atividade em toda indústria, especialmente pelo ambiente de juros ainda altos e bolsa local fechada para aberturas de capital, há mais de dois anos, prejudicando as frentes de financiamento.

Mesmo assim, grandes operações bilionárias saíram do papel e marcaram o ano, tal como a venda de 50% de participação societária em oito ativos de transmissão da Neoenergia ao GIC. Outro negócio foi fechado pela EDP Brasil, que vendeu ativos de transmissão por R\$ 2,7 bilhões ao fundo de infraestrutura da Actis.

Diante do cenário de redução da inflação e o arrefecimento do juros para este ano, as operações de M&As voltaram à mesa este ano e podem alavancar as transações em 2025. Segundo fontes de mercado, existe outro impulso. A privatização recente de duas gigantes do setor, como Copel, no ano passado, e Eletrobras, colocaram na mesa mais duas empresas que antes estavam praticamente de fora do cenário de M&A, mas que agora não têm mais amarras para a venda de ativos, ou mesmo para novos investimentos em empresas. A Copel, por exemplo, está recebendo propostas para a venda da Compagas, mais uma transação esperada para ser concluída em 2024.

Miras, do Citi, aponta que a recente queda do preço da energia tem funcionado neste momento como um impulsor de novas conversas, já que as empresas passam a colocar na balança opções entre novos investimentos (greenfields) ou estratégias de M&A, que podem fazer mais sentido nesse contexto. O executivo do Citi também coloca na conta de operações do setor os negócios envolvendo a indústria de óleo e gás, que estão ganhando corpo e devem acelerar ao longo do ano.

O pontapé neste segmento foi dado no fim de 2023, quando o Grupo J&F, dos irmãos Joesley e Wesley Batista, entrou no setor de óleo e gás, com a aquisição da Fluxus. Em abril deste ano, a Azevedo & Travassos comprou campos na Bacia do Potiguar e voltou à exploração de petróleo. Mais recentemente, Enauta e 3R assinaram um acordo para fusão.

Megatransações

Compra e venda de ativos de energia podem ganhar pulso nos próximos anos

2022

Equatorial Energia compra Celg-D, da Enel Brasil	R\$ 1,57 bilhão
Copel compra eólicas da EDP	R\$ 1,8 bilhão
Eneva conclui compra da Celse	R\$ 6,7 bilhões*

2023

Actis compra ativos de transmissão da EDP Brasil	R\$ 2,7 bilhões
Starboard e Perfin compram usina a carvão da Engie	R\$ 2,2 bilhões*
CDPQ compra Intesa, da Equatorial	R\$ 714 milhões.
Engie compra usinas solares da Atlas	R\$ 3,24 bilhões
Âmbar compra térmica a gás da Copel	R\$ 321 milhões
Squared compra 49% da Órigo	R\$ 2 bilhões
CDPG compra da Engie fatia da TAG	R\$ 3,1 bilhões

2024

Âmbar conclui compra de usina a carvão da Eletrobras	R\$ 72 milhões
Brookfield compra portfólio solar da Trinity	Mais de R\$ 600 milhões
Vale compra participação da Aliança na Cemig	R\$ 2,7 bilhões

Projetos sobre a mesa

Térmicas da Eletrobras
Usinas de geração da Ibitu
Brookfield busca sócios para entrar em biometano
Hidrelétricas da EDP no Amapá
AES vendendo ativos para deixar o Brasil
Copel busca comprador para Compagás
Sterlite quer vender linhas de transmissão para sair do Brasil
Cemig quer interessados em comprar sua fatia na Taesa e em Belo Monte
Enel tem intenção de vender distribuidora no Ceará**

*Inclui dívidas, **Processo está em estado de espera, já que a concessão vence em 2028 e depende de trâmites regulatórios

O mesmo aquecimento vem sendo sentido no Santander Brasil. Por lá, as operações envolvendo energia e “utilities” são numerosas e chegam a praticamente metade do volume, se a análise for valor financeiro, aponta Leonardo Cabral, responsável pela área de renda variável e M&A do banco

espanhol no país. O executivo aponta que operações envolvendo compradores estrangeiros devem também ganhar força, dado o interesse no setor no Brasil.

E o passado recente tem mostrado a força do setor e um amplo movimento de reciclagem de ativos. Dados da boutique de M&A RGS Partners, enviados ao Valor, mostram que, entre 2013 e 2023, o setor elétrico puxou o segmento de M&As e mercado de capitais no Brasil, por conta da forte pressão pela descarbonização da matriz energética com fontes renováveis, notadamente eólica e solar.

O sócio da RGS Partners, Hugo Pacheco, acredita que, no ano, as operações em geração distribuída solar devem ser destaque. Operações recentes comprovam a tese. As gestoras Nova Milano, Squared e Brookfield, por exemplo, entraram no setor com importantes aquisições e injeção de capital.

Isso ocorre devido a mudanças na regulação, que desencadeou uma “corrida pelo ouro” na construção de ativos para aproveitarem os subsídios. Recentemente concluídos, esses empreendimentos agora passam das mãos dos antigos proprietários, que assumiram riscos da construção, para os fundos de investimento ou consolidadores, que preferem assumir a propriedade dos empreendimentos sem se expor ao risco da construção.

“No ambiente regulatório, por conta da abertura do mercado livre de energia, já estamos vendo uma grande conversão de novos consumidores para este novo ambiente de contratação de energia e começamos a ver também uma movimentação dentro de algumas comercializadoras, que deve completar o movimento de M&A”, projeta Pacheco.

Procuradas, Copel, Ibitu, Sterlite, Enel não quiseram se manifestar. A AES disse que sua controladora, AES Corp, avalia alternativas para financiar o crescimento da companhia e melhorar sua estrutura de capital. A Eletrobras e Cemig não responderam ao pedido de entrevista.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2024

'HUMOR DO MERCADO ESTÁ AZEDANDO MUITO RAPIDAMENTE', DIZ MANSUETO

Para o economista-chefe do BTG, que foi secretário do Tesouro, se a economia continua crescendo, não há pressa em reduzir os juros

Por Bloomberg



Mansueto Almeida, economista-chefe do BTG Pactual e ex-secretário do Tesouro Nacional — Foto: Carol Carquejeiro/Valor.

A mudança na meta de superávit em 2025 deixou no mercado a percepção de que o governo “jogou a toalha” sobre o ajuste fiscal, segundo Mansueto Almeida, sócio e economista-chefe do BTG Pactual.

O Brasil precisa mostrar compromisso com as contas públicas que inclua a contenção de gastos para se diferenciar de forma positiva dos demais países emergentes e evitar a piora das expectativas, diz Mansueto, que foi secretário do Tesouro entre 2018 e 2020. “O humor do mercado está azedando muito rapidamente”, afirma.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, confirmou nesta semana uma meta de resultado primário zero para o próximo ano, inferior ao objetivo anterior de superávit de 0,5% do PIB. O receio de piora fiscal, combinado às apostas de que os juros permanecerão altos por mais tempo no exterior, levou o dólar a disparar para acima de R\$ 5,20, enquanto as taxas de juros futuras passaram a apontar uma Selic acima de 10% no final do ciclo de cortes.

O economista do BTG destaca que a comunicação da mudança foi negativa, ao passar a ideia de que o déficit permanecerá até o final do governo. Isso amplificou a reação dos investidores, segundo ele.

“Como o governo não conseguiu aumentar a arrecadação como queria, ele mudou a meta. A comunicação foi ruim”, diz Mansueto, para quem o governo deveria ter mostrado o que poderia fazer em relação às despesas.

Apesar da forte pressão no mercado, o Brasil ainda não vive uma situação de grave crise, sem volta, pois a atividade forte e a balança comercial sólida dão fôlego ao país. No entanto, é preciso uma resposta no campo fiscal para evitar maior deterioração das expectativas, diz o ex-secretário do Tesouro.

Juros e câmbio

O Banco Central deverá promover novos cortes de juros e levar a Selic até 9,75%, segundo Mansueto Almeida. Esta projeção de juro, contudo, considera um câmbio na casa de R\$ 5,00, o que significa que a taxa Selic no final do ciclo poderá ter de ser mais alta se o dólar continuar no nível atual, superior a R\$ 5,20.

Além do cenário de juros mais altos no exterior, a atividade forte no Brasil também joga contra as estimativas de um alívio monetário mais acentuado pelo Copom. O BTG elevou a projeção de crescimento este ano de 2% para 2,3%, diante da percepção de vendas no varejo e mercado de trabalho muito fortes.

Segundo ele, tanto no Brasil como nos EUA os bancos centrais acertaram mais do que os mercados, ao adotar desde o início uma postura mais cautelosa, enquanto os investidores apostavam em cortes mais profundos das taxas. “Se a economia continua crescendo, não há pressa em reduzir os juros”, disse o ex-secretário do Tesouro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/04/2024

FUNDO PHOENIX OFERTA R\$ 1,04 BI E VENCE LEILÃO DE PRIVATIZAÇÃO DA EMAE

Lance vencedor representa um ágio de 33,68% sobre o preço mínimo
Por Robson Rodrigues e Taís Hirata — De São Paulo



EMAE - Empresa Metropolitana de Águas e Energia, São Paulo (SP) — Foto: Facebook/@EMAE

O Fundo Phoenix, que tem o investidor Nelson Tanure como cotista, venceu o leilão de privatização da Emae (Empresa Metropolitana de Águas e Energia) com uma oferta de R\$ 70,65 por ação, o que representa um pagamento total de R\$ 1,04 bilhão.

O valor é 33,68% maior do que o preço mínimo definido no edital. Como as propostas das empresas tiveram diferença de valores inferior a 20%, a disputa foi ao

viva-voz com 53 lances.

A francesa EDF fez uma proposta de R\$ 70,31 por ação da companhia, um ágio de 33,04%, e a Matrix Energy ofertou R\$ 59,66 por ação, um prêmio de 12,02% sobre o preço mínimo.

“Privatizar uma empresa não é fácil, o resultado foi muito bom. Pegamos uma empresa muito arrumada, nossa responsabilidade agora aumenta, para a empresa continuar a crescer, gerar empregos. A gente vai conseguir trazer a empresa a um patamar até melhor do que está hoje”, disse Maurício Quadrado, presidente do Banco Master, logo após a vitória.

O principal ativo da Emae é a hidrelétrica de Henry Borden, cujo complexo inclui os reservatórios Billings e Guarapiranga, as usinas elevatórias de Traição e Pedreira, além do papel estratégico no controle dos níveis dos rios Tietê e Pinheiros, especialmente durante o período chuvoso. A empresa também opera as hidrelétricas de Porto Góes, em Salto (SP), e Rasgão e Pirapora, ambas em Pirapora do Bom Jesus (SP). As concessões das usinas vencem entre 2042 e 2044.

Além disso, a estatal tem entre seus ativos a usina térmica Piratininga, arrendada à Petrobras desde 2007, e um contrato de exploração comercial de áreas adjacentes à usina de Traição, nos bairros nobres de Cidade Jardim e Vila Olímpia. A concessionária Usina São Paulo é controlada pela JHSF.

O processo foi conduzido na modalidade de lote único. Na licitação, o Estado vendeu a totalidade de suas ações na Emae (14,7 milhões de ações), que representa 39% do total, mas 97,6% das ações ordinárias, com direito a voto, o que garante controle do negócio.

A Eletrobras, que detém outros 39% do capital da Emae (por meio apenas de ações preferenciais, sem direito a voto), chegou a estudar a fundo o projeto. Segundo fontes, a companhia elétrica avaliou entrar na licitação de duas formas: como concorrente ou como vendedora. A empresa tentou costurar junto ao Estado uma saída da empresa dentro do mesmo processo de venda, porém, não teve sucesso. Ao fim, o grupo acabou não entrando na licitação. Hoje, a Eletrobras passa por uma reestruturação interna, com foco no desinvestimento de ativos não estratégicos e na venda de posições minoritárias.

A Emae também chegou ser estudada por grupos do setor elétrico como Auren, CTG, Âmbar Energia (do grupo J&F), que, no entanto, desistiram do leilão. Um fator que afastou grupos do setor da disputa é que a estrutura da estatal, que mistura diferentes áreas de atuação, é complexa.

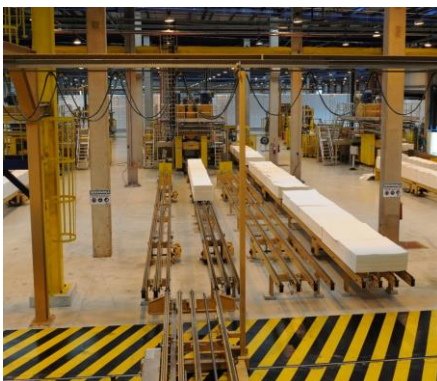
Analistas apontam uma dificuldade na operação de seus equipamentos hidrelétricos, localizados na represa Billings, no Rio Pinheiros e no complexo do Tietê. Isso porque os ativos vão além da geração de energia. No rio Pinheiros, por exemplo, há também a gestão das enchentes em São Paulo. Além disso, o rio possui o potencial de ser uma usina reversível, devido à presença do reservatório a montante, conhecido como Billings.

O processo de privatização da Emae teve início em 2020, durante o mandato do então governador João Dória. Entretanto, enfrentou atrasos devido a questionamentos judiciais. Somente em junho de 2023, já sob a administração de Tarcísio Freitas, é que os estudos foram iniciados.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 19/04/2024

SUZANO ANUNCIA NOVOS REAJUSTES PARA A CELULOSE DE EUCALIPTO

Reajuste vale para maio, em todas as regiões
Por Stella Fontes, Valor — São Paulo



— Foto: Carol Carquejeiro/Valor

A Suzano está comunicando a seus clientes mais uma rodada de aumentos de preço para a celulose de eucalipto, em todas as regiões, válidos para pedidos em maio. Os reajustes serão de até US\$ 80 por tonelada, em meio à demanda aquecida pela fibra nos diferentes mercados e problemas do lado da oferta.

Para a Ásia, o aumento será de US\$ 30 por tonelada. A companhia não informa os novos valores, que variam de mercado a mercado. Mas, considerando-se o preço à vista nesta semana, de US\$ 710,50 por tonelada na China, a expectativa é de cotação em torno de US\$ 740 por tonelada naquele mercado no próximo mês.

Na Europa, o reajuste será de US\$ 60 por tonelada, levando a US\$ 1.440 por tonelada o preço de referência em maio. É o maior valor nominal já registrado naquele mercado, porém sobre ele incidem descontos, que têm sido crescentes ao longo do tempo.

Já na América do Norte o aumento anunciado é de US\$ 80 por tonelada. Considerando-se o preço de referência esperado para abril, o preço poderá chegar a US\$ 1.670 por tonelada, também o maior nível nominal da história.

Em entrevista ao Valor no início do mês, o diretor comercial de celulose da Suzano, Leonardo Grimaldi, apontou que o aumento do frete marítimo decorrente da instabilidade gerada por rebeldes no Mar Vermelho, a greve em portos finlandeses — a Finlândia é importante supridor de celulose para a Europa —, o fechamento maior do que o esperado de fábricas de alto custo e estoques abaixo dos níveis normais vinham dando suporte aos preços da matéria-prima, que tem sofrido reajustes mensais em 2024.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/04/2024

PORTO DE SUAPE BUSCA AMPLIAR OPERAÇÕES E OFERTA NOVOS LOTES

Empresas têm até 30 de abril para manifestar interesse perante a administração do Porto de Suape, localizado no estado de Pernambuco. Especialista imobiliário destaca grande potencial econômico e logístico da região, com “infraestrutura de ponta para os negócios”

Por Dino



Porto de Suape busca ampliar operações e oferta novos lotes — Foto: DezNoventa

O Complexo Industrial Portuário de Suape, localizado em Ipojuca (PE), está disponibilizando três áreas para arrendamento (contrato de cessão de uso) por empresas. Dois desses lotes são destinados a terminais de graneis líquidos, instalações tradicionalmente usadas para armazenar biocombustíveis, petróleo e seus derivados.

Em comunicado, a administração do Porto de Suape (nome pelo qual é mais conhecido) afirmou que o arrendamento busca ampliar as operações de carga e descarga e expandir o potencial da zona industrial.

Foi disponibilizado um vídeo com imagens, descrição e medidas dos lotes que estão sendo ofertados. As empresas interessadas têm até 30 de abril para encaminhar a manifestação de interesse à administração.

Localizado a cerca de 40 quilômetros de Recife, o Porto de Suape surgiu como instituição pública em 1978 e é administrado por uma empresa estatal vinculada à Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, segundo seu site oficial. A estrutura abrange 17,3 mil hectares e atua como um importante centro logístico de importação e exportação interligado a aproximadamente 250 portos em todos os continentes. De janeiro a dezembro de 2023, por exemplo, 1.509 embarcações atracaram no porto, que reúne mais de 80 empresas instaladas e em processo de implantação no local. Entre os empreendimentos, estão companhias do setor petroquímico, de geração de energia, de produção de alimentos, da indústria farmacêutica e naval.

“O Complexo Industrial Portuário de Suape representa uma fusão impressionante de visão estratégica e inovação. Com modernização constante e crescimento exponencial, Suape se estabeleceu não apenas como um pilar para a economia local, mas também como um marco relevante no cenário global”, afirma Leonardo Beltrão.

Ele é especialista imobiliário da Multi Empreendimentos, empresa parceira do Novo Mundo Empresarial, um centro de negócios com localização próxima a Suape. Na visão de Beltrão, as atividades do porto têm levado, no decorrer dos anos, a um ciclo virtuoso de desenvolvimento econômico.

“A evolução do complexo portuário tem um papel catalisador na atração de empresas para a região de Cabo de Santo Agostinho. A modernização das instalações e a expansão de sua capacidade oferecem infraestrutura de ponta para os negócios e reforçam a confiança dos investidores no potencial econômico regional”, explica.

Beltrão ressalta a política de sustentabilidade de Suape. De acordo com o relatório mais recente disponível, a área do complexo abriga cinco unidades de conservação, que estão sob sua gestão. Há ainda um viveiro com capacidade de produção de 450 mil mudas de espécies nativas da Mata Atlântica, além de projetos de restauração florestal, de pesquisa e de educação ambiental.

“É importante reconhecer a influência do Complexo Industrial Portuário de Suape na comunidade local e no meio ambiente. A integração de práticas sustentáveis e o compromisso com o desenvolvimento socioeconômico da região são cruciais para assegurar que o Suape continue sendo um exemplo de progresso responsável e inclusivo”, assegura Beltrão.

Para saber mais, basta acessar:

<https://deznoventa.com.br/imoveis/34/novo-mundo-empresarial-av-a-4165-paiva-cabo-de-santo-agostinho-pe-54522-005-reserva-do-paiva-pernambuco>

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 19/04/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

NA AMAZÔNIA, 77% DO GARIMPO ESTÁ A MENOS DE 500 M DE CURSOS D'ÁGUA

Levantamento é da rede colaborativa MapBiomias

Por *Camila Boehm* - Repórter da Agência Brasil - São Paulo

Levantamento do MapBiomias revelou que 77% das áreas de garimpo na Amazônia brasileira estão a menos de 500 metros de algum corpo d'água, como rios, lagos e igarapés. Os dados, referentes a 2022, mostram ainda que o bioma concentrava 92% de toda a área garimpada no país, um total de 241 mil hectares (ha), ou seja, 186 mil ha ficavam a menos de meio quilômetro de cursos d'água.

A MapBiomias é uma rede colaborativa, formada por ONGs, universidades e startups de tecnologia.



Balsas de garimpeiros no rio Madeira - Reuters/Bruno Kelly/Direitos Reservados

O coordenador técnico do mapeamento de mineração no MapBiomias, Cesar Diniz, alerta que toda a ilegalidade em torno da atividade garimpeira na região reforça a gravidade dos resultados encontrados. “O garimpo amazônico quase sempre é ilegal de alguma maneira, seja porque não tem licença, seja porque a licença que tem é inapropriada para a existência do garimpo, seja porque faça uso de substâncias proibidas, como o mercúrio e o cianeto”, disse.

Com a proximidade aos rios, a dispersão dos poluentes relacionados ao garimpo é amplificada. “Essa atividade é de alto impacto e alto risco na sua essência. Na Amazônia, ainda pior, porque 77% dela está literalmente ao lado de um grande rio, que é um dispersor dos problemas trazidos pelo garimpo”.

Segundo o técnico, o assoreamento gerado pela movimentação de terra na proximidade das bordas de rios e igarapés e a contaminação da água pelo mercúrio, e mais recentemente por cianeto, alcançam áreas muito maiores do que os locais específicos de atuação dos garimpeiros.

“Do jeito que a gente tem o garimpo hoje na Amazônia, ele é ilegal, está em franca expansão, faz uso de substâncias proibidas, é danoso ao meio ambiente, é danoso ao garimpeiro, é danoso aos ribeirinhos e aos índios e aumenta a mortalidade infantil. Está tudo errado”, ressaltou.

Soluções

Para Diniz, a questão do garimpo ilegal não se resolve por falta de vontade política e de prioridade para a situação. “A postura precisa mudar, o senso de urgência e de critério precisa mudar. Se quiser resolver verdadeiramente o problema, precisa colocar a invasão garimpeira nas terras indígenas, unidades de conservação e proteção permanente como prioridade na agenda política brasileira”, disse.

“A gente já sabe onde estão [os garimpeiros], qual é o tamanho do problema, que tipo de substâncias eles usam, quem os financia, a gente já sabe de muita coisa. Não é por falta de informação que não se faz algo mais adequado. É verdadeiramente por falta de prioridade”, acredita.

O levantamento do MapBiomas identificou também a quantidade de pistas de pouso em terras indígenas na Amazônia. A TI Yanomami lidera, com 75 pistas de pouso, seguida por Raposa Serra do Sol (58), Kayapó (26), Munduruku e Parque do Xingu (com 21 pistas cada). As imagens de satélite mostram que no interior delas há proximidade entre as pistas e o garimpo.

No caso Yanomami, um terço das pistas - 28 do total de 75, ou 33% - está a menos de 5 quilômetros de alguma área de garimpo. Percentual semelhante (34%) foi encontrado na terra Kayapó (nove de 26 pistas). Já no caso da TI Munduruku, 80% das pistas (17 de 21) estão a menos de 5 quilômetros de áreas de garimpo.

Lucro



Áreas de garimpo ilegal na Terra Indígena Yanomami vistas em sobrevoo ao longo do Rio Mucajaí - Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

O garimpo está intrinsecamente relacionado aos cursos d'água e ao uso de substâncias químicas proibidas, porque esses elementos levam à redução dos custos da operação. Para o ouro, isso significa minerar em superfície, nos primeiros metros de sedimentos carregados e depositados pelos rios, os chamados depósitos aluvionares.

“Por isso que os garimpeiros estão onde estão. Se eles tentassem recuperar ouro de outra forma, o custo da operação seria muito maior, e não teria como uma rede de garimpeiros operacionalizar essa extração. É uma questão de lucro. Só se faz o que se faz porque é ali que se gasta menos na operação de extração”, explicou.

Diniz reforça que o garimpo é uma atividade de risco e sempre terá. No entanto, a atividade não é ilegal, mas, segundo ele, precisa haver uma extração responsável. “Existem normas para garimpar. Não se pode garimpar com o uso de substâncias proibidas, por exemplo, mercúrio e cianeto; nem

dentro de terras indígenas, porque é uma ilegalidade espacial. Não se pode dizer que está na fase de pesquisa do garimpo e já estar extraindo ouro, é um uso inapropriado de licença”, apontou.

“[Quem faz a mineração] é responsável pelos seres humanos que ali estão trabalhando e pelos seres humanos que provavelmente, em algum grau de risco, poderão vir a se contaminar. E é responsável pelo meio ambiente. Esse é o problema do garimpo no Brasil. Ninguém é responsável por nada. Todo mundo faz o que quer de acordo com a sua cabeça e o seu método de extração”, lamentou.

Diniz afirma que águas e regiões próximas ao garimpo que estejam contaminadas por mercúrio ou cianeto são impróprias para a vida humana. “Para indígenas e ribeirinhos, e para os próprios garimpeiros, a contaminação é um desafio à vida futura deles. Eles vão ter a diminuição da capacidade de se manter vivos e plenos por muito mais tempo”, disse.

Terra Indígena



Mulheres e crianças yanomami, em Surucucu, na Terra Indígena Yanomami - Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

Da área garimpada na Amazônia, 10% fica dentro de terras indígenas (TI), ou seja, 25,1 mil hectares. Os territórios indígenas mais ocupados por garimpeiros são as TI Kayapó, Munduruku e Yanomami, que concentram 90% da área garimpada dentro de terras indígenas.

Nas terras Kayapó, a área garimpada ocupa 13,79 mil hectares - dos quais 70% (9,6 mil) ficam a menos de 500 metros de algum curso d'água. Na Munduruku, o garimpo ocupa 5,46 mil hectares - 39% dos quais (2,16 mil) a menos de 500 metros da água. Na Yanomami, são 3,27 mil hectares de garimpo e 2,10 mil hectares (64%) a menos de meio quilômetro dos cursos d'água.

No Brasil, de 1985 a 2022, as TI perderam menos de 1% de sua vegetação nativa, enquanto nas áreas privadas 26%. “As terras indígenas são as áreas mais preservadas da Amazônia. Ainda assim, no seu interior, a concentração de garimpos próximo aos cursos d'água é extremamente preocupante, uma vez que populações indígenas e ribeirinhas usam quase que exclusivamente dos rios e lagos para sua subsistência alimentar”, alertou.

No caso do mercúrio, ele aponta que “até quem está comendo peixe em Santarém pode se contaminar com mercúrio, porque ele é bioacumulador, ele passa para a água, da água para o peixe, do peixe para o humano”. Os garimpeiros devolvem ainda para dentro dos rios uma quantidade grande de sedimentos que havia sido dragado das margens do leito ou de regiões próximas ao rio, denuncia.

“Além de contaminar a água, isso troca as características físico-químicas da água. Ela deixa de ser, por exemplo, como as águas do rio Xingu, que são cristalinas de fundo escuro, e passam a ser leitosas amarronzadas, como a gente viu acontecer, por exemplo, em Alter do Chão, alguns anos atrás. Isso afeta até o turismo”, disse.



Yanomami

Mineração ilegal no Território Yanomami, em Roraima - Reuters/Ueslei Marcelino/Direitos reservados

Pesquisa da Fundação Oswaldo Cruz (Fiocruz), divulgada no começo deste mês, indicou que a contaminação por mercúrio afeta quase toda a população de nove aldeias yanomami situadas em

Roraima. Os resultados foram obtidos a partir da análise de amostras de cabelos colhidas em outubro de 2022. De acordo com os pesquisadores, o estudo mostra uma situação preocupante e contribui para aprofundar o conhecimento sobre os impactos do garimpo ilegal de ouro na região.

De acordo com o pesquisador da Fiocruz Paulo Basta, a presença de mercúrio no organismo pode afetar qualquer local do corpo humano e qualquer órgão. Há relatos de danos, por exemplo, aos rins, ao fígado e ao sistema cardiovascular, gerando aumento da pressão arterial e risco de infarto. Mas o maior afetado geralmente é o sistema nervoso central. Os sintomas geralmente começam brandos e evoluem e, muitas vezes, há dificuldade para reconhecer que eles estão associados à exposição ao mercúrio.

“No cérebro, ele provoca lesões definitivas, irreversíveis. Adultos submetidos à exposição crônica podem ter alterações sensitivas que envolvem alterações na sensibilidade das mãos e dos pés, na audição, no paladar. Pode envolver também insônia e ansiedade. Também pode haver alterações motoras, que incluem problemas de tontura, de equilíbrio, de marcha. Pode ter sintomas semelhantes à Síndrome de Parkinson. E há também alterações cognitivas, incluindo perda de memória e dificuldade de articulação de raciocínio. Pode chegar a um quadro similar ao da doença de Alzheimer”, explica o pesquisador na ocasião.

Edição: Fernando Fraga
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 19/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSPETRO QUER RETOMAR CONSTRUÇÃO DE 2 NAVIOS REMANESCENTES DO PROMEF

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 19/04/2024 - 11:03

Navio Zélia Gattai foi lançado em 2015. Foto: Vanor Correia (Divulgação Transpetro)



Empresa mantém conversas com BNDES para encontrar solução. Presidente da empresa reconhece complexidade pelo tempo em que obras foram paralisadas

O presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, falou da intenção da empresa de retomar a construção dos petroleiros Irmã Dulce e Zélia Gattai, do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que foram transferidos do estaleiro Mauá, em Niterói (RJ), para o Estaleiro Ilha S/A (Eisa), no Rio de Janeiro. Ele contou, nesta quinta-feira (18) que a empresa estuda uma solução junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), agente financeiro dos projetos, para a conclusão das embarcações.

Os navios, ambos com mais de 80% de conclusão, ficaram em litígio por conta de inadimplência junto ao banco de fomento, repassador dos recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Os ativos integram garantias de contratos de financiamento que foram firmados para construção desses meios navais. A consolidação de embarcações pelo agente financeiro em decorrência de inadimplemento depende de ritos internos e externos (judiciais).

Bacci detalhou que o navio Irmã Dulce, que sofreu alagamento da praça de máquinas em 2020, teve perda do motor e precisará passar por uma substituição complicada deste equipamento. “Estamos

conversando com o BNDES. Não é um negócio simples, envolve custos (...). Não é fácil, mas estamos trabalhando para isso”, comentou durante o evento ‘Fortalecimento da indústria naval nacional e o setor energético offshore’, promovido pelo Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), no Rio de Janeiro.

Em dezembro passado, a Frente Parlamentar Mista em Defesa da Indústria Naval Brasileira recomendou, em seu relatório das atividades realizadas em 2023, o diálogo de agentes setoriais junto ao BNDES, a fim de articular um plano para recuperação dos dois navios remanescentes do Promef.

O petroleiro Irmã Dulce, segundo de uma série de quatro petroleiros classe Panamax, chegou a ser considerado com 95% de obras concluídas. Pelo escopo inicial, a embarcação teria 72.900 toneladas de porte bruto, 228 metros de comprimento, 40m de boca, 12m de calado e 48,3m de altura. A estrutura foi projetada para atingir até 15 nós de velocidade, com capacidade para transportar 90,2 milhões de litros.

O Zélia Gattai, lançado em 2015, é o terceiro dessa mesma série, cujos navios foram batizados em homenagem a mulheres marcantes para a história e a cultura brasileiras. De acordo com o relatório, o navio tem dimensões e capacidade similares ao Irmã Dulce e chegou a atingir 89% das obras concluídas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 19/04/2024

MWM LANÇA PRIMEIRO GERADOR 100% MARÍTIMO COM FABRICAÇÃO NACIONAL

Da Redação EMPRESAS E NEGÓCIOS 19/04/2024 - 10:33



O modelo possui faixa de potência de 100 a 330 kVA e pode ser aplicado em todos os tipos de embarcações comerciais

A MWM, subsidiária Tupy, lançou o primeiro gerador 100% marítimo de fabricação nacional durante a Navegistic Navalshore AM 2024, que aconteceu no início de abril, em Manaus.

“O gerador de bordo MWM é um importante passo que damos para conquistar cada vez mais o mercado marítimo de trabalho. É uma solução pensada

especialmente para entregar eficiência, segurança e a qualidade MWM, além, é claro, da tecnologia de ponta utilizada em nossos produtos”, afirma Élio Kumoto, gerente de vendas de marítimo na MWM.

Com versões keel cooler ou com trocador de calor, os geradores MWM têm faixa de potência de 100 a 330 kVA, podendo vir com motorização de 4 ou 6 cilindros (4.8 ou 7.2 litros), e reúnem características que os fazem destaque na categoria.

Um dos pontos de destaque é a sua revisão simplificada, garantida pelo motor simples e robusto, com itens de manutenção do mesmo lado da motorização, à esquerda (lado frio), e cabeçotes individuais com camisas removíveis. Além disso, oferece consumo de combustível reduzido graças à moderna tecnologia aplicada, incluindo gerenciamento eletrônico do tipo common rail com cabeçote de 4 válvulas, entregando um baixo custo operacional.

Os geradores de bordo MWM são versáteis e podem ser aplicados em todos os tipos de embarcações comerciais, contando com uma ampla disponibilidade de peças de reposição em mais de 1300 pontos de distribuição pelo mundo.

Esse lançamento inovador complementa o portfólio de geradores da MWM, que já inclui versões abaixo de 100 kVA da renomada linha Northern Lights.

Sobre a MWM

A MWM, uma marca TUPY - multinacional brasileira dedicada ao desenvolvimento e fabricação de componentes estruturais para bens de capital, é fabricante de motores, geradores de energia, motobomba de irrigação e torres de iluminação. Há mais de sete décadas no Brasil, atende a diversos segmentos e exporta para mais de 45 países. A Empresa oferece soluções completas em descarbonização para o campo e para a cidade, possui um extenso portfólio de peças de reposição e é referência em operações de contratos de manufatura. Seus clientes contam com uma renomada e capacitada rede de distribuição e serviços com mais de 1.300 pontos no Brasil e no mundo.

Acesse: www.geradoresmwm.com.br / www.mwm.com.br e visite a sala de imprensa

Sobre a Tupy

Multinacional brasileira que desenvolve e produz tecnologias, produtos e serviços para bens de capital. Essas soluções de engenharia são aplicadas nos setores de transporte, infraestrutura, agronegócio e geração de energia e contribuem para a qualidade de vida das pessoas, promovendo acesso à saúde, saneamento básico, água potável, produção e distribuição de alimentos e comércio global. Sua produção está concentrada nas fábricas brasileiras, em Betim/MG e Joinville/SC, e no exterior, nas cidades de Aveiro, em Portugal, e em Saltillo e Ramos Arizpe, no México. Além disso, possui escritórios comerciais no Brasil, Alemanha, Itália e EUA. www.tupy.com.br

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/04/2024

PETROBRAS ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES COM EMPRESA CHINESA CNCEC

Da Redação OFFSHORE 18/04/2024 - 18:33



A Petrobras e a empresa China National Chemical Energy Company (CNCEC) assinaram, na quarta-feira (17), um protocolo de intenções abrangendo diversas áreas, com destaque para energias renováveis e transição energética.

A parceria também prevê a avaliação de potenciais acordos comerciais nas áreas de exploração de petróleo; produção de fertilizantes a partir de gás natural e outras fontes; desenvolvimento da produção; refino; biorefino e petroquímica; engenharia, construção e serviços; além de pesquisa, desenvolvimento e inovação.

O acordo terá duração de dois anos e será imediatamente ativado com a análise conjunta de ativos de fertilizantes e petroquímica.

A cerimônia de assinatura ocorreu no edifício-sede da Petrobras em Brasília e contou com a presença do presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, e do presidente da CNCEC Brasil, Wei Wang. Também estiveram presentes na cerimônia o diretor executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Sergio Caetano Leite, e o gerente de relacionamento Ásia, África e Oceania da Petrobras, Eduardo Campello.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 18/04/2024



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 031/2024
Página 53 de 53
Data: 19/04/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 19/04/2024