

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 034/2024
Data: 26/04/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
DRAGAGEM É PRIORIDADE NO PORTO DE SANTOS	4
DO BRASIL AO CHILE, A ROTA BIOCEÂNICA	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
USINA ESTIVAS VAI PRODUZIR 3 MILHÕES DE M ³ DE BIOMETANO NO RN	8
COPERGÁS VAI INVESTIR R\$ 20 MILHÕES EM GASODUTO NA ZONA NORTE DO RECIFE	9
ELETOBRAS E CHESF LANÇAM O POLO NE DE INOVAÇÃO NO PORTO DIGITAL	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	11
PRINCIPAL INDUTOR DE EMPREGO, PORTO ITAPOÁ INAUGURA AMPLIAÇÃO DO TERMINAL DE CONTÊINERES	11
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	12
MINISTRO RENAN FILHO ENTREGA OBRA QUE ENCERRA QUASE MEIO SÉCULO DE ESPERA POR PAVIMENTAÇÃO NA BR-226/MA	12
ÚLTIMOS DIAS PARA REALIZAÇÃO DO EXAME TOXICOLÓGICO: CONFIRA SE VOCÊ PRECISA REGULARIZAR A SUA SITUAÇÃO ..	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA E NOVAS REGRAS	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	16
<i>Açúcar 1</i>	16
<i>Açúcar 2</i>	17
<i>Açúcar 3</i>	17
<i>Açúcar 4</i>	17
<i>Cuba</i>	17
NACIONAL - AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS E COMPANHIA AÉREA AZUL GANHAM PRÊMIOS	17
NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DEBATE PL DO COMBUSTÍVEL DO FUTURO.....	19
NACIONAL - MPOR E ANAC VÃO DEFINIR NOVAS REGRAS PARA O TRANSPORTE AÉREO DE ANIMAIS.....	20
NACIONAL - PETROBRAS BATE O MARTELO E DECIDE PAGAR DIVIDENDOS EXTRAS AOS ACIONISTAS	20
REGIÃO SUDESTE - OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL SÃO RETOMADAS APÓS SEIS ANOS	21
REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE VIRACOPOS RECEBE EQUIPAMENTOS PARA SHOW DA MADONNA	22
REGIÃO NORDESTE - CENTRO DE CONTROLE DA VLI COMEÇA A OPERAR EM TERMINAL NO MARANHÃO.....	23
REGIÃO SUL - PORTO ITAPOÁ INAUGURA AMPLIAÇÃO DE SEU TERMINAL DE CONTÊINERES	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	25
APS INTENSIFICA AÇÕES VOLTADAS AO MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS	25
RUMO ABRE PROCESSO SELETIVO PARA ESTÁGIOS	26
PORTO DE LISBOA CRESCE NA CARGA E NOS CRUZEIROS	27
OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÃO IMPACTOS REDUZIDOS, PREVÊ PRESIDENTE DA ANTAQ	28
MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR PELOS PORTOS DO PARANÁ CRESCEU MAIS DE 350% EM MARÇO.....	28
SANTOS BRASIL AMPLIA ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES	29
EM UM ANO, PORTO DE SÃO FRANCISCO AUMENTA LUCRO EM CINCO VEZES.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ.....	31
REAÇÃO DE PACHECO À AÇÃO DO GOVERNO CONTRA DESONERAÇÃO NO STF EVIDENCIA NOVA CRISE DO GOVERNO COM O CONGRESSO	31
UNIÃO PRESSIONA ELETOBRAS EM ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS PARA TENTAR AMPLIAR PODER DE DECISÃO	33
EMPRESÁRIOS CRITICAM DECISÃO DE ZANIN SOBRE DESONERAÇÃO DA FOLHA: 'CONTRÁRIA À PRESERVAÇÃO DOS EMPREGOS'34	
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	38
GOVERNO NEGOCIA NOVO PROGRAMA PARA RENOVAR FROTA DE CAMINHÕES, APÓS INICIATIVA FRACASSAR EM 2023	38
ARGENTINA CORTA TARIFAS E IMPOSTOS PARA BENEFICIAR SETOR AUTOMOTIVO, COM FOCO EM EXPORTAÇÕES.....	40
É PRECISO AMPLIAR OFERTA DE MINERAIS PARA DESCARBONIZAR A ECONOMIA? ENTENDA	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	46
BOM MOMENTO DE PREÇOS PERSISTE NO 2º TRIMESTRE, DIZ KLABIN	46
PRIVATIZAÇÃO DA SABESP: CRITÉRIO DE ESCOLHA PARA ACIONISTA GERA CRÍTICAS	48
MG SERÁ MAIS UMA CHINESA A VENDER ELÉTRICOS E HÍBRIDOS PAÍS	51
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	52
PETROBRAS FALA EM ALCANCE MAIS DIRETO A FORNECEDORES CONTRA 'INFLAÇÃO ESTRUTURAL'	52



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 034/2024
Página 3 de 56
Data: 26/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ASSOCIAÇÕES APONTAM POTENCIAL DA ENGENHARIA BRASILEIRA NAS PRÓXIMAS DÉCADAS	53
CMA CGM ANUNCIA FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO DE US\$ 214 MILHÕES	54
MOTORES AUXILIARES DA WÄRTSILÄ EQUIPARÃO 12 NAVIOS GIGANTES CHINESES MOVIDOS A METANOL	54
ESCÂNDALO DE DADOS DE COMBUSTÍVEIS NO JAPÃO INCLUEM MAIS DE 4 MIL MOTORES MARÍTIMOS	55
XENETA SINALIZA EFEITO CLIMÁTICO DO CONFLITO NO MAR VERMELHO	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

DRAGAGEM É PRIORIDADE NO PORTO DE SANTOS

Medições mostram manutenção no canal de navegação e em locais de atracção estável, mantendo 15m de profundidade

Por: **Bárbara Farias**



Objetivo agora é aprofundar o canal para de 16 metros; intenção da Autoridade Portuária é realizar uma concessão de 25 anos para que os trabalhos caminhem sem interrupções Foto: Carlos Nogueira/AT

Levantamento hidrográfico feito pela Autoridade Portuária de Santos (APS) mostra um 'tapete verde' no canal de acesso ao Porto e nos berços de atracção no final de março. A cor significa, de acordo com os gráficos da APS, que a profundidade está igual ou maior do que 15 metros - adequada para as embarcações que passam por Santos. Também é um indicativo de que o serviço de manutenção vem mantendo a estabilidade e que é prioridade para a APS.

Em 29 de dezembro de 2023, a Autoridade Portuária antecipou a renovação do contrato com a empresa holandesa Van Oord, que venceria em março deste ano, para a prestação dos serviços de dragagem de manutenção nos trechos 1, 2, 3 e 4 do canal de acesso e nos berços de atracção do Porto de Santos, garantindo continuamente a profundidade de 15 metros. O contrato é válido pelo prazo de 24 meses, no valor de R\$ 277,2 milhões.

"Considero o serviço de dragagem prioritário para o Porto de Santos. Por isso, renovamos o contrato de manutenção dos 15 metros e tive a oportunidade de fiscalizar esse serviço pessoalmente, a bordo da draga. A empresa vem fazendo um bom trabalho", diz o presidente da APS, Anderson Pomini.

O diretor-executivo da Van Oord, Erick Aeck, afirma que a companhia possui contratos de dragagem de manutenção permanente, de médio e de longo prazos, no Brasil, incluindo o Porto de Santos, o maior do Hemisfério Sul, e o Porto do Açu (RJ), que é o maior complexo portuário e industrial privado de águas profundas da América Latina.

Aeck destaca que o atendimento aos portos brasileiros dessa magnitude, entre outros, deve-se aos investimentos em equipamentos de ponta e de grande porte, como "as duas dragas auto transportadoras (hopper), uma delas da classe de 10 mil metros cúbicos (m³) de cisterna (local onde ficam armazenados os sedimentos retirados) e outra da classe de 18 mil m³ de cisterna, respectivamente a HAM 316 e a Utrecht. Além das dragas de injeção de água NJORD e Rio Madeira, utilizadas no Porto de Itajaí (SC) e no Terminal da Alumar".

O executivo comemora os resultados obtidos no ano passado. "O ano de 2023 foi um ano especialmente profícuo para a Van Oord que, no período, executou dragagens para o Porto de Santos, entre outros portos e terminais localizados nos estados do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Rio de Janeiro e Pernambuco".

Além disso, diz ele, 2023 foi marcado pela retomada da execução da dragagem em Suape (PE) para a instauração da profundidade de 20 metros no canal externo, uma obra de grande importância estratégica para o País".

Aeck frisou que a empresa vem investindo em tecnologia para aumentar a eficiência de seus equipamentos e ampliar o uso de combustíveis mais limpos, sempre com vistas à redução dos

impactos ambientais. Recentemente, a empresa adquiriu “três dragas autotransportadoras da Classe de 10 m3 de cisterna, movidas a GNL (gás natural), e quatro dragas de injeção de água de propulsão híbrida, que esperamos poder ver, no futuro próximo, operando no Brasil”.

Movimento

O Porto de Santos registra uma média de 15 atracações por dia, operando 24 horas, sete dias por semana, ou seja, a atividade portuária é ininterrupta. Para atender ao fluxo diário de navegação na maior porta de comércio exterior do País e da América Latina, a manutenção da profundidade do canal de acesso, hoje de 15 metros, é indispensável. Por isso, A APS elege as dragagens de manutenção como obra prioritária de infraestrutura.

Berços aprofundados

Em março, a Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou o início da dragagem de aprofundamento para 15 metros nos berços dos armazéns 12A ao 20/21, na Margem Direita do Porto de Santos. Com um orçamento de R\$ 14,9 milhões, o serviço deverá ser concluído pela empresa Náutica em junho. A expectativa é que facilite a atracação de navios no local.

Nova modelagem

O presidente da APS, Anderson Pomini, cita a nova modelagem de contrato para dragagem de aprofundamento que está em análise. “Realizamos estudos adiantados para o aprofundamento de 16 metros, e, na sequência, para 17 metros. Nossa intenção, para dar mais previsibilidade a esses serviços essenciais, é realizar uma concessão de, no mínimo, 25 anos. Isso porque o Porto tende a receber navios cada vez maiores e os números mostram um ritmo de expansão muito importante na movimentação de todos os tipos de carga. Nesse contexto, a dragagem é vital para o Porto de Santos”, concluiu Pomini.

O projeto do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) de concessão da dragagem pelo prazo de 20 anos por parceria público-privada (PPP) prevê investimentos de R\$ 6,5 bilhões. Engloba manutenção dos 15m e aprofundamento para 16m, até a concessão do ativo, totalizando R\$ 750 milhões em aporte público injetado entre 2024 e 2026, mais concessão e aprofundamento para 17 metros, com aporte privado de R\$ 5,8 bilhões, com o BNDES contratado para modelagem.

Para aprofundar para 16 metros, segundo a APS, já foi elaborado o anteprojeto pelo Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH), com lançamento do edital previsto para julho de 2025, início das obras em outubro de 2025 e conclusão em junho de 2026.

O cronograma pode ser antecipado caso seja feita a concessão por PPP. O investimento previsto é de R\$ 324,1 milhões.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2024

DO BRASIL AO CHILE, A ROTA BIOCEÂNICA

Governo inicia obras no Mato Grosso do Sul; megaestrada tem potencial para escoar produção brasileira pelo Pacífico

Por: Bárbara Farias



Construção da ponte sobre o Rio Paraguai, na fronteira entre Porto Murtinho (Brasil) e Carmelo Peralta: a estrutura terá 1.294 metros de comprimento e 29 metros de altura Foto: Divulgação/Governo do Estado do MS

Potencial corredor de escoamento de grãos do Centro-Oeste do Brasil até o Oceano Pacífico, passando por Paraguai, Argentina e chegando no Chile, a fatia brasileira da rota bioceânica rodoviária está ganhando forma. A recuperação de 104 quilômetros da BR-267, no Estado de



Mato Grosso do Sul (MS), já foi iniciada e o acesso à terceira ponte internacional entre o Brasil e o Paraguai está em fase de projeto. São as duas primeiras obras do pacote de infraestrutura da megaestrada até o Chile.

Para especialistas ouvidos por A Tribuna, a rota internacional poderá representar uma alternativa logística à saída de mercadorias do Brasil com destino à Ásia a longo prazo, sem concorrer com o Porto de Santos. Porém, os maiores desafios serão a insegurança jurídica, regulatória e de cooperação entre os países envolvidos.

Contempladas no novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as duas primeiras obras foram licitadas por Regime Diferenciado de Contratação Integrada, segundo informou o Ministério dos Transportes, em nota.

De acordo com a pasta, “a restauração da BR-267 está em fase de serviços de supressão vegetal e limpeza e drenagem. A obra tem prazo de 720 dias, com previsão de entrega em setembro de 2025. Já a construção do acesso à ponte de integração está em fase de elaboração de projeto. O prazo previsto é de 26 meses, com entrega em abril de 2026”.

O Governo Federal informou também que “estão previstas a restauração de mais dois lotes na BR-267, um de Alto Caracol a Jardim e outro de Jardim a Rio Brilhante”, em Mato Grosso do Sul.

Para o acesso à ponte da Integração Brasil-Paraguai, serão construídos 13,1 quilômetros na BR-267, além de um centro aduaneiro de controle de fronteira, no município de Porto Murtinho, no Mato Grosso do Sul, que faz fronteira com Carmelo Peralta, no Paraguai.

Com investimento de R\$ 472 milhões, a obra do PAC integra a rota bioceânica que ligará o Centro-Oeste brasileiro ao Paraguai e à Argentina, até chegar aos portos de Iquique e Antofagasta, no Chile.

“Conforme é notoriamente sabido, a economia do Centro-Oeste assenta-se, em grande medida, em um moderno e pujante agronegócio. Por conta de sua importância, esse setor requer uma atenção especial nas vias de escoamento da produção, de modo a conectar as áreas produtivas aos mercados consumidores, internos e externos, com a maior efetividade e o menor custo possível, fornecendo uma vantagem comparativa no competitivo cenário internacional de commodities agrícolas”, avalia o Ministério dos Transportes.

Porto de Santos

Para a pasta, a nova rota rumo ao Oceano Pacífico desafogará o volume de carga escoado via Porto de Santos.

“A conexão representa um importante fator de competitividade, na medida em que reduz as distâncias e os tempos de escoamento, ao mesmo tempo em que diminui a pressão pelos serviços portuários dos portos atlânticos do Sul e Sudeste, em especial do Porto de Santos, densamente utilizado para a exportação e importação de diversos outros produtos da economia nacional”.

Por fim, o ministério ressaltou que “a concretização de uma conexão a oeste, por portos marítimos do Pacífico, enseja um avanço na efetivação de uma integração das infraestruturas sul-americanas, corroborando com projetos regionais de articulação transnacional e fortalecimento conjunto deste subcontinente no cenário geopolítico global”.

Não seria problema para Santos

A assessora técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), Elisangela Pereira Lopes, afirma que a rota bioceânica não irá tirar cargas de Santos, pois “há mercado para todos”.

“Não vejo como uma ameaça para o Porto de Santos, que está do outro lado. É o Pacífico versus o Atlântico, as rotas são diferenciadas. No meu entendimento, haverá uma melhor distribuição da logística, porque o produtor terá mais opções para escolher, a depender da rota, qual é a melhor



logística para enviar os seus produtos e receber outros, como insumos. Não acho que são competitivos, mas complementares”.

Elisangela salientou que os efeitos desse futuro corredor logístico só deverão ser sentidos “a longo prazo no País”.

A assessora técnica diz que ainda não existem estudos de viabilidade da rota bioceânica para produtos do agronegócio.

“O governo chegou a fazer algumas projeções de custos, mas para produtos com alto valor agregado como veículos. Então, a CNA sugeriu ao Governo que, nos próximos estudos deste e dos próximos anos, fossem incluídos os produtos do agronegócio, com ênfase nas commodities, como soja, milho, farelo de soja e de milho, etanol e perecíveis”.

Entraves

Ela ainda chama a atenção para a insegurança jurídica e regulatória. “Quando a gente fala de transporte integrando países da América Latina, existe uma certa insegurança nos aspectos políticos, regulatórios e de cooperação. Há um receio se esse corredor funcionará com regularidade e plenitude. No Brasil, por exemplo, nós vemos falta de manutenção nas nossas rodovias”.

Além disso, Elisangela apontou que “há barreiras geográficas a serem superadas. No inverno rigoroso, como a gente vai suplantar as Cordilheiras dos Andes? Essas questões precisam ser colocadas no papel. É preciso fazer um estudo robusto, analisando a infraestrutura existente e projetos em andamento”.

Tecnólogo em Logística e Transportes e consultor da Agência Porto, Ivam Jardim avalia que “uma hipotética implementação total dos corredores bioceânicos idealizados representa, sim, uma alternativa logística significativa para o escoamento de produtos, principalmente grãos, do Centro-Oeste brasileiro para os mercados internacionais, mas, por enquanto, se trata apenas de um plano”.

Jardim menciona outra rota alternativa em estudo: “Também se fala de uma opção ferroviária de Lucas do Rio Verde (MT), passando por Porto Velho (RO), cruzando os Andes e chegando até o Peru”.

É viável?

Consultor ressalta que, para além do ganho logístico, é necessário analisar a viabilidade econômica da rota bioceânica. “É preciso ter cuidado ao se falar sobre a potencial redução nos custos logísticos e no tempo de transporte para os exportadores. Não se pode ignorar o altíssimo valor de capex (infraestrutura) necessário à implementação dessa rota”.

Ele lembra que para uma operação ser viável e receber investimentos, não deve apenas ser operacionalmente mais barata, mas ter retorno financeiro completo, considerando todos os investimentos necessários.

O especialista aponta outras prioridades no modal ferroviário, como a necessidade de expansões na Ferrovia Norte-Sul, a implementação da Ferrogrão de Sinop (MT) até Itaituba (PA) e obras na Ferrovia de Integração Oeste-Leste de Ilhéus ao Oeste baiano, que tem crescente produção agrícola.

“E também a interminável Ferrovia Transnordestina, que impulsionaria o Nordeste, a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste, que ligará o Mato Grosso à espinha dorsal de nossa malha ferroviária e, principalmente, ao Porto de Santos”.

Em sua análise, esta última rota beneficiará muito o complexo portuário santista “com a expansão da Malha Norte até Lucas do Rio Verde e a expansão da Malha Paulista para aumentar a capacidade de transporte de cargas entre o interior de São Paulo e o Porto de Santos, beneficiando a exportação de uma vasta gama de produtos”.

Jardim complementa dizendo que embora o corredor bioceânico possa representar uma concorrência ao Porto de Santos no escoamento de grãos do Centro-Oeste, “a realidade é complexa e multifacetada”. (BF).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

USINA ESTIVAS VAI PRODUZIR 3 MILHÕES DE M³ DE BIOMETANO NO RN

O biometano será produzido em parceria com a ZEG Biogás. Com o biocombustível, Usina Estivas reforça agenda ESG -.

Por Ângela Fernanda Belfort



Usina Estivas /Foto: reprodução

Controlada pela holding Pipa Agroindustrial, a Usina Estivas será a primeira do Rio Grande do Norte a fabricar biometano de alta pureza em parceria com a ZEG Biogás – antiga BR Distribuidora -. As empresas fecharam as condições, no último dia 15, para assinar um memorando de entendimento que visa implantar uma unidade de biometano com a capacidade de produzir, num primeiro momento, 3 milhões de metros cúbicos por ano. O investimento será superior a R\$ 45 milhões.

A previsão é de que os recursos sejam empregados nos próximos dois anos depois que for assinado o memorando de entendimento, o que vai ocorrer em maio.

O documento vai estabelecer detalhes sobre a realização dos estudos finais, – que inclui a elaboração do projeto executivo -, obtenção das licenças de instalação para cada uma das unidades a serem construídas nesta primeira fase da implantação.

Na parceria, a ZEG Biogás ficará responsável pela solução tecnológica que resultará na produção do biometano com um grau de pureza dentro das especificações da Agência Nacional do Petróleo (ANP), além de atuar como potencial investidor do projeto.

A ZEG também vai comercializar todo o biometano produzido na unidade aos seus clientes, que podem ser industriais ou frotistas interessados em substituir o óleo diesel em seus veículos. Esta substituição torna as empresas mais descarbonizadas já que a matéria-prima do biometano será a vinhaça que tem origem na cana-de-açúcar.

A Estivas vai entrar com a área para as instalações físicas das unidades, a produção da matéria-prima e avalia a possibilidade de atuar como investidora do projeto. A intenção da usina é utilizar o biometano em toda a sua frota canaveira nos próximos anos, reduzindo a emissão de gases – que contribuem para o aquecimento global – dos seus veículos.

Ao abastecer os veículos com o biometano, a usina está se engajando na agenda ESG, formada por práticas mais sustentáveis na área de meio ambiental, governança e social.

Produção em AL e PE

Há menos de um mês, a ZEG havia anunciado a produção de biometano de alta pureza nas usinas Utinga, em Alagoas, e na Cucau, em Pernambuco – onde o projeto é pioneiro. Os investimentos

superam os R\$ 90 milhões. A capacidade somada de produção, apenas nesta primeira fase de implantação, é superior a 5,6 milhões de metros cúbicos de biometano anualmente.

“Este é mais um importante passo para a ZEG Biogás, pois permite a expansão da produção do biometano em mais um Estado do Nordeste”, comenta o CEO da ZEG Biogás, Eduardo Acquaviva. “Em pouco menos de seis meses pudemos idealizar e colocar em prática a criação de um “hub” local de geração deste biocombustível, e já no próximo semestre daremos início às obras”, completa.

A construção da usina de biometano acontecerá, por módulos, facilitando futuras expansões com a consolidação do mercado de biometano no País. Braço empresarial de biogás e biometano da Vibra Energia, a ZEG Biogás desenvolveu e tropicalizou os equipamentos e a tecnologia a serem utilizados na produção deste biocombustível. No seu plano estratégico, a ZEG Biogás prevê investimentos de R\$ 2 bilhões para a produção e distribuição de biometano num período de até cinco anos.

Usina Estivas

Instalada no Rio Grande do Norte – no município de Arez -, a Usina Estivas tem larga tradição na produção de açúcar, etanol, energia elétrica e os subprodutos da cana-de-açúcar, como a vinhaça a ser utilizada como matéria-prima para a produção de biometano. Depois da produção do biometano, a vinhaça poderá ser utilizada como fertilizante de excelente qualidade. Com esse projeto, a empresa dá mais um passo para ser mais sustentável, além de contribuir para a economia circular. Em 2019, a Usina Estivas foi adquirida pela holding Pipa Agroindustrial e Participações Ltda.

O que é biometano?

Biometano é um produto derivado da purificação do biogás. Este, por sua vez, é o gás retirado do processo de decomposição anaeróbica (na ausência de oxigênio) de resíduos orgânicos como lixo, esgoto urbano, agricultura, pecuária, suinocultura e gado leiteiro. No caso das usinas virá da cana-de-açúcar.

O biogás tem em sua composição a presença principal do metano (CH₄) e dióxido de carbono (CO₂), variando entre 50% a 70% do total, e, em menores quantidades, aparecem o gás sulfídrico (H₂S), a umidade (H₂O) e outros gases, como o nitrogênio (N₂).

É por via de um processo de upgrading do biogás, com a purificação e separação do metano e do dióxido de carbono que é produzido o biometano. O metano é um substituto direto do gás natural e poder ser usado como um combustível para transporte (GNV), ainda tem aplicabilidade na indústria, residências e na produção de fertilizantes nitrogenados.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 26/04/2024

COPERGÁS VAI INVESTIR R\$ 20 MILHÕES EM GASODUTO NA ZONA NORTE DO RECIFE

A Copergás está desenvolvendo ações para aumentar a oferta de gás em várias cidades, incluindo Petrolina, Gravatá e Caruaru

Por Ângela Fernanda Belfort



A Copergás vai construir mais gasodutos e planeja conseguir mais 94 mil clientes nos próximos seis anos. Foto: Copergás/Divulgação

A Companhia Pernambucana de Gás (Copergás) está implantando o Bolsão Campo Grande-Arruda que vai demandar um investimento de R\$ 20 milhões, ampliando a rede de gasoduto nos bairros da Zona Norte do Recife. Serão construídos 26 km de rede em Polietileno de Alta Densidade (PEAD), material reconhecido por sua resistência e segurança. A empresa pretende reinaugurar,

em breve, uma base de atendimento no polo industrial de Caruaru.

Ambas as iniciativas fazem parte de um plano de expansão da distribuidora que pretende aumentar a oferta de gás e chegar a ter mais 94 mil clientes nos próximos seis anos. Num primeiro momento, o gasoduto Campo Grande-Arruda vai contemplar 130 clientes até 2026 e 900 consumidores até 2029. Atualmente, a Copergás tem cerca de 86,5 mil clientes em todo o Estado.

O plano de expansão inclui também uma parceria fechada com a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação de Pernambuco via o Programa Morar Bem. “A empresa vai ter a preferência para conectar os clientes deste programa que tenham moradias próximas à rede de gás”, explica o presidente da Copergás, Felipe Valença. A expectativa é de que a iniciativa traga mais 3 mil usuários residenciais à distribuidora.

Além dos investimentos novos previstos para Caruaru, onde a empresa tem 40 clientes, também ocorrerão iniciativas para aumentar a oferta de gás nas cidades de Petrolina e Gravatá. “Estas iniciativas estão alinhadas com a gestão da governadora Raquel Lyra, reforçando o compromisso de interiorizar a oferta do gás natural”, afirma Felipe Valença.

A oferta de gás natural é um fator de competitividade para algumas indústrias. As iniciativas citadas acima fazem parte do plano de investimento de quase R\$ 1 bilhão da Copergás para os próximos seis anos. A expansão vai aumentar a oferta do serviço às residências, estabelecimentos comerciais e indústrias.

*Com informações da Copergás
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 26/04/2024

ELETROBRAS E CHESF LANÇAM O POLO NE DE INOVAÇÃO NO PORTO DIGITAL

A Chesf e a Eletrobras têm tradição em desenvolver programas de Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação (PD&I)

Por Ângela Fernanda Belfort



O presidente da Chesf, João Henrique Franklin, diz que o polo de inovação no Nordeste é estratégico para a empresa. Foto: Acervo Eletrobras

A Eletrobras lançou, nesta quinta-feira (25) no Porto Digital, o Polo Nordeste Innovation Grid, ferramenta de atração e indução de iniciativas inovadoras que atendam às demandas corporativas da Empresa. A Eletrobras é dona da Companhia Hidro Elétrica do São Francisco (Chesf), que tem sede no Recife. Ambas as empresas investem pesado em Pesquisa, Desenvolvimento & Inovação (PD&I) tão necessários num setor que precisa ser competitivo.

No evento, o vice-presidente executivo de Inovação, P&D, Digital e TI, Juliano Dantas, abordou a força das conexões já formadas entre a Chesf e atores de inovação na região Nordeste. “Várias conexões já existiam, entre a Eletrobras Chesf e outras unidades de inovação locais e de outros Estados da região, mas o que mudou agora foi a escala: a Eletrobras agora se apresenta com uma escalabilidade de inovação para todo o sistema nacional e internacionalmente. Essa é a grande mudança, uma potência que essa nova empresa traz agora.”

A Eletrobras pretende ter vários polos de inovação no País. Para o presidente da Chesf, João Henrique Franklin, este é um projeto estratégico para a empresa. “A nossa intenção é ser uma plataforma de relacionamento e a partir deste relacionamento vamos agregar soluções para o Grupo Eletrobras. Também queremos agregar valor para as empresas que estarão junto conosco neste projeto”, resumiu. Para ele, “lançar esse polo tem uma representatividade grande pelo que o Nordeste é hoje como exportador de energia para o restante do país”.

O parceiro da Eletrobras na região é um dos maiores polos de tecnologia do Brasil, o Porto Digital, que possui 415 empresas e instituições associadas, mais de 18 mil colaboradores e registrou um faturamento de R\$ 5,4 bilhões em 2023. O presidente do Porto Digital, Pierre Lucena, falou da importância da parceria entre a Eletrobras Chesf e o Porto no processo de “transformação da cidade e da periferia do Recife, promovendo inclusão social através da inovação”.

O evento contou com a participação da secretária em exercício Estadual de Ciência, Tecnologia e Inovação, Teresa Maciel, do secretário municipal de Transformação da Cidade do Recife, Rafael Figueiredo, representantes da academia, dos institutos de tecnologia do Nordeste, professores, pesquisadores e estudantes.

Plataforma de Inovação

Um dos objetivos da plataforma é encontrar soluções tecnológicas que contribuam para a transição energética, a sustentabilidade e a competitividade da Eletrobras. O Innovation Grid é uma plataforma que promove inovação aberta e colaborativa, fazendo a identificação e o engajamento de parceiros qualificados que possam acelerar a inovação na companhia.

A plataforma é composta por três módulos: PowerUp, com objetivo de identificar e testar de forma rápida soluções maduras existentes no ecossistema de inovação; Spark, que estabelece conexões com estudantes para criar inovações, promover a imagem corporativa e identificar talentos; e Tech Partnerships, que vai atuar no desenvolvimento de soluções tecnológicas de fronteira com o ecossistema de inovação, que podem resultar em novos caminhos para negócios e oportunidades de mercado.

A plataforma vai oferecer aos parceiros do ecossistema de inovação nacional a possibilidade de se relacionar com a Eletrobras, desenvolver projetos de pesquisa, desenvolvimento e inovação (P&D+I), além de receber suporte e mentoria de especialistas no setor elétrico e realizar negócios com a maior empresa do setor elétrico da América Latina.

*Com informações da Eletrobras e da Chesf

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 26/04/2024

Com investimento de R\$ 815 milhões, porto dobrará capacidade de movimentação



Porto ampliará a capacidade de movimentação de contêineres -

Foto: Vosmar Rosa/MPor

O porto Itapoá, em Santa Catarina, é conhecido por ser o responsável por alavancar a economia do estado e pela geração da metade dos postos de trabalhos do município. Com a inauguração da ampliação do terminal de contêineres, realizada nesta quinta-feira (25), o porto se tornará o principal propulsor econômico da região. Além disso, com investimento da ordem de R\$ 815 milhões, o Porto Itapoá passa a operar um dos maiores pátios de contêineres do país, com 455 mil m², o que vai proporcionar a capacidade de movimentar até 2 milhões de TEUs — unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano.

Como parte do aporte financeiro aplicado no terminal privado está a aquisição de grandes equipamentos para logística do porto. O empreendimento é o primeiro da América do Sul a operar guindastes sobre rodas (RTGs) híbridos controlados remotamente. Desde o início das operações, em 2011, o Porto Itapoá já investiu R\$ 2,5 bilhões.

De acordo com o relatório de 2023 do desempenho do setor aquaviário, o Porto Itapoá, localizado no nordeste de Santa Catarina, fechou o ano na 4ª posição no ranking de maior movimentação do setor. Outra conquista adquirida foi a de ser o terminal de contêineres privado com maior crescimento do Brasil no último ano, com um aumento de 20,3% na movimentação em relação a 2022.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou que a ampliação do terminal representa uma grande conquista para o estado e, sobretudo, para o país. “Esse empreendimento entra na agenda do desenvolvimento econômico do Brasil. Um porto sustentável, que tem uma excelente infraestrutura tecnológica e, sem dúvida alguma, tem um grande operador de contêineres do país”, afirmou.

A eficiência do porto privado também é reconhecida nos demais estados brasileiros, isso porque 50% de cargas movimentadas em Itapoá são de empresas localizadas em outras regiões pelo país. A outra metade da movimentação é de cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmecânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a forte agroindústria do estado.

Geração de emprego e renda

Com a ampliação do terminal, a previsão é que o porto passe a gerar novos postos de trabalhos. Hoje, o local é responsável pela geração de 7.500 empregos diretos e indiretos. Com aumento de 108%, proporcionalmente, o município catarinense apresentou o maior crescimento populacional no último censo. O município possui pouco mais de 30 mil habitantes.

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

Data: 26/04/2024

MINISTRO RENAN FILHO ENTREGA OBRA QUE ENCERRA QUASE MEIO SÉCULO DE ESPERA POR PAVIMENTAÇÃO NA BR-226/MA

Governo Federal acelera trabalhos, conclui 62% das obras em dois anos e entrega reparação histórica em rodovia que liga Maranhão e Piauí



Corte da faixa de inauguração foi feito pelo governador do Maranhão, Carlos Brandão - FOTO: Marcio Ferreira/MT

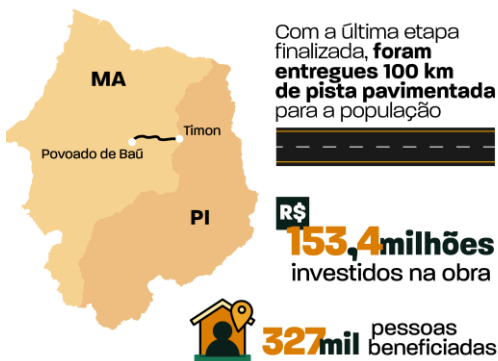
Durante a manhã desta sexta-feira (26), o ministro dos Transportes, Renan Filho, participou da inauguração dos 100 quilômetros de pavimentação da BR-226/MA, no trecho que liga o povoado de Baú ao município de Timon, no Maranhão. Com um investimento de R\$ 153,4 milhões por meio do Novo PAC, a obra é fundamental para o desenvolvimento local, pois é essa rodovia que conecta o estado do Maranhão com a capital do estado vizinho,

Teresina-PI, maior cidade da região e que é separada de Timon apenas pelo Rio Parnaíba. Desde a criação da BR-226, é a primeira vez que o trecho do km 0 ao km 100 está asfaltado.

“Essa entrega é mais do que a conclusão de uma obra rodoviária; é o cumprimento de um compromisso histórico com o povo maranhense. Significa a realização de um sonho que se arrastava por quase cinco décadas. E no governo do presidente Lula, a gente realiza sonhos, porque ele ampliou a capacidade de investimento do país. Essa conclusão é uma grande realização para o Maranhão, Piauí e para o Brasil, uma demanda importantíssima para a integração nacional e que agora está pronta.”, enfatizou o ministro Renan Filho.

Há mais de 15 anos morando e trabalhando na região, o comerciante Wagner César tem a própria vida atrelada à rodovia. Presente, passado e futuro. “A BR, ela acompanha uma história de vida, né? Começamos eu e meus filhos aqui com apenas um quarto de 5 por 5, e era só poeira. Essa hora do dia você não conseguia ver nada em casa, só poeira mesmo. A gente fazia sempre a reivindicação aqui em Timon, no povoado de Baú e na divisa lá com a Presidente Dutra, que são 100 quilômetros de estrada. Então hoje, aqui é outro mundo, pode se falar. Vai passar mais gente, os caminhoneiros estão vindo. Você já viu que aqui, só aqui do meu lado, eu acho que deve ter uns 50 empregos gerados. Eu tenho uns 8, o amigo ali deve ter uns 10, o mercadinho tem três, o rapaz do frango tem quatro. Só nesse pedaço de chão.”, destacou.

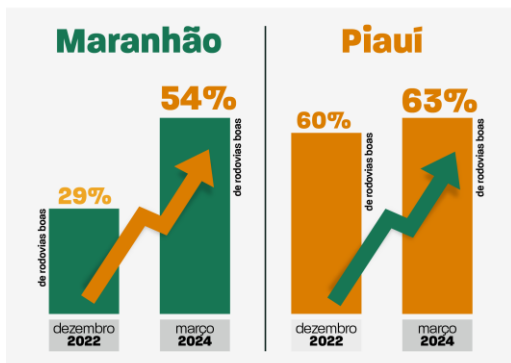
A última parte do caminho



Infraestrutura completa

Para oferecer uma pista preparada para atender às necessidades dos usuários e garantir segurança aos usuários, foram realizados os seguintes serviços na BR-226/MA:

- Terraplenagem
- Construção da sub-base e base
- Aplicação da capa asfáltica (CBUQ)
- Implantação de bueiros
- Execução da drenagem
- Instalação de meios-fios e sarjetas
- Implementação de sinalização horizontal e vertical



Para quem percorre o caminho com frequência, a vida ficou mais fácil. E mais segura. “Tinha muito buraco e quando chovia eu atolava nas poças d’água, era difícil demais andar por aqui. Para evitar, a gente pegava BR-316 ia até Caxias ou então Peritoró, aí de lá pegava uma rodovia estadual do Maranhão para sair em Presidente Dutra. Quem ia por aqui e ficava encalhado, dormia na rua, ao relento. Porque nem tinha pouso e não dava pra passar, tinha que esperar secar. Mesmo sem chuva, gastava de 8 a 10 horas pra chegar em Presidente Dutra, agora a gente faz por volta de três horas e meia. Agora está ótimo, a pista é de primeira, de luxo”, celebra o caminhoneiro Aderaldo Ferreira.

linha do tempo



Mais avanços a caminho

Para concluir a infraestrutura viária, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), está concentrando esforços em Timon-MA. Isso inclui finalizar a pavimentação de mais 11 quilômetros na região, do trecho

em frente ao posto fiscal. A obra tem previsão de conclusão até o final de julho deste ano. Simultaneamente, as obras de terraplenagem estão em andamento para o contorno da cidade, localizado na BR-316/MA, com previsão de término até setembro de 2024, após o período das chuvas.

Fonte: DNIT

“A missão está cumprida, mas temos mais parcerias a caminho. E quero unir o meu governo com o governador do Piauí, com os parlamentares dos dois estados e fazer uma quarta ponte entre Timon e Teresina”, disse o governador maranhense Carlos Brandão.

Ainda para este ano, o Ministério dos Transportes prevê um investimento de R\$ 872,1 milhões em rodovias e ferrovias maranhenses. Além disso, o Governo Federal tem trabalhado para melhorar a malha rodoviária do estado, cujo Índice de Condição de Manutenção (ICM) passou de 30% de estradas consideradas boas em 2022 para 54% em março de 2024. A meta atual é que esse percentual suba para 70% até o fim do ano.

Obras no Piauí

Após a entrega no Maranhão, o ministro Renan Filho atravessou o Rio Paranaíba e fez uma visita técnica às obras da trincheira da Ladeira do Uruguai, em Teresina, no Piauí. Situada na BR-343, a obra integra o contorno rodoviário da capital e visa melhorar a fluidez do tráfego na região, especialmente na interseção da rodovia BR-343/PI com a Av. João XXIII.

“Aqui na Ladeira do Uruguai foram investidos mais de R\$ 46 milhões, só nessa obra. E a trincheira vai desafogar o trânsito pra ir ao trabalho, à escola, ao hospital, melhorar a mobilidade urbana de Teresina, e são investimentos que o presidente Lula tem feito através do Novo PAC pra virar a página”, enumerou o ministro Renan Filho.

“Eu moro em uma cidade vizinha e pego dois ônibus para chegar na obra. E me sinto orgulhoso por estar aqui trabalhando, porque quem entra e quem sai de Teresina vai passar por aqui. Vou passar aqui depois de terminar e saber que ajudei a fazer a trincheira”, falou o eletricitista Carlos Júnior.

A trincheira é uma obra de rebaixamento da via junto a um anel viário integrado. A construção vai cobrir todos os 780 metros do trecho e conta com:

- Duas pistas
- Separação por barreiras new jersey
- Faixas de segurança
- Dois viadutos

Além do ministro Renan Filho, também participaram da agenda no Nordeste o ministro das Comunicações, Juscelino Filho, o ministro do Desenvolvimento Assistência Social, Família e Combate à Fome, Wellington Dias, o senador Marcelo Castro e o diretor-geral do DNIT, Fabrício Galvão.

Ao todo, o Ministério dos Transportes vai investir R\$ 592,5 milhões no Piauí só este ano, quase cinco vezes mais do que o valor aplicado em 2022.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 26/04/2024

ÚLTIMOS DIAS PARA REALIZAÇÃO DO EXAME TOXICOLÓGICO: CONFIRA SE VOCÊ PRECISA REGULARIZAR A SUA SITUAÇÃO



Para auxiliar os motoristas, a Secretaria Nacional de Trânsito criou uma página online que permite consultar necessidade ou não de realizar exame

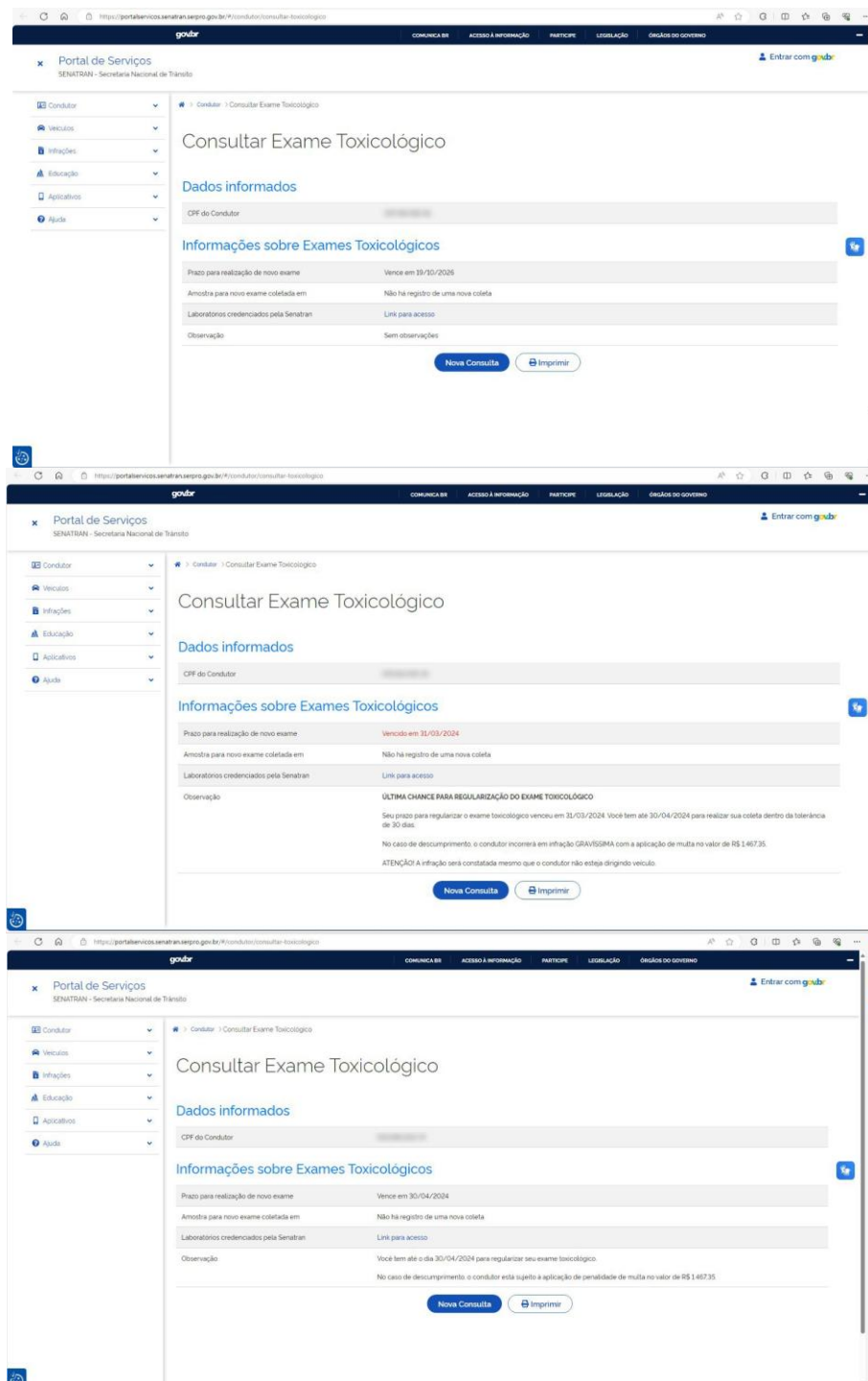
Exame toxicológico: Senatran cria página para motoristas conferirem se estão regularizados ou não - Foto: Rovena Rosa/ABr

Ofim do prazo para realização do exame toxicológico é na próxima terça-feira (30), e a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) voltou a notificar esta semana, via Carteira Digital de Trânsito (CDT), os condutores das

categorias C, D e E que ainda não regularizaram a situação. Além disso, a Senatran criou uma página na qual os motoristas podem consultar se precisam ou não fazer o teste. Confira aqui.

Para saber se é necessário ou não fazer o exame toxicológico basta acessar a página e seguir os seguintes passos:

- Informar CPF, data de nascimento e data de validade da Carteira Nacional de Habilitação nos espaços informados;
- Clicar no botão “Prosseguir”;
- Imediatamente, o usuário será conduzido a uma das telas abaixo, com detalhamento de prazos, vencimentos e alertas.



The screenshots show the 'Consultar Exame Toxicológico' page on the Senatran portal. The page displays the driver's status and the deadline for the next toxicological exam. The first screenshot shows a deadline of 19/10/2026. The second screenshot shows a deadline of 31/03/2024, with a warning that the driver has an 'ÚLTIMA CHANCE PARA REGULARIZAÇÃO DO EXAME TOXICOLÓGICO' and that a late exam will result in a fine of R\$ 1,467.35. The third screenshot shows a deadline of 30/04/2024, with a warning that the driver has until 30/04/2024 to regularize their exam, otherwise a fine of R\$ 1,467.35 will be applied.

Telas que aparecem após consulta sobre exame toxicológico



Infração gravíssima

De acordo com levantamento feito pela Senatran nesta quinta-feira (25), cerca de 3,4 milhões de condutores das categorias C, D e E, para quem o teste é obrigatório, ainda não o fizeram. A não realização do exame dentro do período estabelecido é considerada infração gravíssima, sujeita a multa de R\$ 1.467,35 e sete pontos na Carteira Nacional de Habilitação (CNH).

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

Data: 26/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA AUDIÊNCIA PÚBLICA E NOVAS REGRAS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A audiência pública a ser promovida pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) representa um importante passo rumo à definição de regras mais precisas e que melhor protejam os animais transportados em aviões. O compromisso das companhias aéreas em apresentar propostas para aprimorar a legislação e estudar a viabilidade da implementação do serviço de rastreabilidade é um bom caminho a ser adotado.

A morte trágica do cachorro Joca, ocorrida recentemente, quando foi enviado erroneamente para outro destino, evidenciou a necessidade urgente de medidas que garantam a segurança e o bem-estar dos animais durante o transporte aéreo. É fundamental que sejam estabelecidas políticas claras e eficazes para evitar que casos semelhantes ocorram no futuro.

A criação de uma Política Nacional de Transporte Aéreo de Animais (PNTAA) é um passo importante nessa direção, pois visa assegurar padrões mínimos de cuidado e proteção aos animais durante o transporte. Essa iniciativa deve contemplar não apenas questões relacionadas à segurança e à saúde dos animais, mas também ao treinamento adequado dos funcionários envolvidos e à fiscalização rigorosa por parte das autoridades competentes.

Além disso, é imprescindível que haja uma maior transparência por parte das companhias aéreas quanto aos procedimentos adotados para esse tipo de transporte, incluindo informações sobre as condições das instalações e os cuidados oferecidos durante a viagem.

Deve-se destacar que é fundamental que a audiência pública e a elaboração da PNTAA resultem em medidas concretas e eficazes que garantam o bem-estar e a segurança dos animais transportados nos aviões. Somente assim poderemos assegurar que tragédias como a morte de Joca não se repitam e que os animais sejam tratados com o respeito e cuidado que merecem durante suas viagens.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

AÇÚCAR 1

A produção de açúcar no Brasil deve crescer 1,3% na safra 2024/2025, chegando ao volume recorde de 46,29 milhões de toneladas. Esse aumento deve ocorrer mesmo com a expectativa de uma safra de cana-de-açúcar menor, com 685,86 milhões de toneladas, uma queda de 3,8% sobre a temporada passada, causada pelos baixos índices pluviométricos e pelas altas temperaturas na região centro-sul, que causaram perdas na produtividade. Os dados são da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), em seu primeiro levantamento para a nova temporada.

AÇÚCAR 2

O leve aumento na produção nacional de açúcar, com a cana sendo mais direcionada para o adoçante em relação ao etanol, deve ocorrer principalmente com alta na fabricação em Minas Gerais (589 mil toneladas), Mato Grosso do Sul (116,5 mil toneladas), Goiás (107 mil toneladas), além dos Estados do Nordeste (228 mil toneladas). Já em São Paulo, produtor líder da commodity no País, o volume deverá cair 533,6 mil toneladas ante o ciclo passado, para 27,7 milhões de toneladas.

AÇÚCAR 3

No levantamento, a Conab destaca que, “quando comparada com a safra 2023/24, com exceção da região Norte, Mato Grosso e São Paulo, apesar do maior direcionamento de cana-de-açúcar para a produção do adoçante em relação ao etanol, observa-se crescimento na produção de açúcar”.

AÇÚCAR 4

Ainda de acordo com a Conab, a redução prevista para a safra de cana só não será maior porque a área plantada de todo o País crescerá 4,1%, para 8,67 milhões de hectares, a maior desde a temporada 2017/18 (8,7 milhões de hectares).

CUBA

Vendedores de combustível de aviação em Buenos Aires, na Argentina, não aceitaram fornecer o produto à companhia aérea estatal de Cuba, a Cubana de Aviación S.A., citando as sanções dos Estados Unidos sobre a ilha. A decisão levou a cancelamentos de voos, segundo informações da empresa divulgadas nessa quinta-feira. Segundo a estatal, que realiza voos dentro de Cuba e para destinos internacionais, a suspensão das viagens, ocorrida nas últimas terça e quarta-feira, a levou a remarcar as passagens ou reembolsar seus clientes

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

NACIONAL - AEROPORTO DE FLORIANÓPOLIS E COMPANHIA AÉREA AZUL GANHAM PRÊMIOS

Ministério premia melhores aeroportos e aéreas do país

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



Para a definição dos vencedores do prêmio Aviação + Brasil deste ano foram avaliados 61 aeroportos e três empresas aéreas por meio de mais de 90 mil entrevistas ao longo de 2023

25, durante a entrega do prêmio “Aviação + Brasil 2024”, em Brasília.

O Aeroporto de Florianópolis, em Santa Catarina, e a empresa aérea Azul foram escolhidos pelos passageiros como os melhores serviços de aviação do país. O anúncio foi feito nesta quinta-feira, dia

A iniciativa é do Ministério de Portos e Aeroportos, em parceria com a Aeroportos do Brasil (ABR) e a Associação Brasileira das Empresas Aéreas (ABEAR). Foram avaliados 61 aeroportos e três empresas aéreas por meio de mais de 90 mil entrevistas ao longo de 2023. Além disso, foram realizadas análises de mais de 1,4 milhão de movimentos de pousos e decolagens pelo Centro de Gerenciamento da Navegação Aérea (CGNA).

O Diretor-Presidente da Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), Juliano Noman, afirmou que 93% dos entrevistados classificaram os aeroportos nacionais com um bom índice de aprovação. “É o momento de a gente olhar, parar e pensar nas oportunidades de melhoria. 93% não é 100%, a gente sabe da busca constante de atender bem as pessoas e com muita segurança.”



Na categoria regional, o Aeroporto de Cascavel, no Paraná, foi considerado o melhor. Em relação à movimentação e pontualidade, o Aeroporto de Confins, em Minas Gerais, destacou-se entre os empreendimentos com capacidade acima de 10 milhões de passageiros.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, destacou o potencial da aviação para impulsionar a economia brasileira, ressaltando não apenas sua função como meio de transporte, mas também como agente fundamental na promoção da inclusão social e no estímulo ao turismo de negócios e lazer.

“A gente, quando olha o PIB de Portugal no turismo, estamos falando de 18%; Na França, em mais de 22%; No Brasil, apenas 7% da economia do nosso PIB vem do turismo, isso mostra todo o potencial que nós temos para avançar nessa janela de oportunidades que o país tem, que dialoga com a aviação e o fortalecimento dos aeroportos”, disse Costa Filho.

Para Jurema Monteiro, presidente da ABEAR, o crescimento da aviação reflete o crescimento do país. “É fundamental renovar o apoio que o setor tem dado às medidas estruturantes que estão contribuindo para o desenvolvimento do nosso país, possibilitando um crescimento econômico e social que certamente irá melhorar o ambiente de trabalho, o ambiente de negócios e, conseqüentemente, o ambiente da aviação”, afirmou.

No evento também foi assinado o primeiro plano de trabalho entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC), com o objetivo de aprimorar a qualidade dos serviços para pessoas com o espectro do autismo. A proposta foi sugerida pela deputada Isa Arruda (MDB-PE).

Participaram da cerimônia: Felipe Carreras (PSB-PE); Mariana Pescatori, Secretária-Executiva do Ministério de Portos e Aeroportos; Aparecido Luiz da Silva, Diretor de Administração da Infraero; Major-Brigadeiro Duarte Fernando; e Thiago Pereira, Diretor Substituto da ANAC.

Confira a lista dos ganhadores na íntegra:

Aeroportos Regionais:

Sul – Cascavel, Paraná;
Sudeste – Uberlândia, Minas Gerais;
Centro-Oeste / Norte – Macapá, Amapá;
Nordeste – Imperatriz, Maranhão.

Pontualidade:

Movimentação de até 5 milhões de passageiros – Goiânia, Goiás;
Entre 5 a 10 milhões de passageiros – Recife, Pernambuco;
Acima de 10 milhões de passageiros – Confins, Minas Gerais;
Empresa aérea mais pontual – Azul.

Melhores Aeroportos:

Movimentação de até 5 milhões de passageiros – Florianópolis, Santa Catarina;
Entre 5 a 10 milhões de passageiros – Porto Alegre, Rio Grande do Sul;
Acima de 10 milhões de passageiros – Confins, Minas Gerais.

Melhor empresa aérea do Brasil em 2024: Azul.

Melhor Aeroporto do Brasil em 2024: Florianópolis, Santa Catarina.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

NACIONAL - COMISSÃO DE INFRAESTRUTURA DEBATE PL DO COMBUSTÍVEL DO FUTURO

Texto prevê criação dos programas de diesel verde, biometano e combustível sustentável para aviação

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



De acordo com o projeto de lei, a meta anual de redução de emissões de gases de efeito estufa através do uso de biometano no consumo de gás natural deve ser de 1% até 2026. Crédito: Divulgação/Governo do Ceará

O Projeto de Lei (PL 528/2020), conhecido como a proposta dos combustíveis do futuro, foi tema da audiência pública da Comissão de Infraestrutura do Senado Federal nesta quinta-feira, dia 25. O colegiado se reuniu para debater os efeitos da adesão do biogás na economia circular.

A Casa está analisando o projeto após a aprovação pela Câmara dos Deputados em março deste ano. O texto prevê a criação dos programas nacionais de diesel verde, biometano e combustível sustentável para aviação, além do aumento da mistura de etanol e de biodiesel à gasolina e ao diesel.

De acordo com o PL, a meta anual de redução de emissões de gases de efeito estufa através do uso de biometano no consumo de gás natural deve ser de 1% até 2026, alcançando 10% até 2034. José Nilton Vieira, diretor do Departamento de Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia, afirmou que o biogás é o energético que mais contribui atualmente para a redução na pegada de carbono dos combustíveis. “Enquanto os combustíveis fósseis têm uma pegada de carbono em torno de 85%, o biometano fica abaixo de 10%”.

Vieira explicou que são 3 principais fontes de geração de substrato para o biometano: resíduos sólidos urbanos e esgoto; resíduos de dejetos da agropecuária; e o crescimento dos projetos de biodigestão de vinhaça e torta de filtro. “Se a gente não tiver política adequada para o gasto natural. Ele vai continuar no subsolo”.

O gerente executivo de Gestão Integrada de Transição Energética da Petrobras, Cristiano Levone de Oliveira, também defendeu o uso do biometano como uma medida que vai impulsionar diversos setores da economia verde. “O biometano pode ser usado para transformar bioeletricidade em gás natural para veículos, descarbonizando a indústria, o transporte marítimo também e produzindo hidrogênio”, disse.

Thomas Paris Caldellas, coordenador-geral de Regulamentos Técnicos e Mobilidade Sustentável do Ministério do Desenvolvimento Indústria Comércio e Serviços, afirmou que o uso do biogás está alinhado com o programa do governo Renova Bio. A iniciativa visa expandir a produção de biocombustíveis, garantindo previsibilidade e promovendo a sustentabilidade ambiental, econômica e social.

“Se somarmos a melhora na intensidade de carbono na matriz energética com a melhoria na eficiência energética dos veículos, poderemos nos tornar em um futuro próximo o primeiro pólo automotivo do mundo”, afirmou Caldellas.

Preocupações

Os especialistas também se mostraram receosos com a dinâmica dos custos dos tributos e a lei da oferta e da procura, que pode sofrer desequilíbrios com a chegada de novos combustíveis.

Renata Isfer, presidente da Associação Brasileira de Biogás, defendeu que regiões agrícolas como Mato Grosso possam ter acesso ao biometano mais barato em vez de utilizar o gás GLP. “O

biometano não pode vir para encarecer o gás e tornar-se uma dificuldade a ponto de inviabilizar a indústria; ninguém quer isso”.

Sylvie D'Apote, diretora-executiva de Gás Natural do IBP (Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás), destacou que a transição energética não será gratuita e que os custos para o setor precisam ser reduzidos. “É muito importante deixar quem faz a decisão econômica observar quais são as melhores estratégias de descarbonização”.

Davi Bomtempo, superintendente de Meio Ambiente e Sustentabilidade da CNI (Confederação Nacional da Indústria), sugeriu alternativas, como dedicar uma parcela do orçamento público da União para estimular as empresas, conforme é feito em outros países.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

NACIONAL - MPOR E ANAC VÃO DEFINIR NOVAS REGRAS PARA O TRANSPORTE AÉREO DE ANIMAIS

Medida foi tomada com a repercussão da morte do cachorro Joca durante um voo da companhia Gol
Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebeneews.com.br



A medida do Ministério de Portos e Aeroportos e da Anac foi motivada pela morte recente do cachorro Joca, da raça golden retriever, que foi transportado para o destino errado pela companhia aérea Gol. Crédito: Reprodução

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) vão realizar uma audiência pública na próxima semana para ouvir a sociedade em busca de aperfeiçoar o transporte aéreo de

animais. A escuta será por meio dos canais de participação social do Governo Federal.

A decisão foi tomada na quinta-feira, dia 24, após integrantes do MPor e da Anac se reunirem com os representantes das companhias aéreas Gol, Azul Linhas Aéreas e Latam, além da Associação Brasileira de Empresas Aéreas (Abear), em busca de melhorar o tratamento dos animais no espaço aéreo.

As empresas já se comprometeram a apresentar em dez dias propostas e sugestões para melhorar a atual legislação do transporte de animais. Em caráter emergencial, as companhias irão estudar a viabilidade da implementação do serviço de rastreabilidade de animais transportados em portão de aeronaves.

O Ministério informou também que vai lançar ainda neste primeiro semestre uma Política Nacional de Transporte Aéreo de Animais (PNTAA), visando garantir mais segurança e bem-estar para os animais transportados pelas empresas aéreas no Brasil.

As ações surgiram após a morte recente do cachorro Joca, da raça golden retriever, que foi transportado para o destino errado pela Gol. O animal tinha que viajar para Sinop (MT), mas foi levado para Fortaleza (CE) e depois encaminhado para São Paulo, onde foi constatada a morte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

NACIONAL - PETROBRAS BATE O MARTELO E DECIDE PAGAR DIVIDENDOS EXTRAS AOS ACIONISTAS

Confirmação veio após a Assembleia Geral Ordinária validar a decisão do Conselho de Administração da estatal

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



Em março, o Conselho da Petrobras decidiu reter o pagamento dos dividendos extras, mas o presidente da estatal, Jean Paul Prates, defendeu o pagamento dos 50% aos acionistas. Crédito: Tomaz Silva/Agência Brasil

A Petrobras vai pagar cerca de R\$ 21,95 bilhões em dividendos extras aos seus acionistas referentes a 2023. A confirmação veio na quinta-feira, dia 25, após a Assembleia Geral Ordinária validar a decisão do Conselho de Administração da Petrobras de pagar 50%

do montante aos acionistas.

O valor é metade de R\$ 43,5 bilhões. O total de dividendos reconhecidos pela estatal para a remuneração dos acionistas é de R\$ 94,3 bilhões referentes ao ano passado. Com a medida, cerca de R\$ 6 bilhões irão para os cofres públicos da União, já que o Governo Federal é sócio majoritário da empresa.

Os dividendos são uma parte do lucro da Petrobras que é dividida entre os acionistas. Já os dividendos extraordinários são os valores pagos além do mínimo obrigatório.

Em março, o Conselho da Petrobras decidiu reter o pagamento dos dividendos extras. Mas o presidente da estatal, Jean Paul Prates, defendeu o pagamento dos 50% aos acionistas. No entanto, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) apoiou que o valor ficasse no fundo de reserva da empresa.

A tese era a mesma do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira. Lula e Silveira acreditam que o dinheiro retido pode melhorar as condições da Petrobras para obter empréstimos para investimentos.

A situação gerou uma crise na Petrobras que levou o presidente da estatal, Jean Paul Prates, a um processo de fritura. O Palácio do Planalto chegou a analisar um novo nome para a presidência da petroleira. Mas a articulação do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, ajudou que Prates permanecesse no cargo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

REGIÃO SUDESTE - OBRAS DO TRECHO NORTE DO RODOANEL SÃO RETOMADAS APÓS SEIS ANOS

Vencedora do leilão, Via Appia iniciou os serviços no complexo rodoviário de SP

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



As obras do trecho Norte do Rodoanel foram retomadas após quase seis anos de paralisação. Inicialmente, o segmento do complexo deveria ter sido entregue em 2016. Crédito: Divulgação/Via Appia

O Grupo Via Appia Concessões retomou as obras do trecho Norte do Rodoanel Mário Covas, em São Paulo, na quinta-feira (25). De acordo com a empresa, e conforme já estava previsto durante a assinatura do contrato de concessão com o Governo Estadual, as obras estão sendo iniciadas com seis meses de antecedência em relação ao prazo estabelecido.

A data marca a retomada das obras do Rodoanel após quase seis anos paralisadas. Inicialmente, o trecho Norte do complexo rodoviário deveria ser entregue em 2016.

As obras referentes ao trecho Norte do Rodoanel serão estrategicamente divididas em dois trechos: o primeiro entre as rodovias Presidente Dutra (BR-116) e Fernão Dias, com previsão de entrega para o segundo semestre de 2025, enquanto que o segundo refere-se ao trecho da Fernão Dias até a Avenida Raimundo Pereira de Magalhães. Este trajeto está previsto para ser concluído até setembro de 2026.

No primeiro trecho de obras, as equipes vão se mobilizar para realizar serviços de limpeza da faixa de domínio, drenagem, terraplenagem, pavimentação, abertura de acessos, além da construção e complementação de quatro viadutos que interligam a Via Dutra ao início do trecho Norte do Rodoanel.

“A retomada das obras representa não apenas um avanço crucial para a infraestrutura viária de São Paulo, mas também um compromisso renovado com a eficiência e a qualidade na entrega de projetos de grande escala. Estamos determinados a superar os desafios do passado e a entregar uma rodovia que traga benefícios para a população e o desenvolvimento econômico para a região”, afirmou Brendon Ramos, presidente da Via Appia Concessões.

O anúncio da retomada de obras do Rodoanel foi feito pelo governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) durante o leilão de concessão rodoviária do Lote Litoral Paulista.

A Via Appia foi a vencedora do leilão, realizado em março do ano passado. De acordo com o Governo do Estado, a concessão será de 31 anos e terá um total de investimentos previstos na ordem de R\$ 3,4 bilhões

O trecho

O trecho Norte do Rodoanel é a última parte do Anel Rodoviário Mário Covas, círculo viário construído ao redor da Grande São Paulo, oferecendo aos motoristas uma via expressa entre o Litoral e o Interior sem a necessidade de passar pela Capital. Nesse cenário, o empreendimento é estratégico ao Porto de Santos, ao agilizar e facilitar o transporte de cargas entre seus terminais, na Baixada Santista, e as demais regiões.

Com 44 km de extensão no eixo principal, três a quatro faixas por sentido e sete túneis duplos, o trecho Norte terá ainda 107 obras de arte especiais entre São Paulo, Arujá e Guarulhos. A expectativa é de que se reduza a circulação de 18 mil caminhões diariamente dentro da capital paulista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 26/04/2024

REGIÃO SUDESTE - AEROPORTO DE VIRACOPOS RECEBE EQUIPAMENTOS PARA SHOW DA MADONNA

Após o desembarque no Terminal de Cargas os equipamentos seguiram, por via terrestre, para o Rio de Janeiro

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



Parte dos equipamentos saíram de Miami, nos Estados Unidos, e chegaram no Brasil na quarta-feira (Foto: Divulgação/Viracopos)

O Terminal de Carga (Teca) do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), recebeu na quarta-feira (24) parte dos equipamentos que serão utilizados no megashow da cantora Madonna, que acontecerá no dia 4 de maio, na praia de Copacabana, no Rio de Janeiro.

Segundo a concessionária que administra o terminal, foram desembarcados no Teca três paletes fechados, pesando um total de 5,4 quilos. Os equipamentos foram depositados em caminhões e seguiram para o Rio de Janeiro nesta quinta-feira (25). O restante dos equipamentos deverão ir direto para a capital carioca.

Os equipamentos foram transportados em Boeing 747-400, que decolou de Miami, nos Estados Unidos. O aeroporto conta com uma equipe experiente no processamento ágil e eficiente de cargas especiais. O material utilizado para eventos fica em área controlada e segura, com sistema de vigilância eletrônica e pessoal 24hs por dia.

O Terminal de Carga de Viracopos é a principal porta de entrada de equipamentos para grandes eventos internacionais que acontecem no Brasil.

Recentemente, o aeroporto recebeu equipamentos usados para a montagem de palco e demais estruturas para o festival Lollapalooza, em São Paulo.

Além disso, o Teca recebe aviões de cargas contendo material dos principais shows internacionais que acontecem no Brasil.

Viracopos é também o aeroporto oficial do GP Brasil de Fórmula 1, em Interlagos, há 22 edições consecutivas.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 26/04/2024

REGIÃO NORDESTE - CENTRO DE CONTROLE DA VLI COMEÇA A OPERAR EM TERMINAL NO MARANHÃO

Porto que abriga o equipamento escoar a produção do Matopiba, além dos estados do Pará, Goiás e Mato Grosso

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



Os sistemas de automação na descarga e no embarque, junto com circuito fechado de TV, aumentam os níveis de segurança operacional e permitem o manuseio de volumes maiores

A VLI, companhia de soluções logísticas que integram ferrovias, portos e terminais, acaba de inaugurar seu novo Centro de Controle Operacional (CCO), no Terminal Portuário São Luís (TPSL), na capital maranhense.

O porto escoar a produção do Matopiba (acrônimo que denomina a região do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia), além dos estados do Pará, Goiás e Mato Grosso, por meio do Corredor Norte, operado pela VLI. No TPSL são realizadas as operações de descarga ferroviária de soja e milho, ferro gusa e manganês, bem como o embarque de navios.

Com a tecnologia do novo CCO, a VLI está automatizando processos, incluindo o controle de estoque nos silos e armazéns. Além disso, foram introduzidos sistemas de automação na descarga e no embarque, junto com circuito fechado de TV, para aumentar significativamente os níveis de segurança operacional e permitir o manuseio de volumes ainda maiores com eficiência.

“Nossos investimentos têm como foco a geração de valor ao negócio. Os portos do Arco Norte, acessados por meio da Ferrovia Norte-Sul, são o caminho natural para o escoamento da produção da região, por isso têm crescido cada vez mais em importância para a pauta de exportações brasileiras”, afirma o gerente-geral de Terminais e Portos do Sistema Norte da companhia, Douglas Marques.

A nova estrutura reflete o objetivo de fortalecer a infraestrutura da região. Recentemente, a empresa adquiriu 168 vagões Hopper HTT e três locomotivas para operar na Ferrovia Norte-Sul, em um investimento de aproximadamente R\$ 200 milhões. Os vagões já estão operando no transporte da atual safra.

Além disso, no último ano, a companhia registrou recorde de movimentação de carga no Corredor Norte, com 14,5 bilhões de TKU (toneladas por quilômetro útil) no trecho, contra 14,1 bilhões em 2022, recorde anterior. No último ano, a companhia também registrou seu melhor resultado no Terminal Portuário São Luís, com 5,6 milhões de toneladas movimentadas, contra 5,4 milhões em 2022.

O que é o CCO?

O CCO é uma sala equipada com câmeras de monitoramento que supervisiona todas as operações portuárias, incluindo a movimentação de pessoas e máquinas, além de coordenar frentes de operações e manutenção. Funcionando como um centro de comando centralizado, o CCO controla a inicialização de equipamentos, gerencia fluxos de comunicação com a ferrovia, opera e mantém o porto, a Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap) e as agências marítimas.

O gerente-geral destaca que o CCO impacta positiva e diretamente na fila de espera de navios, no Terminal Portuário São Luís. “O Centro de Controle Operacional é a cabeça e o coração do porto. Ele nos dá uma fila de navios saudável, garantindo que a atracação e desatracação dos navios ocorram conforme o planejamento”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024

REGIÃO SUL - PORTO ITAPOÁ INAUGURA AMPLIAÇÃO DE SEU TERMINAL DE CONTÊINERES

Expectativa é de que, com nova área, unidade passe a movimentar 2 milhões de TEU por ano

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



Segundo a Autoridade Portuária, o terminal passará a operar um dos maiores pátios de contêineres no Brasil, com a área passando de 300 mil para 455 mil metros quadrados. Crédito: Divulgação/Porto Itapoá

O Porto Itapoá, em Santa Catarina, inaugurou na quinta-feira (25) a ampliação da área do terminal de contêineres, que vai transformar o terminal como maior propulsor econômico da região. Com investimento total na ordem de R\$ 815 milhões, o terminal terá capacidade de movimentar 2 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) por ano.

De acordo com a Autoridade Portuária, o terminal passará a operar um dos maiores pátios do segmento no Brasil. Com a ampliação, a área passou de 300 mil para 455 mil metros quadrados.

De acordo com o relatório de 2023 do desempenho do setor aquaviário, o Porto Itapoá, localizado no nordeste de Santa Catarina, fechou o ano na quarta posição no ranking de maior movimentação do setor. Outra conquista adquirida foi a de ser o terminal de contêineres privado com maior crescimento do Brasil no último ano, com um aumento de 20,3% na movimentação em relação a 2022.

A solenidade contou com a participação de autoridades como o governador Jorginho Mello (PL) e o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Beto Martins. Estava prevista a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvío Costa Filho, mas ele não conseguiu chegar devido ao mau tempo na região.

Em comunicado divulgado pelo Ministério, Costa Filho destacou que a ampliação do terminal representa uma importante conquista para o Estado e para o país.

“Esse empreendimento entra na agenda do desenvolvimento econômico do Brasil. Um porto sustentável, que tem uma excelente infraestrutura tecnológica e, sem dúvida alguma, tem um grande operador de contêineres do país”, afirmou.

A eficiência do porto privado também é reconhecida nos demais estados brasileiros, isso porque 50% de cargas movimentadas em Itapoá são de empresas localizadas em outras regiões pelo país. A outra metade da movimentação é de cargas de companhias de Santa Catarina, incluindo automóveis e autopeças, motores elétricos, metalmeccânica, linha branca e exportação de carga frigorificada, atendendo a forte agroindústria do estado.

Emprego e renda

Com a ampliação do terminal, a previsão é que o Porto Itapoá passe a gerar novos postos de trabalhos. Hoje, o local é responsável pela geração de 7.500 empregos diretos e indiretos. Com aumento de 108%, proporcionalmente, o município catarinense apresentou o maior crescimento populacional no último censo. O município possui pouco mais de 30 mil habitantes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 26/04/2024



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APS INTENSIFICA AÇÕES VOLTADAS AO MANIFESTO ESG DO PORTO DE SANTOS

Informações: Autoridade Portuária de Santos (26 de abril de 2024)



Foto: APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) fecha o mês de abril com uma pauta intensa de realizações voltadas ao Manifesto ESG do Porto de Santos. As atividades incluíram o Workshop Imersão ESG, realizado no Centro de Treinamento da APS; apresentação online das melhores práticas de Relato de Sustentabilidade e a 7ª reunião presencial com os signatários do Manifesto, oportunidade na qual ocorreram mais três adesões: a do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) e das empresas S. Magalhães e Eldorado Brasil.

Com estas ações coletivas a Autoridade Portuária de Santos reafirma seu compromisso, juntamente com entidades privadas e públicas que fazem parte do complexo portuário de Santos, de desenvolver, administrar e fiscalizar o Porto de Santos, oferecendo serviços e infraestrutura eficientes aos seus clientes e usuários, bem como apoiar o poder público, o comércio e o desenvolvimento sustentável.

O Manifesto foi assinado no dia 01 de agosto do ano passado, durante a II Jornada ESG do Porto de Santos. A implantação da cultura ESG é parte integrante da estratégia corporativa da APS. “O Porto de Santos acredita que a adoção de medidas ESG, além de fortalecer sua posição no mercado, contribui para um futuro mais sustentável e inclusivo”, afirma o presidente da Companhia, Anderson Pomini.

Ao aderir ao Manifesto, o Porto de Santos reconhece a importância dos princípios ambientais, sociais e de governança corporativa (ESG) para o desenvolvimento sustentável e a responsabilidade

corporativa e assume o compromisso, por meio de sua Autoridade Portuária e demais empresas signatárias de adotar e promover práticas alinhadas com esses valores, com os princípios do Pacto Global e com a Agenda 20230 da Organização da Nações Unidas (ONU).

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

Data: 26/04/2024

RUMO ABRE PROCESSO SELETIVO PARA ESTÁGIOS

Informações: Rumo Logística (26 de abril de 2024)



Com vagas em São Paulo e Paraná, processo seletivo será online e os candidatos podem se inscrever até 29 de outubro – Imagem: Rumo

A Rumo, maior concessionária de ferrovias do País, está com as inscrições abertas para o seu Programa de Estágio com foco em 2024. As 25 vagas estão distribuídas entre os estados de São Paulo e do Paraná. Os candidatos devem se inscrever pelo link.

Podem se inscrever estudantes que estejam matriculados em algum curso do ensino superior e que tenham a previsão de concluir a graduação entre dezembro de 2024 a dezembro de 2025, com disponibilidade para estagiar seis horas por dia.

Nesta edição, a Companhia adotará o formato on-line para o processo seletivo, incluindo uma ação gamificada em que os candidatos deverão apresentar suas habilidades na resolução de problemas. As vagas estão abertas para as áreas de exatas, engenharia, jurídico e engenharia.

Das 25 colocações disponíveis, 13 ficam em Curitiba (PR), quatro vagas em Araraquara (SP) e mais quatro em São Paulo (SP); três em Santos (SP) e uma em Rio Claro (SP). A Companhia busca candidatos que demonstrem proatividade, tenham senso de comprometimento e organização, e potencial para desenvolver o autogerenciamento de suas atividades. Vale lembrar que o programa não tem restrição de idade.

Segundo Tiago Proba, gerente de Cultura, Atração, Diversidade e Marca Empregadora da Rumo, o programa de estágio é a porta de entrada para que os universitários possam iniciar a sua carreira profissional dentro da companhia. “O programa é uma oportunidade de aprendizado e desenvolvimento multidisciplinar para o mercado de trabalho. Nosso processo seletivo busca potencializar as qualidades do estudante, bem como desenvolver novas habilidades”, destaca o gerente.

O processo seletivo é composto por cinco etapas: inscrição via site, teste e entrevista coletiva; roda de conversa com gestores e entrevista final, que poderá ser presencial caso seja solicitado pelo gestor imediato. Essas etapas são eliminatórias e ao final desse caminho os aprovados seguem para a etapa de admissão.

Os estagiários selecionados serão desenvolvidos por meio de um programa estruturado em três pilares: Matriz de Treinamento (conteúdos específicos para apoiar as atividades de rotina), Encontro com Lideranças (contato com diversas áreas para imersão no negócio e expansão do olhar para a carreira) e Projeto de Melhoria (oportunidade de colocar os conhecimentos em prática e fazer a diferença no negócio com o desenvolvimento de um projeto focado nas necessidades da área).

Os contratados terão direito aos seguintes benefícios: bolsa auxílio com remuneração compatível com o mercado, vale-refeição ou alimentação, auxílio materno infantil para mães com filhos de até 7 anos, auxílio farmácia, assistência médica, seguro de vida e assistência odontológica.

Sobre a Rumo



A Rumo é a maior operadora de ferrovias do Brasil e oferece serviços logísticos de transporte ferroviário, elevação portuária e armazenagem. A Companhia opera 9 terminais de transbordo, está presente em quatro portos e administra cerca de 14 mil quilômetros de vias férreas nos estados de Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, São Paulo, Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Minas Gerais, Goiás e Tocantins.

A base de ativos é formada por 1.400 locomotivas e 35 mil vagões. A Rumo está presente na 18ª carteira do ISE B3, o Índice de Sustentabilidade Empresarial da B3 que reconhece as empresas que são referências em práticas ESG.

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

Data: 26/04/2024

PORTO DE LISBOA CRESCE NA CARGA E NOS CRUZEIROS

Informações: Portos de Portugal (26 de abril de 2024)

Em 2023, o Porto de Lisboa registou uma subida de 8,7% nas escalas de navios de carga – 2045 escalas -, que movimentaram 11 milhões de toneladas, e mais 6% nas escalas de cruzeiros, que movimentaram o valor recorde de 758.328 passageiros.

Na carga, destaque para o crescimento de 11% na carga geral, para as 4,6 milhões de toneladas, e para a subida de 13% na carga containerizada. O Terminal de Contentores de Alcântara, cujo projeto de investimento na modernização do mesmo se encontra na segunda fase, contribuiu para esta recuperação tendo registado um crescimento de 48% em toneladas movimentadas. Os novos serviços que em 2023 começaram a operar neste terminal, nomeadamente para a América do Sul, foram decisivos no aumento da oferta disponível para as empresas que visam exportar a partir de Lisboa.

Quanto ao mercado dos granéis, movimentaram-se mais 9,6% de granéis líquidos, com grande destaque para o aumento de 600% no mercado de bancas (fornecimento de combustível ao largo a navios). De destacar nos granéis sólidos o crescimento em produtos como o trigo, cevada, colza e o açúcar, superior a 40%.

Melhor ano de sempre nos cruzeiros no Porto de Lisboa

Nos cruzeiros, 2023 foi o melhor ano de sempre, tanto em número de passageiros como em escalas. Superou-se pela primeira vez a barreira dos 700 mil passageiros (758 328), o que significou um crescimento de 54% face a 2022, ultrapassando o anterior recorde que datava 2018, ano que registou 577 603 passageiros de cruzeiro.

Nas escalas o recorde fixa-se agora nas 347, mais 20 do que em 2022. Também as escalas em turnaround registaram um novo recorde, 107, ultrapassando o máximo absoluto das 103 escalas contabilizadas no período homólogo.

Do total de passageiros, 204 mil são do segmento turnaround, ou seja, de cruzeiros que têm embarque e/ou desembarque no terminal de cruzeiros da capital portuguesa. Este número representa um aumento de 131% neste segmento. Destaque para a maior operação de sempre de turnaround no Porto de Lisboa, a 30 de julho, com a movimentação de 9 163 passageiros, dos quais 4 476 embarcados e 4 687 desembarcados.

Principais mercados emissores nos cruzeiros

Em 2023, a Europa manteve-se o principal mercado emissor de passageiros de cruzeiros para Lisboa, com o Reino Unido a liderar, representando 38% do total. Os EUA superaram a Alemanha, agora em segundo lugar, com um aumento de 116% nos passageiros, representando 20% do total. A Alemanha apesar do crescimento de 14% caiu para o terceiro lugar com 15%. O Canadá e Portugal ocupam, respetivamente, o quarto e quinto lugares, com aumentos significativos nos números de passageiros (+172% e + 88%) face ao ano anterior.

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

Data: 26/04/2024

OBRAS DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÃO IMPACTOS REDUZIDOS, PREVÊ PRESIDENTE DA ANTAQ

Informações: EXAME (26 de abril de 2024)

A expectativa é que travessia possa beneficiar anualmente mais de 5 milhões de pessoas, entre moradores e turistas



Eduardo Nery argumentou que travessia entre as cidades é fundamental para o desenvolvimento da região – Foto: LinkedIn Eduardo Nery

O presidente da Agência Nacional de Transportes Aquáticos (Antaq), Eduardo Nery, afirmou durante o Seminário Brasil Hoje, da Esfera Brasil, que a tecnologia a ser empregada no projeto de construção do túnel entre as cidades de Santos e Guarujá terá potencial de minimizar os impactos provocados pela desapropriação de áreas na Baixada Santista.

Nessa fase inicial, audiências públicas foram realizadas para ouvir sugestões dos moradores de áreas que deverão ser modificadas, e a mais recente ocorreu na última semana, em Santos. A região do Macuco, que deverá receber o canteiro de obras pelo lado santista, é local de moradia de mais de 20 mil pessoas.

Em entrevista ao EsferaCast, gravada em um estúdio de vidro durante o Seminário Brasil Hoje, o executivo argumentou que a travessia é essencial para as cidades e para os moradores. Orçado em R\$ 6 bilhões, o túnel terá 860 metros de extensão e será construído por meio de uma parceria público-privada, com financiamento da União e do Governo do Estado de São Paulo, e está na lista de obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A previsão é que a obra seja entregue no fim de 2028.

Segundo Nery, técnicos da Antaq e da Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp) têm trabalhado em cooperação, e a obra não deverá afetar a rotina das operações portuárias. De acordo com dados da autoridade portuária, em todo o primeiro trimestre, 42,3 milhões de toneladas de mercadorias passaram pelo terminal portuário, com destaque para o açúcar.

A expectativa é que, uma vez concluído, o túnel beneficie anualmente mais de 5 milhões de pessoas, entre moradores da Baixada Santista e turistas que frequentam as praias da região. Atualmente, a travessia entre as cidades depende de balsas que operam o serviço, e as filas podem se alongar por horas, sobretudo em vésperas de feriado e aos fins de semana.

“A sociedade e os moradores estão fazendo suas críticas. E isso a gente vai considerar antes de apresentar uma solução mais robusta”, explicou Eduardo Nery. “A modelagem [do projeto] está sendo conduzida mais pela Artesp, tivemos três audiências públicas na semana passada. O que está sendo buscado é que as desapropriações possam trazer o mínimo de impacto”, complementou.

Esferacast

Com entrevistas que contemplam pontos de intersecção entre a iniciativa privada e o poder público, a 5ª temporada do EsferaCast será disponibilizada em breve no canal da Esfera no YouTube e vai trazer as entrevistas realizadas com autoridades e empresários em dois estúdios de vidro montados durante a realização do Seminário Brasil Hoje.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 26/04/2024

MOVIMENTAÇÃO DE AÇÚCAR PELOS PORTOS DO PARANÁ CRESCEU MAIS DE 350% EM MARÇO

Informações: Globo Rural (26 de abril de 2024)



Aumento da demanda mundial pelo adoçante contribuiu para crescimento dos embarques

Os portos paranaenses movimentaram 352% mais açúcar a granel em março deste ano, na comparação com o mesmo mês de 2022, somando 419,9 mil toneladas. Em saca, a movimentação aumentou 289%, para 70,2 mil toneladas, informou a Administração dos Portos do Paraná.

“De janeiro a março nós registramos um aumento na movimentação de açúcar tanto a granel quanto em saca. Além dos nossos investimentos em logística, que permitiram aumentar o ganho operacional, as demandas mundiais pela commodity também mudaram. Nosso destino principal, em 2023, era a Argélia, já este ano está sendo a Índia. Os dois cresceram em demanda e isto impacta nos nossos resultados”, disse, em nota, o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia.

O aumento da demanda mundial do açúcar brasileiro está relacionada à redução de oferta pela Índia, que perdeu parte da safra por efeitos climáticos.

Para o diretor de operações da Portos do Paraná, Gabriel Vieira, há uma relevância nacional do Porto de Paranaguá em relação à commodity. “Atualmente estamos em segundo lugar na movimentação nacional de açúcar, ficando atrás apenas de Santos. Nos primeiros três meses deste ano movimentamos mais de 1,5 milhão de toneladas e vemos com otimismo a produtividade para os próximos meses”, destacou Vieira.

O Paraná é o Estado que mais movimenta açúcar pelos portos paranaenses e teve, em 2023, uma safra recorde de cana, com 35,2 mil toneladas, um aumento de 11% em relação ao ano anterior, segundo dados do Departamento de Economia Rural (Deral) do governo do Paraná.

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

Data: 26/04/2024

SANTOS BRASIL AMPLIA ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES

Informações: Logweb (26 de abril de 2024)

A Santos Brasil está ampliando a sua atuação no setor de transportes, “consolidando-se como a principal operadora de serviços capaz de garantir soluções logísticas completas e integradas, do porto ao e-commerce”, segundo o diretor de Logística da empresa, Alfredo Nunes.

Somente neste ano, foram fechados cinco novos contratos com clientes que atuam em segmentos estratégicos de mercado, como automotivo, químico, farmacêutico e varejo, e que também são atendidos em outros ativos da Santos Brasil, como o Tecon Santos e os Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (Clias Santos e Guarujá), no Porto de Santos, e o Centro de Distribuição de São Bernardo do Campo, SP.

Com frota própria e terceirizada, a empresa está investindo na atualização da tecnologia de sua plataforma sistêmica de gestão de transporte, visando maior visibilidade, controle e eficiência de suas operações – desde o planejamento de viagens, programação de carga, acompanhamento em tempo real até a prestação de contas aos clientes. O novo TMS tem aporte de R\$ 1,5 milhão e previsão de entrar em funcionamento no segundo semestre.

Além disso, desde o ano passado o Centro de Distribuição conta com uma nova plataforma de gestão (WMS). Foram investidos R\$ 7,4 milhões na Santos Brasil Logística no quarto trimestre de 2023, principalmente em projetos de tecnologia e sistemas, incluindo o WMS do CD e melhorias na rede wireless e de dados.

De acordo com Nunes, os investimentos também passam pela contratação e treinamento de pessoal. “Estamos sofisticando nossas operações de transportes e toda prestação de serviços de logística integrada e operações 3PL (Third-Party Logistics), garantindo eficiência, segurança, produtividade e



melhor gestão de processos aos nossos clientes, com a oferta de um serviço premium e personalizado, que é a marca da empresa.”

Logística integrada

A Santos Brasil, que opera o Tecon Santos, um dos maiores e mais eficientes terminais de contêineres da América Latina, possui Centros de Distribuição estrategicamente localizados em São Bernardo do Campo. “É a única empresa com recintos aduaneiros nas duas margens do Porto de Santos, os Clias Santos e Guarujá, promovendo sinergia e facilitando a operação dos clientes”, diz o diretor de Logística.

A empresa atua na prestação de serviços de logística integrada in house e operações 3PL (Third-Party Logistics) e é pioneira no desenvolvimento e implantação de modelos logísticos customizados que integram com segurança a atividade portuária e ferroviária, armazenagem, gestão de estoque, transporte rodoviário e distribuição de produtos por todo o País. Responde por toda a coordenação de fluxo de carga entre a fábrica dos clientes e o porto de Santos; pela gestão de embarque e desembarque, do desembarço aduaneiro, do estoque, dos armazéns que alimentam as linhas de produção, dos modais (com integração das atividades portuária, ferroviária e rodoviária) e a distribuição dos produtos. “É a única prestadora de serviços portuários do País com logística integrada do porto ao e-commerce”, lembra Nunes.

A empresa atua nacionalmente por meio de oito terminais estrategicamente localizados – sendo três de contêineres (Tecon Santos em SP, Tecon Imbituba em SC e Tecon Vila do Conde no PA), um de veículos em Santos, um de carga geral em Imbituba e três de graneis líquidos em Itaqui, MA. Por meio da Santos Brasil Logística oferece soluções completas do porto ao e-commerce aos seus mais de 9.400 clientes.

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

Data: 26/04/2024

EM UM ANO, PORTO DE SÃO FRANCISCO AUMENTA LUCRO EM CINCO VEZES

Informações: Governo do Estado de Santa Catarina (26 de abril de 2024)

O recorde histórico na movimentação de cargas em 2023 (16,8 milhões de toneladas) foi fundamental para alcançar o melhor resultado financeiro desde a fundação do Porto de São Francisco do Sul, em 1º de julho de 1955. O balanço contábil apresentado esta semana pela diretoria do terminal portuário apontou um lucro líquido próximo a R\$ 30 milhões (R\$ 29.764.085,41).

O valor representa um aumento de 400% com relação a 2022, quando o lucro foi de quase R\$ 6 milhões (R\$ 5.953.117,23). Assim, no ano passado, os ganhos cresceram cinco vezes. O lucro líquido é o valor obtido a partir do total de receitas, descontadas as despesas e impostos.

A principal contribuição para alcançar esta conquista foi a receita tarifária, resultado dos recursos oriundos da tarifa portuária cobrada dos navios que atracaram em São Francisco. A taxa corresponde à infraestrutura aquaviária e terrestre oferecida pelo Porto, além da armazenagem de cargas e serviços de pesagem.

Para o presidente do Porto, Cleverton Vieira, o excepcional resultado financeiro decorre do planejamento para o bom uso das verbas tarifárias arrecadadas.

“Seguindo as diretrizes do governador Jorginho Mello, procuramos organizar e racionalizar as despesas, sempre buscando a economia de recursos para a aplicação em obras e serviços que resultem em ganhos operacionais e na melhoria da nossa infraestrutura”, disse ele.

Além disso, é importante destacar, prossegue Vieira, que todo o lucro gerado pela empresa pública deve ser reinvestido no próprio Porto ou em seus acessos rodoviário, ferroviário e aquaviário.

“Ou seja, é um círculo virtuoso: quanto mais eficiente a empresa estatal, mais investimentos com recursos tarifários são gerados, sempre na busca por melhorias que atendam da melhor forma aos usuários do Porto”.

Retorno sobre Capital

Graças aos investimentos na infraestrutura portuária, o Retorno sobre o Capital chegou a 14%, em 2023, superando em mais de quatro vezes, os 4% de 2022.

O índice é o resultado do lucro geral dividido pelo patrimônio líquido da empresa. Ou seja, se fosse uma empresa de capital aberto na bolsa de valores, as ações de quem investisse no Porto de São Francisco (que é uma empresa pública), seriam bem avaliadas e teriam um aumento significativo.

O percentual alcançado supera a meta de 5% estabelecida para o terminal portuário do Norte catarinense no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (Igap), no âmbito da eficiência administrativa, determinado pela União.

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

Data: 26/04/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

REAÇÃO DE PACHECO À AÇÃO DO GOVERNO CONTRA DESONERAÇÃO NO STF EVIDENCIA NOVA CRISE DO GOVERNO COM O CONGRESSO

Parlamentares também reagiram ao pedido do governo para STF invalidar desoneração

Por Gabriel Sabóia — Brasília



O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A investida do governo Luiz Inácio Lula da Silva no Supremo Tribunal Federal (STF) contra a desoneração da folha de pagamento dos 17 setores da economia intensivos em mão de obra abriu uma nova crise entre o Palácio do Planalto e o Congresso Nacional. A Advocacia-Geral da União (AGU) foi ao STF para rever a desoneração na quarta-feira e, no dia seguinte, o ministro Cristiano Zanin decidiu suspender a desoneração — o que será analisado

pelo plenário da Corte.

O presidente do Senado e do Congresso, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), se reuniu com a consultoria da Casa nesta sexta-feira. Em seguida, falou à imprensa, criticou a Advocacia-Geral da União (AGU), que entrou com o pedido, e cobrou corte de gastos pelo governo federal. Ele vai recorrer da decisão. A petição da AGU é assinada por Lula e pelo advogado-geral da União, Jorge Messias.

— Petição que parece muito catastrófica da AGU, como se a desoneração da folha fosse o grande mal do país e os municípios brasileiros o grande problema. É preciso, então, ter uma ampla discussão agora sobre gasto público e corte de gastos por parte do governo federal. Qual é a proposta do governo? Além de arrecadar, qual é a proposta do governo para equilibrar as contas? — questionou Pacheco.

Zanin também suspendeu a desoneração de municípios de pequeno e médio porte. Pacheco chamou a ação do governo de “precipitada, descontextualizada e fora do momento”, e lembrou que o Congresso debate a limitação no Perse (programa para o setor de eventos e que é uma das

prioridades do ministro Fernando Haddad). Além disso, lembrou que a sessão do Congresso Nacional nesta semana que discutiria vetos que preocupam o Palácio do Planalto foi adiada.

Ele também elencou medidas do Ministério da Fazenda aprovadas pelo Congresso que deram fôlego às contas públicas.

— Em relação a decisões judiciais, não se faz ataques. Sempre respeitaremos decisões judiciais. O que nos gerou perplexidade foi o comportamento do governo federal. Isto alimenta o fenômeno da judicialização da política — disse. — É preciso, sempre, exaurir a discussão política antes da judicialização. Foi uma precipitação infeliz do governo federal.

Em nota, após a fala de Pacheco, Messias disse que a atuação da AGU “sempre se pautará pelo mais elevado respeito institucional aos Poderes da República e seguirá no bom rumo da construção da harmonia entre os poderes”.

Parlamentares criticam

Parlamentares também criticaram a ação do governo. O senador Efraim Filho (PB), líder do União Brasil no Senado e autor do projeto que trata da prorrogação, disse que o governo optou por não debater o assunto no ano passado. Além disso, o próprio governo enviou ao Congresso um projeto para discutir o tema neste ano.

— O governo se isentou desse debate por dez meses e o veto foi aprovado com a adesão da base do governo. Isso enfraquece a relação. A relação entre os poderes fica prejudicada com isso, em nada ajuda o governo abandonar um projeto recorrendo à Justiça. Ao invés do consenso, a ferramenta escolhida é uma ação judicial — disse.

O deputado Felipe Carreras (PSB-ES) também criticou o fato de o governo recorrer ao Judiciário e disse que as decisões do Congresso precisam ser respeitadas.

— Eu não acho saudável que o governo provoque a Justiça, já que é como se não aceitasse uma decisão democrática do Congresso. Isso me preocupa, é um precedente perigoso. Será que sempre que o Congresso discordar do Executivo a Justiça será procurada? Defendo sempre o respeito e esta atitude não ajuda a relação entre os poderes.

O deputado Pedro Paulo (PSD-RJ) disse que o governo faz um "uso seletivo" da Lei de Responsabilidade Fiscal .

— Há um governo que não controla os gastos, aumenta receitas, onde está o exemplo? Também há um mecanismo de não-negociação com o Congresso, com buscas por liminares. Isto deve gerar reações entre os poderes, não há dúvidas — disse o deputado.

Nesta sexta-feira, Pacheco ainda disse que a ação da AGU surpreendeu.

— (O assunto) surpreendeu a todos, especialmente pelo momento que nós estamos vivendo de discussão e busca por alinhamento entre o governo federal e o Congresso Nacional — disse Pacheco, após se reunir com consultores do Senado.

Pacheco disse que "a indignação é com o governo e não com o Judiciário", e lembrou que uma “decisão monocrática (individual) de um ministro do Supremo” tem efeito imediato.

A desoneração

O projeto de lei que trata da desoneração foi aprovado pelo Congresso por ampla maioria no ano passado. Depois, foi vetado integralmente pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva, mas o veto foi derrubado pelo Congresso. O texto prorroga até 2027 a desoneração da folha dos 17 setores da economia que mais empregam no país.



A proposta de desoneração da folha substituiu a contribuição previdenciária patronal de empresas de setores que são grandes empregadores, de 20%, por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Essa troca diminui custos com contratações para 17 setores, como têxtil, calçados, construção civil, call center, comunicação, fabricação de veículos, tecnologia e transportes.

Zanin também suspendeu a desoneração da folha de municípios de médio porte. Essa é válida para municípios com menos de 156 mil habitantes e reduz a alíquota da Previdência de 20% para 8%.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 26/04/2024

UNIÃO PRESSIONA ELETROBRAS EM ASSEMBLEIA DE ACIONISTAS PARA TENTAR AMPLIAR PODER DE DECISÃO

Representantes do governo tentam ser classificados como "grupo" e não como "ente político" para exercerem poder maior de voto

Por *Bruno Rosa — Rio*

A assembleia de acionistas da Eletrobras, realizada nesta sexta-feira de forma híbrida, foi marcada por embates entre a companhia e representantes da União, BNDES e Previ, o fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil, de acordo com fontes que acompanharam o encontro.

Os representantes do governo pediram para que a Eletrobras informasse quais instituições do "grupo União" estavam participando da assembleia. Além disso, pediram para entender qual volume de ações de cada um seria computado durante as votações dos temas da pauta já no início da assembleia, o que não foi acatado pela companhia alegando que as informações eram confidenciais.

Ivo Timbó, representante da União e procurador da Fazenda Nacional, questionou já no início da assembleia que precisava compreender como está sendo caracterizada a União pela empresa: se como "ente político" ou como "grupo":

A União, que tem 43% do capital da empresa, que foi privatizada no governo Bolsonaro, tem seu peso nas votações limitado a uma fatia de 10%. Os representantes do governo destacaram a importância em saber como os votos de cada instituição seriam computados, já que a União, como ente político, tem um peso de votação limitado a 10%.

-Peço para registrar em ata o protesto porque não entendo como isso é sigiloso. Esse dado é público. Não vejo motivo de sigilo. Eu preciso entender não só da União, mas de todos os membros do agora chamado Grupo União. Preciso compreender qual é a posição do BNDES, da Previ e outros fundos ligados à União. É preciso a descrição do que estão compreendendo como grupo União e não só União ente político.

Tiago Tadeu Silva, representante do BNDES, também reforçou os pedidos na assembleia:

— O BNDES pede para receber a quantidade de votos que está sendo considerada de cada acionista do grupo União em função do limite estatutário de voto.

Light: Conselho aprova novo plano de recuperação judicial, com previsão de aumento de capital
Matheus Assis, representante da Previ, também endossou as preocupações dos representantes do BNDES e da União.

— É uma preocupação também da Previ. E a nossa solicitação é no mesmo sentido, de que seja disponibilizado o número de votos que serão computados e quais os acionistas que a mesa (da assembleia) entende como os que compõem o grupo da União.

União precisa fiscalizar a companhia, diz representante do governo

O presidente da mesa, por sua vez, negou os pedidos e disse que não poderia informar por ser uma “questão de confidencialidade”. Disse ainda que cada um dos presentes iria receber suas informações de forma privada. Timbó, então, fez novo questionamento.

— Mas estou um pouco perdido, pois se estou sendo obrigado a limitar um voto de grupo a 10% e eu não consigo compreender quem é esse grupo, e a companhia está se furtando a informar quem é o grupo e quem são os presentes que estão deliberando. E eu tenho voto limitado por um outro acionista que eu não sei quantas ações estão sendo consideradas. É uma questão que precisa ser esclarecida. A União está sendo limitada nos votos em função de outros acionistas que compõem o grupo União. A União precisa saber quem são e o volume de ações. A União precisa fiscalizar a atuação da companhia e precisa fiscalizar o computo desses votos e só pode fazer isso se a informação for fornecida.

O presidente da mesa explicou que fazem parte do “grupo União” a União Federal, além de BNDES, BNDESPar, FND (Fundo Nacional de Desenvolvimento), FGHAB (Fundo Garantidor da Habitação Popular), Bancos do Nordeste, BB DTVM, Caixa DTVM, Petros (fundo de pensão da Petrobras) e Previ. Estiveram presentes na assembleia União Federal, BNDES, Previ e Banco do Brasil.

O presidente da mesa explicou que a proporção ajustada é feita com base nos presentes e que o peso do grupo da União não ultrapassa os 10%. Timbó disse que ainda sim o voto da União como ente público está sendo limitado, assim como do BNDES e da Previ. Ele ressaltou que grupo não vota em conjunto, pois há representações distintas.

— Há presunção de que os votos estão sendo encaminhados uniformemente, o que não é fato - questionou Timbó.

União reprovava diversos temas da pauta

A votação da pauta evidenciou ainda os lados opostos do governo e da empresa. A União rejeitou a proposta de destinação de resultado. A Eletrobras havia informado que vai distribuir R\$ 1,296 bilhão em dividendos referentes a 2023, que são 39% maiores do que os R\$ 863,4 milhões pagos sobre o lucro de 2022.

A fixação da remuneração global anual dos administradores também foi reprovada pela União e pela Previ. Para opções específicas ligadas ao plano de remuneração baseado em opções de compra de ações, a Previ se absteve.

A União também não conseguiu emplacar seus indicados ao Conselho Fiscal: Marcos Barbosa Pinto, como titular, e Rafael Rezende Brigolini, como suplente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2024

EMPRESÁRIOS CRITICAM DECISÃO DE ZANIN SOBRE DESONERAÇÃO DA FOLHA: 'CONTRÁRIA À PRESERVAÇÃO DOS EMPREGOS'

Ministro suspendeu a prorrogação do benefício até 2027. Setor de telemarketing teme corte de 7% dos quadros. Donos de ônibus também temem impacto na tarifa

Por Ana Flávia Pilar — Rio de Janeiro



Ônibus em estação do sistema BRT, na Avenida Brasil, perto de São Cristóvão — Foto: Divulgação

Representantes do setor de transportes, construção civil, indústria têxtil, proteína animal e telemarketing criticaram a decisão do ministro do Supremo Tribunal Federal (STF) Cristiano Zanin, que concedeu liminar favorável à suspensão da prorrogação da desoneração da folha de pagamento até 2027. Eles avaliam que a medida agrava a



situação de insegurança jurídica no Brasil e temem impactos na manutenção de empregos e no preço das tarifas.

Na noite de quinta-feira, Zanin atendeu um pedido do governo federal e suspendeu a desoneração da folha de 17 setores da economia que empregam mais de 9 milhões de pessoas. A decisão tem caráter provisório e será analisada pelo plenário virtual do STF a partir desta sexta-feira até o dia 6 de maio.

Na decisão, o ministro também suspendeu a desoneração da folha de municípios de médio porte. Essa medida é válida para cidades com menos de 156 mil habitantes e reduz a alíquota da Previdência de 20% para 8%.

A desoneração da folha de pagamentos, que começou a valer em 2012, substituiu a contribuição previdenciária patronal de 20% sobre a folha de salários por um percentual sobre a receita bruta, que pode variar de 1% a 4,5%, a depender do setor da economia.

Em nota conjunta, os 17 setores da economia afetados pela liminar disseram que a iniciativa invalida todo o trabalho do Parlamento, onde o tema foi amplamente discutido, promovendo "imprevisibilidade tributária grave, inclusive com relação a investimentos e contratações de trabalhadores realizadas com a confiança na legislação aprovada".

Congresso já havia apreciado tema

O diretor-superintendente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil e de Confecção (Abit), Fernando Pimentel, destaca que o Congresso já se posicionou sobre o tema.

A prorrogação da desoneração da folha de pagamentos até 2027 foi aprovada no ano passado, mas o presidente Lula vetou integralmente o texto. Em dezembro, o Congresso derrubou o veto, retomando a validade da Lei nº 14.784.

Pimentel avalia que a liminar concedida por Zanin coloca em risco a saúde financeira dos setores envolvidos, e pode ameaçar a manutenção de empregos. A Abit estima que a indústria têxtil e de confecção emprega mais de 1,3 milhão de pessoas diretamente. Se considerados os empregos indiretos, esse número ultrapassa 4 milhões de trabalhadores.

— Se considerarmos a ter vários turnos do que já foi decidido pelo Congresso, teremos problema. As empresas já se planejaram, contrataram pessoas, precificaram seus produtos e mexeram em seus contratos de exportação. Precisamos de um ambiente que favoreça a contratação e preservação dos empregos, e para isso é preciso reduzir o custo do trabalho — afirma Pimentel.

Pimentel ressaltou que a medida onera empresas nacionais, ao mesmo tempo em que o governo mantém a desoneração sobre as compras de até US\$ 50 dólares em plataformas internacionais, criando um cenário de concorrência desigual.

Ricardo Santin, presidente da Associação Brasileira de Proteína Animal (ABPA), lembra que o então ministro do Supremo Ricardo Lewandowski, agora titular do Ministério da Justiça no governo Lula, havia firmado entendimento diferente sobre o tema em 2021, ao analisar um pedido da AGU contra prorrogação anterior da desoneração da folha de pagamento.

Lewandowski considerou, na época, que a prorrogação da desoneração da folha de pagamentos seria constitucional por não se tratar de um novo benefício, mas da manutenção de uma medida que já estava em funcionamento.

Em suas palavras, "a prorrogação do prazo de validade da substituição não pode ser considerada uma nova instituição, por não traduzir um novo regime, mas sim a manutenção de um regime já vigente e autorizado". O julgamento não chegou a ser concluído.



— Vamos comemorar o Dia do Trabalho com desemprego por conta do governo dos trabalhadores — diz Santin, acrescentando que a desoneração da folha seria simplesmente uma alteração na maneira de cobrar imposto, que passa a ser quitado quando as empresas já geraram riqueza, sobre o faturamento.

O presidente-executivo da Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados), Haroldo Ferreira, disse, em nota, que a medida é um retrocesso.

“É um balde de água fria para o setor calçadista, que recentemente reportou a criação de mais de 5 mil empregos no primeiro bimestre do ano, no que parecia ser o início de uma recuperação lenta e importante depois de um ano de 2023 de dificuldades”, afirmou.

Estudo da Abicalçados aponta que o impacto da reoneração da folha de pagamentos para o setor irá reduzir a produção de calçados em mais de 20% (cerca de 150 milhões de pares a menos). É estimada pela entidade a demissão de aproximadamente 30 mil pessoas nos próximos dois anos.

Já a Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC) disse ter recebido com preocupação a liminar, ressaltando que a mudança reforça a imprevisibilidade e a insegurança jurídica para as empresas.

“A construção trabalha com ciclos de produção e planejamento de longo prazo. É danoso para o setor que uma obra seja iniciada considerando uma forma de contribuição e que, no meio do processo, [a empresa] precise considerar um novo formato”, afirmou Renato Correia, presidente da CBIC, em nota.

Para a entidade, a ação impetrada junto ao Supremo pelo governo federal resgata uma discussão ampla e aprofundada que já havia sido conduzida pelo poder legislativo federal.

“Representando suas 96 associadas, a CBIC acompanhou todo o debate em torno da desoneração da folha, levando sugestões e esclarecimentos de sua importância para o setor da construção, responsável por mais de 2,6 milhões de empregos com carteira assinada”, disse a CBIC.

Impacto na passagem

Marcus Bicalho, diretor da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU) teme possíveis impactos inflacionários, alavancados pelo aumento de preço das passagens.

— Assim que a medida passou a valer anos atrás, nós repassamos esse ganho da redução de custos às tarifas públicas imediatamente. Agora, se essa decisão for confirmada, as tarifas de transporte coletivo devem aumentar, porque de 40% a 45% do custo do setor hoje é com mão de obra — estima Bicalho.

Segundo ele, as passagens podem aumentar em torno de R\$ 0,31. As prefeituras que complementam a tarifa pública precisariam arcar com esse custo a mais, enquanto as cidades que não contam com subsídios possivelmente devem repassar todo o aumento aos usuários.

Em nota, a Federação das Empresas de Transportes de Passageiros do Estado de São Paulo (Fetpesp) manifestou "profunda indignação" com a decisão, alegando que ela é "contrária à preservação dos empregos no país".

A federação ressaltou que as empresas do setor ainda estão se recuperando das perdas causadas pela pandemia, quando a circulação de pessoas ficou restrita, e alertou para o impacto no preço da passagem de ônibus. O segmento empresa 30 mil pessoas.

Menos 30 mil empregos

Já o Sintelmark, que representa empresas de teles-serviços, disse que o primeiro impacto no segmento de contact center será o corte de despesas, já que 80% dos custos atuais estão

relacionados à folha de pagamento. A entidade estima que o quadro de funcionários no Brasil seja reduzido em 7%, resultando em um saldo negativo de 30 mil empregos em 2024.

Segundo Crem, além de redução de postos de trabalho a curto prazo, o aumento dos custos incentivará as empresas a acelerar a adoção de tecnologias para automação de atendimento, incluindo inteligência artificial.

Já o diretor de Relações Institucionais e Governamentais da Associação das Empresas de Tecnologia da Informação e Comunicação (Brasscom), Sergio Sgobbi, ressalta que os 17 setores afetados pela liminar geraram 151 mil postos de trabalho com carteira assinada somente nos meses de janeiro e fevereiro de 2024.

— Não estamos falando de informalidade, são pessoas que recolhem INSS e aumentam a contribuição. Os setores desonerados cresceram mais que os demais setores da economia nos últimos anos.

O que dizem representantes sindicais

A União Geral dos Trabalhadores (UGT) disse que a suspensão da desoneração da folha de pagamento é um grande prejuízo para os trabalhadores e para a economia do país. Para a entidade, na próxima semana, é possível que ocorra um aumento no volume de demissões em todo o país.

“A desoneração da folha permite que as empresas mantenham e, principalmente, aumentem o nível de empregos”, afirma Ricardo Patah, presidente da UGT, em nota.

A Confederação Nacional de Serviços (CNS), entidade privada de caráter sindical, ressaltou que a grande maioria das empresas impactadas pela decisão devem enfrentar problemas para mudar a forma de cálculo sobre a folha de pagamento logo no mês de abril.

Já a Central dos Sindicatos Brasileiros (CSB) disse, também em comunicado, que o governo vem acumulando erros ao se “render” à meta de chegar ao déficit zero nas contas públicas.

“O ímpeto do governo em acabar com a desoneração levou à judicializar uma matéria que já havia sido acordada com o parlamento. O cenário é o pior possível: insegurança jurídica e caminho aberto para a precarização em plena semana do trabalhador”, comentou a CSB.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 26/04/2024

Campos Neto diz ser difícil convencer 'classes políticas' sobre necessidade de ajuste fiscal: 'Precisamos fazer nosso dever de casa'

Presidente do BC fala de contexto global de maior expansão do gastos públicos
Por Renan Monteiro — Brasília



Roberto Campos Neto, presidente do Banco Central — Foto: Agência Brasil

O presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto, voltou a defender nesta sexta-feira um maior controle dos gastos públicos, ao citar uma política fiscal expansionista em nível global. Ele disse ser difícil convencer as classes políticas dessa necessidade.

— A barra está mais alta, o mundo vai começar a falar mais de fiscal e precisamos fazer o nosso dever de casa melhor. Nas classes políticas, e estou falando globalmente, é muito difícil passar a mensagem de que precisamos fazer um aperto agora — disse, em evento da Young President's Organization.



Também nesta quarta-feira, Campos Neto afirmou que o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, está com um esforço "enorme" na busca pelo controle de gastos públicos. Ele ponderou, por outro lado, que o país precisa de revisões mais estruturais nas despesas.

Na semana passada, o presidente da autarquia monetária reconheceu que a mudança de alvo para o resultado das contas públicas aumenta o cenário de incerteza sobre o controle fiscal no Brasil.

A expansão fiscal, além de aumentar a incerteza sobre a trajetória da dívida pública, pode gerar uma pressão na demanda por maior consumo. Isso, conseqüentemente, impacta nos preços. Se houver uma perspectiva de inflação maior, o Banco Central pode retardar o ciclo de queda de juros.

O Executivo fixou como zero (ou seja, receitas iguais às despesas) a meta de resultado das contas no próximo ano. Até então, o governo trabalhava com um superávit (receitas superiores às despesas) de 0,5% para 2025, ou R\$ 61 bilhões de saldo positivo nas contas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 26/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO NEGOCIA NOVO PROGRAMA PARA RENOVAR FROTA DE CAMINHÕES, APÓS INICIATIVA FRACASSAR EM 2023

Nova proposta é confirmada pelo MDIC, que diz que não há data para anúncio

Por Beatriz Bulla

O governo Lula tem negociado um novo programa para renovar a frota de veículos pesados do País e tirar de circulação caminhões que têm mais de 20 anos. A tentativa de renovação da frota já foi feita no ano passado, quando o governo anunciou uma iniciativa para conceder R\$ 700 milhões para troca de caminhões. O programa, no entanto, empacou. Só R\$ 130 milhões foram utilizados, segundo o Ministério da Indústria e Comércio (MDIC). Agora, o ministério conduzido pelo vice-presidente e ministro da Indústria, Geraldo Alckmin, tem prometido reciclar o programa, segundo fontes do setor que participam das negociações.

Procurado pelo Estadão, o MDIC confirmou a informação. A nova proposta, no entanto, não tem data para ser apresentada. "A definição de um programa para renovação da frota de caminhões e ônibus segue orientação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva e do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin", informou o MDIC. Segundo o ministério, o "alcance do programa, suas metas, condicionantes e fontes de financiamento, entre outras definições, estão sendo avaliados".

Alckmin chegou a dizer, em fevereiro, a dirigentes da Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) que o governo federal pretendia lançar um programa permanente de renovação de frota de caminhões e ônibus. Desde então, o setor tem mantido conversas com interlocutores do governo federal para que o programa deslanche, o que não aconteceu.

"Recentemente, durante a inauguração da nova sede da Anfavea, em São Paulo (SP), me reuni com o presidente Lula para discutir, entre outros assuntos, a relevância da renovação de frota no Brasil para promover a descarbonização e a modernização da frota", afirma o presidente da Iveco para América Latina, Marcio Querichelli. "Temos uma grande expectativa que esse projeto saia do papel e seja concretizado em breve", diz o executivo.



Anfavea aponta que há quase 500 mil caminhões em circulação com mais de 25 anos. FOTO: WERTHER SANTANA/ESTADÃO CONTEÚDO Foto: WERTHER

“É fundamental que tenhamos um programa robusto de renovação de frota com o objetivo de retirar de circulação milhares de caminhões antigos das ruas e estradas, contribuindo com a segurança e com o desafio climático. Essa é uma pauta que tem de estar em destaque para toda a sociedade”, afirma Querichelli. Segundo ele, um programa de renovação da frota “ainda é um desafio nacional”.

Técnicos da Casa Civil e do MDIC têm se debruçado sobre o assunto, mas a demora gera insatisfação no setor. Apesar da vontade do MDIC, uma das dificuldades, segundo fontes envolvidas nas negociações, tem sido encontrar a fonte de recursos para relançar o programa.

Um programa para renovar a frota de veículos pesados - que inclui caminhões e ônibus - havia sido desenhado no final do governo Bolsonaro. O governo Lula, no entanto, editou a medida para o setor junto com o incentivo para alavancar a venda de carros populares, na metade de 2023. A maior parte do dinheiro que seria destinado para os caminhões, no entanto, ficou encalhado. O governo alega que a medida provisória editada no início de junho do ano passado tinha duração de quatro meses e que o tempo que não foi suficiente para atingir todo o setor.

Caminhoneiros se queixam da forma como o programa foi desenhado e dizem que, por questão financeira, os profissionais autônomos não conseguiram se beneficiar do programa. “O transportador autônomo vende o almoço para comer no jantar. É importante trazer o BNDES para a mesa. Não adianta dar o crédito se eu não der condições para pagar o bem. Não existe mágica”, afirma o presidente da Abrava (Associação Brasileira dos Condutores de Veículos Automotores), Wallace Landim, conhecido como Chorão.

Segundo ele, que tem participado de reuniões com o governo Lula em Brasília, no ano passado só grandes empresas se beneficiaram e não os trabalhadores autônomos. Ele também se queixa da ausência da categoria no conselho de Lula.

Estudo encomendado pela Anfavea aponta que há quase 500 mil caminhões com mais de 25 anos.



A entidade sustenta que o custo para os cofres públicos com os acidentes causados pelos veículos antigos e sem manutenção, além das doenças respiratórias causadas pelos poluentes, chega a R\$ 62 bilhões anuais. A associação dos fabricantes de veículos defende a negociação de um novo programa e diz que a iniciativa de 2023 gerou um “aprendizado” sobre o processo complexo de renovação da frota.

Programa de renovação da frota de veículos antigos tem como objetivo a reciclagem veicular Foto: Felipe Rau/Estadão - 27/11/2021

O diretor executivo da Confederação Nacional do Transporte (CNT), Bruno Batista, afirma que os caminhões mais velhos estão na mão dos motoristas autônomos. Segundo ele, as grandes empresas costumam trocar o veículo com no máximo quatro anos de uso. Entre os autônomos, a frota tem idade média de 22 anos. “Temos 28% da frota circulando com mais de 16 anos”, afirma Batista.

O representante da CNT avalia que o fracasso do programa do ano passado se deve, provavelmente, a dois fatores: dificuldade de comunicar o programa ao público prioritário, que são os autônomos, e baixo acesso a financiamento por parte dos caminhoneiros. “Os autônomos são um público que tem dificuldade maior de comprovar sua receita”, diz Batista.

A Anfavea, que representa os fabricantes de veículos, tem dito que as medidas do ano passado foram “um importante passo”. “Além de movimentar o mercado, geraram um importante aprendizado sobre este complexo processo”, afirma o primeiro vice-presidente da Anfavea, Gustavo Bonini.

Programa reciclado

No final de 2022, o governo Bolsonaro sancionou projeto que converteu em lei medida provisória que estimulava a renovação da frota de veículos pesados. “O Renovar foi discutido por vários anos para encontrar um programa viável do ponto de vista operacional. Agora, parece que a intenção é relançar um novo programa, mas ainda não fomos informados do que significaria, do que vai mudar e justifica a criação de um novo programa”, afirma Batista, da CNT. Ele diz que o governo sinaliza que a ideia é lançar o programa neste ano.



No ano passado, governo disponibilizou incentivo de R\$ 700 milhões, mas só R\$ 130 milhões foram utilizados. FOTO: WERTHER SANTANA/ESTADÃO CONTEÚDO Foto: WERTHER

Em entrevista concedida ao Estadão, o secretário de Desenvolvimento Industrial, Uallace Moreira, nega que tenha havido dificuldade por parte do setor em acessar o recurso e diz que o problema foi o prazo de duração da MP.

“Não procede isso, pelo menos no diálogo que a gente tem com o setor. O que aconteceu: um programa de renovação de frota daquela natureza tem um prazo de maturação, uma curva de aprendizagem. Você precisa amadurecer o ecossistema para isso”, afirma o secretário. O MDIC aponta que a baixa procura tem relação com os entraves relativos à quantidade e capacidade das recicladoras para receberem os veículos velhos.

“Eu precisava fazer com que houvesse uma interação entre um cara que tem um caminhão velho, com mais de 20, 30 anos, alguém que comprasse aquele caminhão, jogasse para reciclagem... tinha um certificado, chegava na montadora e comprava um novo caminhão. Não era seminovo. Só zero. Aquilo ali tinha uma variação de desconto de R\$ 33,6 mil até R\$ 99,4 mil. Aí tinha de ter o registro, o licenciamento, fazer baixa no Contran (Conselho Nacional de Trânsito), tudo isso. Esse processo demandou um tempo, isso é fato”, afirma. “Quando isso começa a amadurecer, deu quatro meses e a MP caducou. Então, não foi a complexidade”, diz o secretário. Ele afirma que o “ecossistema” agora está maduro. / COLABORARAM MARIANA CARNEIRO E ANNA CAROLINA PAPP

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2024

ARGENTINA CORTA TARIFAS E IMPOSTOS PARA BENEFICIAR SETOR AUTOMOTIVO, COM FOCO EM EXPORTAÇÕES

Cortes vão ocorrer em tarifas de moldes de metal, de 35% a 12,6%, e moldes de injeção plástica, de 24% a 12,6%

Por Gabriel Bueno da Costa

O ministro da Economia da Argentina, Luis Caputo, anunciou nesta sexta-feira, 26, que o governo Javier Milei decidiu cortar tarifas e impostos para beneficiar o setor automotivo local. A intenção é “melhorar a competitividade e impulsionar o crescimento” desse segmento, que atualmente tem 10% da produção industrial total e gera mais de 75 mil empregos no país, disse Caputo no X (ex-Twitter).

O ministro disse que será mantida, além disso, a isenção de direitos de vendas ao exterior para as exportações incrementais, algo que estava vigente desde 2021 e será sistematizado e digitalizado em um regime chamado de “Repostock”.

Estas medidas permitirão que os fornecedores vendam partes de veículos com um desconto em tarifas e impostos e que caia o custo das partes de automóveis feitas no país destinadas à exportação, afirma Caputo. “Neste sentido, as tarifas de moldes de metal usados pela indústria automotriz passarão de 35% a 12,6%, enquanto os moldes de injeção plástica passarão de 24% a 12,6%.



Argentina quer estimular exportação de carros Foto: Agustin Marcarian/REUTERS

Caputo ainda informa que, a partir de junho, serão homologados os ensaios de licenças para a configuração de modelos com o Brasil, “para que não seja necessário duplicar aqueles ensaios já reconhecidos pelo país vizinho e vice-versa”.

Procurada, a Anfavea, entidade que representa as empresas do setor automotivo no Brasil, disse que só deve se pronunciar sobre o assunto na próxima

semana, após o retorno dos executivos do Salão de Pequim, na China.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 26/04/2024

É PRECISO AMPLIAR OFERTA DE MINERAIS PARA DESCARBONIZAR A ECONOMIA? ENTENDA

Série Era do Clima aborda desafios ligados à mineração, atividade que crescerá conforme mundo busca frear aquecimento global

Por Beatriz Bulla , Luciana Dyniewicz , Guilherme Guerra e João Scheller

A mineração terá de aumentar para o aquecimento global ser detido. Isso porque tecnologias de energia limpa demandam mais minerais do que as baseadas em combustíveis fósseis.

“O Brasil é muito favorecido sob esse olhar, porque temos uma diversidade geológica muito grande, somos beneficiados tanto em termos de quantidade como de qualidade de substâncias”, afirma Vitor Saback, secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia.

Pesquisas e ações para reduzir o impacto da mineração, no entanto, terão de ser reforçadas, além da reciclagem de metais como o cobre.

O Brasil pode se beneficiar da maior demanda pelos chamados "minerais do futuro"? Se sim, como garantir que os riscos ambientais à natureza e às comunidades serão mitigados?

O mundo ainda corre o risco de não conseguir acelerar a oferta de materiais críticos para a transição energética de forma a responder às ambiciosas metas climáticas acordadas pelos países em fóruns multilaterais. Isso porque as minas demoram a sair do papel. Quem está assumindo este protagonismo?

Onde o mundo está? E onde precisa chegar?

- Um mundo que busca reduzir suas emissões de carbono precisará de um aumento significativo na mineração, dado que as tecnologias de energia limpa demandam mais minerais do que as baseadas em combustíveis fósseis. Plantas de energia eólica e solar vão precisar de recursos minerais, assim como baterias e linhas de transmissão, que terão de ser reforçadas com o aumento da demanda por energia elétrica.

Apenas as tecnologias de energia deverão usar anualmente, em 2050, 488% do que o mundo todo produzia de lítio em 2018. Isso se quisermos ter uma chance de 50% de limitar o aumento global da

temperatura do planeta em 2°C até 2100. No mesmo cenário, a demanda anual média de minerais passará das atuais 40 milhões de toneladas para 160 milhões em 2050.

Países com as maiores reservas

Em porcentual das reservas globais conhecidas

Lítio Níquel Cobalto Cobre Terras raras



Mapa: Estadão • Fonte: MineSpans/McKinsey • Obter dados • Criado com Datawrapper

As reservas de minerais críticos para a transição energética estão concentradas em alguns países. Os europeus, por exemplo, tentam reduzir sua dependência da China. No ano passado, a Alemanha anunciou que planeja criar um fundo estatal de € 500 milhões (podendo chegar a € 1,1 bilhão) para apoiar iniciativas de mineração. A União Europeia olha com atenção países da América Latina, como o Brasil, que podem ajudar a diversificar o fornecimento dos minerais.

Onde o Brasil está? E onde precisa chegar?

- Para falar apenas de um dos minerais do futuro, em 2021, o US Geological Survey's Mineral Commodity Summary, um relatório do governo dos Estados Unidos estimava que o mundo tinha 86 milhões de toneladas de lítio. Em 2023, o número foi revisado para 98 milhões de toneladas. O mesmo relatório diz que “a segurança do fornecimento de lítio tornou-se uma prioridade máxima para empresas de tecnologia na Europa, nos Estados Unidos e na Ásia”.



DANIEL TEIXEIRA/ESTADÃO

A Austrália, sozinha, produziu 40,8% do lítio mundial em 2022, segundo o MineSpans, da consultoria McKinsey. Atrás vieram Chile, China e Argentina. Já o Brasil, segundo o mesmo ranking, vinha em quinto lugar, com 1,6% da produção mundial.

Hoje, a produção de lítio brasileira está em linha com as reservas conhecidas do material. O País fornece atualmente 1% da oferta global do produto e tem o equivalente a 1% das reservas. A questão é que uma importante parte do território brasileiro não foi sequer pesquisada, o que significa que podem haver reservas com potencial de exploração completamente desconhecidas.

Quais os desafios e oportunidades?

- Se por um lado a falta de pesquisa é um obstáculo para o avanço da exploração mineral, por outro, é uma oportunidade para o País. Isso porque países como o Chile já têm toda sua área pesquisada.

Enquanto países como Austrália e Canadá já mapearam quase todo seu solo e têm ciência do que podem produzir, o Brasil fez esse trabalho em apenas 4% de suas terras. “O lítio é um grande exemplo disso. Até poucos anos atrás, a gente praticamente não tinha lítio. Em quatro anos, triplicamos nossa oferta. O Brasil tem uma defasagem em pesquisa mineral”, diz o consultor Henrique Ceotto, sócio da McKinsey. De acordo com o ele, o entrave é mais crítico em depósitos profundos, como de cobre e níquel.



DANIEL TEIXEIRA/ESTADÃO

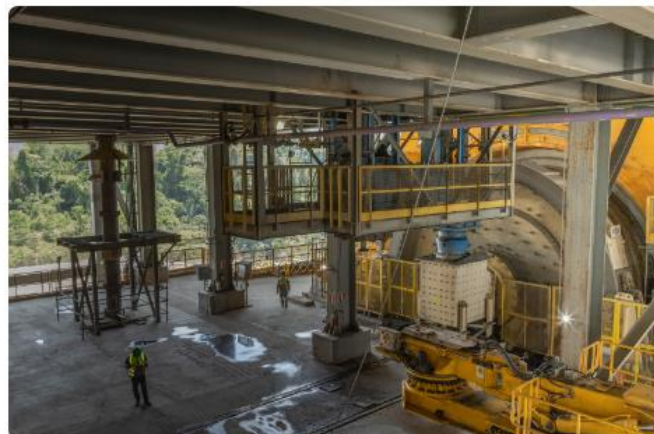
O aumento da demanda por minerais críticos é uma oportunidade para o País. Os anúncios de exploração indicam que a produção brasileira de lítio, por exemplo, vai passar de 10 mil toneladas em 2022 para cem mil até 2030. Hoje, a produção de lítio brasileira está em linha com as reservas conhecidas do material. O País fornece atualmente 1% da oferta global do produto e tem o equivalente a 1% das reservas.

O risco ambiental associado à mineração é apontado por especialistas como ligado à possível contaminação ambiental, especialmente da água, a problemas de fluxo migratório desordenado e à infraestrutura necessária, como as barragens. No caso brasileiro, há ainda debate sobre o impacto da mineração na floresta amazônica e como isso afeta comunidades locais. Ainda que governo e empresas trabalhem para tentar reduzir os impactos da mineração, parte deles é inevitável. Segundo pesquisa da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), os prejuízos da atividade ao meio ambiente em geral devem ao menos dobrar até 2060, tendo como base o ano de 2017, sobretudo por causa da maior demanda pelos materiais.

Quem já está no caminho no mundo?

- A China, além de buscar desenvolver suas próprias minas, colocou dinheiro em projetos ao redor do mundo. No Brasil, a chinesa BYD diz que estuda uma joint venture com a Sigma Lithium. O gigante asiático também concentra quase 60% da capacidade de processamento de lítio no mundo.

Os Estados Unidos injetaram US\$ 1,6 bilhão (o equivalente a R\$ 8 bilhões) em 12 projetos ligados ao lítio que receberam recursos da Casa Branca.



DANIEL TEIXEIRA/ESTADÃO

Além da expansão da produção de lítio e cobre, já explorados na América Latina, estrangeiros veem na região oportunidade para produzir outros materiais como níquel. O Brasil não costuma aparecer nos relatórios globais de consultorias e governos quando o tema são os maiores produtores da América Latina de cobre e lítio.

O Chile aparece na frente, mas a qualidade do minério chileno tem caído, conforme a idade das minas avança. A Colômbia é apontada como um país da região onde o potencial não é totalmente explorado. Já outros países da região não possuem, segundo analistas e investidores, a estabilidade política, institucional e a infraestrutura já existentes no Brasil para ocupar essa posição rapidamente.

Quem já está no caminho no Brasil?

- Além do cobre - que é um ótimo metal para transmitir energia e, portanto, será usado intensivamente em carros elétricos e na distribuição de energia -, o lítio é outro mineral que o Brasil tem e que será essencial na economia verde.



Em 2018, a AMG Brasil, uma subsidiária da companhia holandesa AMG, passou a produzir e vender no mercado internacional concentrado de lítio, uma das principais matérias-primas da transição energética. Agora, novas companhias – como a brasileira Sigma Lithium, a americana Atlas, a australiana Latin Resources e a canadense Lithium Ionic – se instalam em uma região mais ao norte de Minas Gerais, no Vale do Jequitinhonha, no que já ficou conhecido como “vale do lítio”.

A Vale também trabalha na ampliação de suas minas no sudeste paraense – em um processo ainda maior que o da AMG. Foi há pouco mais de um ano, em dezembro de 2022, que a terceira usina do Projeto Salobo entrou em operação, para fazer o beneficiamento do cobre no local – após uma injeção de US\$ 1,1 bilhão. Em fase de aumento de produção, ela deve fazer a empresa ampliar a capacidade de produção de cobre de 24 milhões de toneladas para 36 milhões por ano. Hoje, o País é o segundo com maior potencial no segmento para a Vale, atrás da Indonésia.

Onde o Brasil não pode errar?

- As pesquisas precisam ser multiplicadas no País também porque o percentual de sucesso delas costuma ser baixo. Em média, a cada mil áreas investigadas, um projeto se concretiza, segundo Alexandre Valadares Mello, diretor do Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram).

A falta de estrutura na Agência Nacional de Mineração (ANM) é um dos entraves para o desenvolvimento do setor mineral no Brasil, segundo o advogado Gabriel Cozendey, analista em direito e governança do clima no Climate Policy Initiative (CPI). Cozendey destaca que a agência atua com poucos servidores e não vinha realizando concursos para contratação de pessoal. “Isso também prejudica a capacidade de fiscalização do órgão.”



DANIEL TEIXEIRA/ESTADÃO

De acordo com o Secretário de Geologia, Mineração e Transformação Mineral do Ministério de Minas e Energia, Vitor Saback, a estratégia do governo é, além de fortalecer a AMN, trabalhar em parceria com o setor privado para unificar as bases de dados do território brasileiro, incluindo as de universidades, empresas, da própria agência e do Ministério da Defesa.

O Brasil também não pode errar no cuidado com a preservação ambiental e na tentativa de conter ou minimizar impactos e riscos gerados pela mineração.

Clean techs

- No campo da mineração, a estratégia mais eficiente para promover a sustentabilidade tem sido juntar startups e grandes empresas em processos de inovação aberta. Essa é a tarefa do Mining Hub, que faz a conexão entre essas duas partes por meio de desafios que resolvam problemas do campo da mineração.



DANIEL TEIXEIRA/ESTADÃO

Do Mining Hub, saíram negócios firmados como Beyond Mining (de inteligência artificial) e Konker (de raios cósmicos para medir pilhas de minérios). Além delas, a Certimine faz a certificação do ouro, atestando a origem sustentável do minério.

Carreira

- O mercado de mineração vem procurando cada vez mais profissionais que vão além de engenheiros e técnicos, em especial, aqueles ligados a temas de sustentabilidade, como analistas de mudanças climáticas ou especialistas de mercado de carbono.

Além disso, há uma demanda forte por profissionais multidisciplinares, que adaptem seus conhecimentos especializados a essa nova lógica de mercado, entendendo, por exemplo, de aspectos regulatórios do setor, enquanto também são capazes de lidar bem com tecnologia.

“Como é que insiro a engenharia dentro do universo do carbono e como isso se conecta com meu custo reduzido no futuro? Que impactos posso ter com as regulações que estão sendo



discutidas na Europa, por exemplo? Essa capacidade de adaptação e conexão é algo que ajuda a formar esse novo profissional.”

Rodrigo Lauria,
diretor de mudanças climáticas da Vale

Segundo especialistas, a demanda por engenheiros e profissionais técnicos deve continuar alta, tendo em vista o crescimento do setor, alguns deles são:

- Engenheiros de minas;
- Engenheiros ambientais;
- Engenheiros de produção;
- Geólogos;
- Geotécnicos.

Mas também há espaço para profissionais mais especializados, em especial, ligados à área de tecnologia e sustentabilidade, como:

- Analistas de mudanças climáticas;
- Especialistas em mercado de carbono;
- Técnicos de drones;
- Mecânicos de robótica;
- Técnicos de IoT (internet das coisas);
- Designer de algoritmos.

EDITORES-EXECUTIVOS: LEONARDO CRUZ E RICARDO GRINBAUM; EDITOR DE ECONOMIA: ALEXANDRE CALAIS; EDITORA-ASSISTENTE DE ECONOMIA: RENÉE PEREIRA; DIRETOR DE ESTRATÉGIAS DIGITAIS: ANDRÉ FURLANETTO; PROJECT MANAGER: EDEGARD UTRERA; REPORTAGEM: LUCIANA DYNIEWICZ E BEATRIZ BULLA; EDITORA DE INFOGRAFIA: REGINA ELISABETH SILVA; EDITORES-ASSISTENTES DE INFOGRAFIA: ADRIANO ARAUJO E WILLIAM MARIOTTO; DESIGNER MULTIMÍDIA: LUCAS ALMEIDA; EDITOR DE FOTOGRAFIA: CLAYTON DE SOUZA; FOTOS: DANIEL TEIXEIRA E FELIPE RAU; EDITOR DO NÚCLEO DE VÍDEO: GABRIEL PINHEIRO; EDIÇÃO DE VÍDEO: CLÁUDIO DA LUZ.

ENCONTROU ALGUM ERRO? ENTRE EM CONTATO

Fonte: *O Estado de São Paulo* - SP

Data: 26/04/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

BOM MOMENTO DE PREÇOS PERSISTE NO 2º TRIMESTRE, DIZ KLABIN

Companhia apresentou resultados positivos e dentro do esperado no 1º trimestre, mas alavancagem financeira é ponto de atenção dos analistas

Por *Stella Fontes e Felipe Laurance, Valor — São Paulo*

Depois de entregar resultados considerados positivos e em linha com o esperado pelo mercado nos três primeiros meses do ano, a Klabin vê continuidade do bom momento de preços, sob a ótica de seus produtos, neste segundo trimestre. “Vemos as mesmas condições no segundo trimestre, ao menos até o momento”, disse ao Valor o diretor financeiro e de relações com investidores da companhia, Marcos Ivo.

Na celulose, houve sucessivos reajustes desde o início do ano e os produtores já anunciaram uma nova rodada de aumentos, com aplicação em maio. Já no mercado de kraftliner (papel usado em embalagens), que vem em recuperação desde o fim do ano passado, a companhia anunciou um aumento de 50 euros por tonelada para a Europa e de US\$ 60 por tonelada para as demais regiões, válidos a partir de abril, segundo a Fastmarkets. Conforme o executivo, a companhia está confiante na aplicação dos reajustes.

Em caixas de papelão ondulado, um dos destaques em volume de vendas da Klabin no primeiro trimestre, o início do ano foi “muito forte” e o segundo trimestre começou em condições similares, indicou o executivo.



Marcos Ivo, diretor financeiro e de relações com investidores da Klabin — Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A partir deste trimestre, a companhia contará com volume adicional de papelão ondulado para comercialização, com o início de operação do Projeto Figueira, nesta semana, em Piracicaba (SP). A unidade deverá produzir 70 mil toneladas neste ano, a maior parte deste volume “incremental”. “Figueira entrou em operação em um bom momento, de volumes fortes”, observou.

O volume total de produção da Klabin chegou a 1,05 milhão de toneladas no primeiro trimestre, alta de 10% na comparação anual, impulsionada por papéis. Nessa unidade de negócios, a produção foi de 672 mil toneladas, alta de 21% em um ano por causa da entrada em operação das máquinas 27 e 28, na unidade Puma, em Ortigueira (PR). Isso compensou a queda de 6% na produção da celulose, a 382 mil toneladas.

Já o volume de vendas no intervalo chegou a 922 mil toneladas, alta de 5% na comparação anual. As vendas de papéis cresceram 16%, a 306 mil toneladas, enquanto as de celulose caíram 3%, a 362 mil toneladas. O volume menor em celulose é explicado pela menor produção e problemas de sobrecarga no porto de Paranaguá (PR).

A Klabin teve lucro líquido atribuído aos acionistas de R\$ 425,5 milhões no trimestre, queda de 63,5% na comparação anual, diante da piora do resultado financeiro. As receitas chegaram a R\$ 4,43 bilhões, queda de 8,3%, refletindo principalmente preços menores da celulose e do kraftliner nessa comparação, e a valorização do real. O antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda) ajustado somou R\$ 1,65 bilhão, baixa de 14,9%.

Investimentos

Segundo Ivo, o processo de compra de ativos florestais da Arauco no Paraná, por US\$ 1,16 bilhão, caminha dentro do previsto, com expectativa de fechamento da operação ao fim deste trimestre. No curto prazo, o foco da companhia está justamente em concluir esse negócio, dedicando-se na sequência a sua integração à base florestal, e garantir a evolução da curva de produção das MPs 27 e 28 e de Figueira.

Diante dos investimentos ainda elevados em 2024, comentou o executivo, a Klabin deve seguir registrando fluxo de caixa livre negativo. Mas, uma vez que o financiamento está equacionado, a situação é “confortável” e a expectativa é cumprir os limites de alavancagem previstos na política de endividamento.

De janeiro a março, a empresa teve queima de caixa livre de R\$ 454 milhões, em decorrência dos investimentos elevados e do aumento do capital de giro. A dívida líquida estava em R\$ 21,3 bilhões ao fim de março, com a alavancagem em 3,5 vezes o Ebitda. Para analistas, esse foi o ponto de atenção no conjunto de resultados.



Em relação ao desempenho no primeiro trimestre, além dos volumes robustos de produção e vendas de kraftliner e papelão ondulado, Ivo destacou a queda de 9%, na comparação anual, do custo caixa total, para R\$ 2.984 por tonelada. Já o custo caixa de produção de celulose foi reduzido em 7%, para R\$ 1.263 por tonelada.

De acordo com o executivo, o melhor desempenho em custos se deve a alguns fatores estruturais, como diluição do custo fixo em meio ao maior volume de produção, e melhora nos custos variáveis, com menor consumo de insumos específicos e recuo dos preços de determinados químicos. Além disso, houve redução nas despesas de vendas, na esteira do frete mais barato.

“Olhando à frente, não há razão hoje para imaginar mudança no patamar de custos”, comentou, acrescentando que a Klabin está no caminho de cumprir a meta de custo caixa total de R\$ 3.100 por tonelada em 2024, anunciada no fim do ano passado.

Opinião dos analistas

Para os analistas Rafael Barcellos, Camilla Barder e Matheus Moreira, do Bradesco BBI, a Klabin mostrou tendência positiva nos volumes de papéis e embalagens e na demanda por kraftliner. O banco destacou que a companhia continua queimando caixa, o que até ser revertido irá pressionar as ações e seus múltiplos.

Para Aline de Souza Cardoso e Arthur Biscuola, do Santander, o Ebitda trimestral foi sustentado por bom desempenho de preços da celulose e crescimento nos volumes de papel. O banco destacou a queda de custos, ajudando o resultado da companhia a ficar dentro das estimativas do mercado, o que também manteve a alavancagem sobre controle.

Para o Citi, a Klabin apresentou bons resultados no primeiro trimestre, com melhorias significativas em custos e volumes, superando alguns desafios operacionais no período. Os analistas Stefan Weskott e Carolina Cruzat apontaram que o Ebitda ajustado superou a estimativa, por conta dos melhores preços de celulose, da redução nos custos e de volumes de papel em ascensão.

O ponto negativo foi a queima de caixa de R\$ 1,1 bilhão, praticamente igual à do ano passado, diante das necessidades de investimento, o que acabou aumentando a alavancagem financeira.

O Itaú BBA avaliou que o Ebitda da companhia foi beneficiado pelos preços mais altos e custos mais baixos da celulose, compensando a queda nos volumes. Mas o ligeiro crescimento da alavancagem financeira foi um ponto negativo no intervalo. Ainda assim, os analistas do banco, liderados por Daniel Sasson, apontaram que não há vencimentos de dívidas relevantes no curto prazo, de forma que o balanço continua saudável.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/04/2024

PRIVATIZAÇÃO DA SABESP: CRITÉRIO DE ESCOLHA PARA ACIONISTA GERA CRÍTICAS

Seleção do sócio de referência por demanda traz risco de questionamento

Por Taís Hirata e Fernanda Guimarães — De São Paulo

O modelo da oferta de privatização da Sabesp, anunciado na semana passada, gerou uma série de questionamentos entre investidores que analisam o processo, que falaram sob condição de anonimato. Uma das principais críticas é a ideia de que a demanda de mercado será o critério de seleção do acionista de referência, que terá 15% das ações e um terço do conselho de administração da empresa.

Outro ponto levantado é que o prazo para a realização da oferta é curto, dada a necessidade de se distanciar do calendário eleitoral no segundo semestre deste ano - a meta é fazer a oferta até o fim de julho. Pesa, ainda, a atual aversão ao risco nos mercados, com recursos saindo do Brasil muito por conta do cenário de juros altos por mais tempo do que o esperado nos Estados Unidos.

Entenda a oferta

Governo de SP planeja fazer privatização em duas fases

Como será a gestão da Sabesp após a privatização?

A empresa não terá um só controlador, mas o Estado planeja trazer um acionista de referência, que terá 15% das ações e uma participação relevante no controle. O objetivo é trazer um sócio privado com capacidade de promover as transformações necessárias na gestão. O novo conselho de administração terá 9 membros: 3 indicados pelo sócio de referência, 3 pelo Estado (que manterá uma participação relevante) e 3 independentes

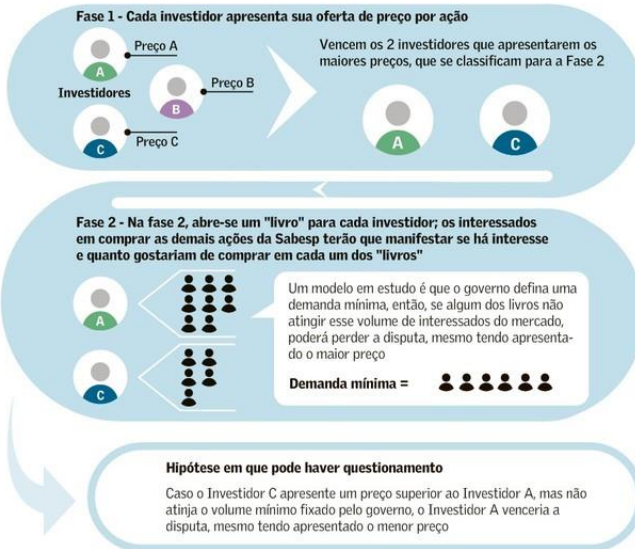
Como será feita a oferta de privatização da Sabesp?

Por meio de uma oferta subsequente pública de ações ("follow-on") na Bolsa. A oferta será feita em duas etapas. Na primeira, serão selecionados os 2 candidatos a acionista de referência que oferecerem o maior preço. Na segunda fase, o mercado irá selecionar o vencedor entre os dois: serão abertos dois "livros" para registrar o volume de interessados para cada sócio. Vencerá o "livro" mais vantajoso.

Quais os questionamentos feitos ao modelo?

Um questionamento se refere ao modelo de escolha entre os dois acionistas de referência, na fase 2 do processo, porque existe uma possibilidade de o candidato que oferecer o menor preço sair vencedor da disputa, caso não atinja um volume considerado mínimo pelo Estado. Outras críticas se referem à governança definida pelo governo para a Sabesp privatizada e a uma cláusula que poderá restringir que os acionistas de referência possam seguir fazendo investimentos em saneamento em outras regiões do país.

Veja abaixo como será o processo de escolha do acionista de referência da Sabesp e os possíveis questionamentos



Além disso, grupos questionam regras de governança em estudo, que poderão afastar concorrentes que já operam no mercado de saneamento, o que limitaria ainda mais a competição.

No modelo anunciado pelo governo, a oferta de privatização terá duas etapas. Na primeira, os candidatos a acionista de referência farão uma proposta de preço por ação. Os dois candidatos que apresentarem os maiores valores se classificam para a fase 2. Na segunda etapa, serão formados dois "bookbuildings" (processo de coleta das intenções dos investidores no mercado) junto aos demais interessados em ser acionistas minoritários da empresa. Vencerá o sócio de referência que formar o "bookbuilding" mais vantajoso, ou seja, aquele que tiver maior demanda.

Segundo fontes, o modelo direciona o mercado a escolher o sócio de referência que propuser o menor preço, já que os investidores não vão querer pagar mais por suas próprias ações. Com isso, o formato não maximiza o preço e abre margem para questionamentos diversos - dos demais acionistas minoritários e de órgãos de controle, já que o Estado também receberia menos.

Duas fontes consultadas apontam que o formato também pode levar a um processo de judicialização no meio privado, ou seja, com as próprias empresas questionando a oferta, caso saia ganhador aquele que oferecer o menor preço na operação que culminará na privatização da estatal.

Além disso, a própria ideia de usar o "bookbuilding" como critério principal é vista com estranheza no mercado. Uma das fontes avalia que o processo de coleta das intenções pelos bancos é frágil e pode gerar distorções passíveis de questionamento. Um dos interlocutores, que tem acompanhado de perto o processo, apontou que os interesses podem ser "curto prazistas", interferindo, assim, no futuro da companhia.

A ideia de uma seleção pelo mercado foi uma forma que o governo encontrou para barrar acionistas que, na visão do mercado, não teriam condição de conduzir a Sabesp após a privatização - principal função do acionista de referência. Uma fonte que defendeu o modelo anunciado pelo governo disse ao Valor que com esse desenho ficou evidente de que há interesse de investidores de referência, mitigando, dessa forma, uma dúvida que vinha do mercado financeiro.

Com o objetivo de evitar um acionista de referência considerado problemático, a ideia é que, na fase 2 da oferta, seja estabelecido um volume mínimo de demanda, para impedir que um "bookbuilding" muito esvaziado vença. Dessa forma, para um "bookbuilding" ser considerado aceitável, a demanda dos investidores precisaria, por exemplo, ser de ao menos 2 vezes ou 2,5 vezes o volume disponível



da oferta - esse limite ainda não foi fechado. Caso algum dos dois “bookbuildings” fique abaixo do piso, mesmo que o sócio apresente o maior preço, venceria o outro grupo.

A definição desse piso, porém, também poderá ser alvo de crítica, dado que não está claro qual o critério usado para definir o limite, avaliam duas fontes. Uma delas diz que se algum sócio ficar abaixo do piso de demanda e perder a disputa por isso, a chance de judicialização é enorme.

Nas próximas duas semanas devemos ter os critérios da oferta mais definidos” **— Natália Resende**

Questionada a respeito, Natália Resende, secretária estadual de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística, afirma que todas essas críticas estão no radar do governo, que vai buscar mitigar questionamentos. Ela afirma que a inclusão do volume de demanda como critério, além do preço, é uma forma de agregar o fator de gestão e governança do candidato na concorrência, e que a primeira etapa da disputa já irá aumentar a competitividade de preço. “Nas próximas duas semanas devemos ter isso mais bem definido. Os critérios objetivos, o limite de volume do ‘bookbuilding’, critérios de desempate, isso está sendo estudado.”

Além das críticas ao desenho da oferta, o modelo da governança também desagradou parte do mercado, ainda segundo fontes. Uma das pessoas consultadas disse que as normas ficaram em linha com o esperado e que serão suficientes para garantir o controle do acionista de referência sobre a gestão. Outra fonte também avalia que há um equilíbrio suficiente no controle. Porém, fontes dizem que a percepção não é consenso. A Cosan é apontada como uma candidata a acionista de referência que desejaria ter mais controle do que no formato anunciado pelo governo, o que teria reduzido seu interesse pelo negócio. Procurada, a Cosan preferiu não comentar.

Outra regra criticada é uma cláusula que poderá criar limitações para o acionista de referência investir em outros negócios de saneamento fora da Sabesp até 2029. Pela norma, caso o sócio tenha interesse em fazer outro investimento no setor, a Sabesp terá que ser consultada e terá que ser dado o direito de preferência para que o movimento seja feito através da companhia paulista. Trata-se de uma forma de evitar conflitos de interesse.

Porém, surgiram críticas sobre a cláusula. Na avaliação de uma fonte, a norma basicamente tira da disputa os operadores tradicionais, como a Aegea, porque, da forma como está colocada a regra, o grupo ficaria impedido de investir em outros projetos pelo Brasil, mesmo que a Sabesp recuse o investimento. Outra questão levantada é que o acionista de referência provavelmente será um consórcio de empresas. A dúvida é se todos os integrantes, mesmo minoritários, terão restrição, o que pode afastar, por exemplo, grupos financeiros. Procurada, a Aegea preferiu não comentar.

Sobre esse ponto, a secretária estadual diz que o plano do Estado é que a Sabesp se torne uma plataforma multinacional, com investimentos para além de São Paulo, o que motivou a inclusão da regra. “Mesmo operadores que estão aqui entendem isso, não vejo que seja problema. Queremos aumentar a competitividade.”

Até aqui, na mesa de apostas do mercado, a expectativa é que a disputa se afunilará em nomes como Equatorial e um consórcio liderado pela Aegea. Fontes também não descartam outros consórcios, encabeçados por grupos como Cosan, Votorantim e Veolia. Porém, hoje a percepção é que a disputa será restrita, principalmente pelo momento difícil de captação no mercado de capitais e atração de investidores.

Em relação a esse tema, Resende afirma que enxerga uma janela boa para a oferta. “Não vejo isso [dificuldade de atração de capital] no caso da Sabesp, porque é uma operação muito esperada, a gente tem falado desde o início do ano passado, investidores interessados estão se preparando. Vamos seguir o cronograma.”

A privatização da Sabesp tem como objetivo antecipar, de 2033 para 2029, a universalização dos serviços de água e esgoto nos 375 municípios atendidos. Ao todo estão previstos R\$ 68 bilhões de

investimentos nos próximos cinco anos. Além disso, há uma expectativa no mercado de que a empresa privatizada se torne mais eficiente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/04/2024

MG SERÁ MAIS UMA CHINESA A VENDER ELÉTRICOS E HÍBRIDOS PAÍS

Por Cauê Lira — Da Autoesporte

A marca chinesa Morris Garages, ou apenas MG Motor, prepara seu retorno Brasil. Motivada pelo sucesso de conterrâneas como BYD, GWM e Caoa Chery, a fabricante vai apostar bastante no segmento de SUVs e terá modelos híbridos e elétricos. C

onforme apurado por “Autoesporte”, a operação da MG está em fase de planejamento. A marca, que pertence ao Grupo SAIC, um dos maiores do setor na China, está sondando o mercado desde 2023 e elaborando sua estratégia de vendas.

Diferentemente de sua primeira passagem por aqui, entre 2011 e 2013, quando era representada pelo Grupo Forest Trade e tinha apenas uma concessionária, a MG retorna com operação própria. Ainda não registrou carros no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (Inpi), mas “Autoesporte” ouviu de fontes ligadas à marca que eletrificação é um dos principais tópicos em pauta. Nos mercados em que atua, a marca aposta em carros híbridos plug-in e até elétricos, investindo também na infraestrutura local de carregadores.

Atualmente, a fabricante chinesa tem seis carros eletrificados no catálogo global. O modelo mais em conta é o MG3, um hatch com motor híbrido semelhante ao do Toyota Corolla nacional. Ele parte de 18 mil libras no Reino Unido (R\$ 144 mil na conversão direta) e não tem fonte externa de recarga.

O elétrico mais barato é o MG4, um hatch que parte de 26 mil libras (R\$ 165 mil sem impostos) e tem mais de 500 km de autonomia. Este carro também tem uma versão esportiva, chamada MG4 EV XPower, capaz de acelerar de 0 a 100 km/h em 3,8 segundos. Sua autonomia, porém, é menor, na faixa de 385 km.

O SUV compacto ZS EV também é elétrico e custa 30 mil libras (R\$ 191 mil). O possível futuro rival do BYD Yuan Plus tem 440 km de autonomia declarados pela marca. Acima dele, a MG5 EV é uma perua elétrica com exatamente o mesmo preço e 402 km de autonomia.

Por fim, o SUV eletrificado mais caro da MG é o HS híbrido plug-in. O utilitário parte de 31 mil libras no Reino Unido (aproximadamente R\$ 200 mil) e combina motor 1.5 turbo com unidades elétricas instaladas nos dois eixos. Segundo a MG, o HS pode rodar até 50 km no modo exclusivamente elétrico.

Se a marca seguir a mesma estratégia das rivais chinesas, os carros mais cotados para o Brasil são o SUV elétrico ZS EV e o utilitário híbrido plug-in HS.

A MG é uma das marcas de carro mais tradicionais da Inglaterra. Foi fundada em 1924 com foco na produção de cupês e esportivos. Em 2007, após décadas difíceis, abriu falência e foi adquirida pelo Grupo SAIC (uma das quatro maiores fabricantes de veículos da China, ao lado de Geely, BYD e Dongfeng).

Portanto, a MG já estava sob controle do grupo chinês quando fez sua primeira aparição no Brasil. A passagem foi apagada, com só uma concessionária na capital paulista, e muitos brasileiros nem lembram que a marca já foi vendida por aqui. Com poucos emplacamentos, a importação acabou em 2013.

A MG está presente em outros mercados na América do Sul, e isso permitiu que sua marca fosse exibida no Brasil. A empresa tinha os direitos de patrocínio da Conmebol Sulamericana, o segundo

maior torneio continental de futebol da região, e sua propaganda foi exibida em alguns estádios do país.

O retorno da MG é mais uma etapa da invasão chinesa no mercado brasileiro. Além dela, outras quatro marcas também iniciam operações em 2024: Zeekr, Neta, Omoda e Jaecoo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 26/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PETROBRAS FALA EM ALCANCE MAIS DIRETO A FORNECEDORES CONTRA 'INFLAÇÃO ESTRUTURAL'

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/04/2024 - 18:35



Arquivo/Divulgação

Companhia avalia que existem muitos fornecedores do setor de O&G migrando para outras áreas, gerando dificuldade em algumas contratações e aumento de preços em projetos

O presidente da Petrobras, Jean Paul Prates, identifica a tendência global de uma 'inflação estrutural', dada a escassez de fornecedores na indústria naval mundial para o setor de petróleo e gás. Ele observa que, em todo mundo, existem muitos fornecedores do setor de O&G, offshore e onshore, migrando para outras áreas. Segundo Prates, o setor inteiro está preocupado e a Petrobras tem interesse estratégico de manter um alcance mais direto de fornecedores de serviços em território nacional.

“Aquele período onde ficávamos aguardando empresas chegarem, de grandes licitações com 12 a 15 concorrentes para qualquer coisa acabou. Hoje, temos dificuldades de atender várias licitações. Aparecem um ou dois, ou sempre os mesmos fornecedores para fazer parte dos processos”, disse na última semana, 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.

Na ocasião, ele afirmou que Petrobras é e deve manter-se como a maior demandante de FPSOs no mundo, com fronteiras offshore e projetos ao longo da costa brasileira. “Temos que nos preocupar, sobremaneira, de estarmos mais próximos dos nossos fornecedores e isso inclui o critério geográfico”, afirmou Prates, ressaltando que o melhor preço sempre será um dos critérios levados em conta pela companhia.

O presidente da Petrobras destacou que as formas de contratar da empresa são indutivas ao conteúdo local, e não compulsórias. O objetivo, segundo Prates, é induzir conteúdo local, sem forçar a barra ou ser anti competitivo, minimizando a inflação estrutural no setor por falta de fornecedores. Ele contou que a empresa percebeu a importância de ter algum controle ou alguma participação em relação aos suprimentos, inclusive quanto a fornecedores de FPSOs e de instalações submarinas.

Prates comparou um FPSO a uma ‘ilha’ ou a uma ‘cidade offshore’, que tem partes e componentes construídos em vários lugares, por exemplo, como a indústria automotiva. O presidente da Petrobras entende que também é necessário avançar na parte de políticas públicas, com um conjunto de medidas nas áreas econômica, fiscal, financiamento, comércio exterior, que vem sendo discutido e tem a promessa do governo de avançar nos próximos meses.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2024

ASSOCIAÇÕES APONTAM POTENCIAL DA ENGENHARIA BRASILEIRA NAS PRÓXIMAS DÉCADAS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 26/04/2024 - 18:05



Arquivo/Divulgação

Abespetro e Abemi destacam portfólio e enxergam oportunidades para desenvolvimento e até exportação de projetos alinhados a partir de demandas do futuro

A Associação Brasileira das Empresas de Bens e Serviços de Petróleo (Abespetro) acredita que existem indícios da capacidade dos estaleiros brasileiros de fazer engenharia e inovação de embarcações que serão demandadas nas próximas décadas, como unidades de apoio à construção

de eólicas offshore e unidades usadas para injeção de carbono nos reservatórios do pré-sal. A leitura é que, apesar de não haver certeza das demandas por 'barcos do futuro', o Brasil tem competência ou pode desenvolver sua engenharia básica e conceitual para novos tipos de projetos nas próximas décadas.

Para o presidente-executivo da Abespetro, Telmo Ghiorzi, o grande desafio para o país é concluir uma política industrial sólida para o setor naval e offshore. "A longo prazo não é só política de governo, é política de Estado. Fazer uma lei no Congresso que perdure por 20 ou 30 anos é um desafio. Se mudarmos de política em 2027 ou em 2028, não conseguiremos fazer esse futuro acontecer. Temos bons desafios e todas as capacidades", avaliou Ghiorzi.

Ele considera que ter uma grande quantidade de estaleiros, como muitas vezes é apontado por alguns analistas, é uma vantagem, desde que se possa exportar para o mundo inteiro para atender à demanda que eventualmente não houver aqui. "Toda indústria tem ciclos e a maneira de neutralizá-los é precisamente atender a demanda do mercado internacional", comentou, na semana passada, 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.

Ghiorzi observa grandes demandas da Petrobras e do Brasil como um todo, além das demandas de mercados externos, as quais considera maiores e mais estáveis. Ele acredita que, havendo uma indústria naval que atenda o mundo inteiro, o país terá estabilidade por muito mais tempo. "É mais difícil, mas quem consegue vender para atender ao mercado europeu, americano, asiático (...), naturalmente, consegue atender ao mercado brasileiro. Nosso grande desafio é transformar o Brasil em um grande polo de exportação de tecnologias e produtos da indústria naval e outras", sugeriu.

O presidente-executivo da Abespetro destacou que seus associados já exportaram árvores de natal submarinas, o que reforça o potencial brasileiro para exportar embarcações futuramente, sobretudo aquelas para suporte a eólicas offshore. Ele acrescentou que, em outros países, já ocorrem estudos de engenharia para FPSOs de injeção de carbono, chamadas de FCSUs (floating carbon storage units).

A Associação Brasileira de Engenharia Industrial (Abemi) entende que o Brasil possui engenharia básica e de detalhamento disponível no país que, a cada vez que é envolvida, gera um ciclo virtuoso de fornecedores locais, ao passo que, quando desloca para fora do país, cria uma barreira natural. "Todos os grandes estaleiros internacionais têm contratados preferenciais. Na hora que desloca a engenharia para o país, cria valor adicional para toda a cadeia de O&G", disse o diretor-presidente da Abemi, Joaquim Maia (Toyo Setal).

Maia lembrou que o segmento tem um histórico de participação significativa na construção de plataformas e módulos para a indústria de petróleo e gás, nos últimos 30 anos, desde jaquetas em

unidades do Nordeste, passando pelas grandes jaquetas da Bacia de Campos, FPSOs e projetos do pré-sal. A Abemi também sugere a adoção de fluxos de caixa neutros para empreendimentos, a fim de minimizar os impactos das altas taxas de juros do mercado brasileiro, que prejudicam contratados e contratantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2024

CMA CGM ANUNCIA FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO DE US\$ 214 MILHÕES

Da Redação NAVEGAÇÃO 26/04/2024 - 11:34



A CMA CGM e o banco francês de investimento do setor público Bpifrance lançaram um fundo de 200 milhões de euros para impulsionar a transição energética da indústria marítima francesa.

Dos 200 milhões de euros, 20 milhões irão ajudar a descarbonizar as frotas das empresas marítimas francesas, 110 milhões e 50 milhões serão atribuídos a subvenções e investimentos de capital, respectivamente, para esforços de descarbonização marítima. Os restantes 20 milhões de euros irão diretamente para o avanço da tecnologias

marítimas sustentáveis.

“Esta iniciativa única demonstra o nosso apoio inabalável à transformação da indústria, contribuindo para um futuro mais limpo para os oceanos em todo o mundo e impulsionando a jornada para a descarbonização”, informou a empresa sediada em Marselha.

O valor integra o fundo de energia Pulse, de US\$ 1,5 bilhão, da CMA CGM, focado na descarbonização. Os projetos elegíveis para financiamento do fundo de energia podem provir dos setores de transporte marítimo, turismo e cruzeiros, pesca e produtos do mar, infraestruturas, indústrias navais e náuticas e energias renováveis.

O fundo Pulse de cinco anos foi criado em setembro de 2022 com o objetivo de acelerar a transição energética da CMA CGM, a fim de atingir zero carbono líquido até 2050.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2024

MOTORES AUXILIARES DA WÄRTSILÄ EQUIPARÃO 12 NAVIOS GIGANTES CHINESES MOVIDOS A METANOL

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26/04/2024 - 11:30



Ilustração - Arquivo

A finlandesa Wärtsilä foi contratada para fornecer motores auxiliares movidos a metanol para 12 novos porta-contêineres de 24.000 TEUs, de propriedade das empresas de navegação chinesas Cosco Shipping Lines e Orient Overseas Container Line (OOCL).

Serão cinco navios porta-contêineres da Cosco e sete da OOCL. Cada embarcação operará com três motores Wärtsilä 32M de 8 cilindros e dois de 6 cilindros.

Os navios de 24.000 TEUs da OOCL serão construídos no estaleiro Nantong Cosco KHI Ship Engineering, e os navios de 24.000 TEUs da Cosco Shipping Lines no estaleiro Dalian Cosco KHI Ship Engineering.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2024

ESCÂNDALO DE DADOS DE COMBUSTÍVEIS NO JAPÃO INCLUEM MAIS DE 4 MIL MOTORES MARÍTIMOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 26/04/2024 - 11:26



Uma investigação está em andamento no Japão com implicações no famoso escândalo de emissões da Volkswagen. Mais de quatro mil motores de navios estão sob escrutínio.

O Ministério dos Transportes enviou nesta quinta-feira (25) inspetores a duas fábricas pertencentes à IHI Corp, depois que a gigante japonesa admitiu ter falsificado dados de economia de combustível para motores de navios e ferrovias durante pelo menos 20 anos.

As investigações começaram nas fábricas da IHI Power Systems em Niigata e Ota depois que a IHI anunciou que os dados de teste de 4.361 motores haviam sido manipulados. A grande maioria – 4.215 – foi para motores de navios para clientes nacionais e estrangeiros. A IHI revelou o escândalo depois que um denunciante fez as acusações pela primeira vez, há dois meses.

Além de falsificarem as taxas de consumo de combustível, os motores podem violar os regulamentos de emissões da Organização Marítima Internacional, com a necessidade de retrofits urgentes para uma parte considerável da frota mercante global.

O ministério tomou medidas para impedir a IHI de vender mais motores até que esteja confiante de que a produção da empresa está atendendo aos padrões exigidos. Os motores de aeronaves da IHI também foram alvo de investigação governamental há cinco anos.

O escândalo de emissões da Volkswagen em 2015 é o exemplo recente mais famoso de fabricantes que enganam conscientemente os clientes. Descobriu-se que o fabricante de automóveis alemão programou intencionalmente motores diesel turboalimentados de injeção direta (TDI) para ativar seus controles de emissões apenas durante testes de emissões de laboratório, o que fez com que a produção de NOx dos veículos atendessem aos padrões dos EUA durante os testes regulatórios. No entanto, os veículos emitiram até 40 vezes mais NOx na condução no mundo real.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 26/04/2024

XENETA SINALIZA EFEITO CLIMÁTICO DO CONFLITO NO MAR VERMELHO

Da Redação NAVEGAÇÃO 26/04/2024 - 11:21



O conflito no Mar Vermelho trouxe aumentos massivos nas emissões de carbono no transporte marítimo de contêineres, de acordo com dados divulgados pela Xeneta.

“O Índice de Emissões de Carbono (CEI) Xeneta e Marine Benchmark, que mede as emissões de carbono por tonelada de carga transportada nos 13 principais comércios do mundo, atingiu 107,4 pontos no primeiro trimestre de 2024 – o mais alto desde que o índice começou no primeiro trimestre de 2018,” Xeneta observou no comunicado.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 034/2024
Página 56 de 56
Data: 26/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Para contêineres transportados por via marítima do Extremo Oriente para o Mediterrâneo, o CEI revela que as emissões de carbono aumentaram 63% no primeiro trimestre de 2024 em comparação com o quarto trimestre de 2023. Do Extremo Oriente para o Norte da Europa, as emissões de carbono aumentaram 23%”.

Este é um resultado direto do conflito na região do Mar Vermelho, avalia a Xeneta no comunicado. A empresa observou que esta situação aumentou em dezembro e viu a maioria dos serviços de porta-contêineres evitarem o Canal de Suez devido à ameaça de ataque da milícia Houthi.

Os contêineres enviados do Extremo Oriente para o Mediterrâneo viajaram em média 9.400 milhas náuticas no quarto trimestre, antes da escalada no Mar Vermelho. Estão navegando mais 5.800 milhas náuticas devido aos desvios em torno do Cabo da Boa Esperança, na África, com a inevitável consequência de queimar mais combustível.

Os navios também estão navegando em velocidades mais altas na tentativa de ganhar tempo devido às distâncias maiores, o que novamente resulta na queima de mais carbono.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 26/04/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 26/04/2024