

INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 035/2024
Data: 29/04/2024**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
SECRETÁRIO DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS FALA EM ATRAIR INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO.....	4
AUTORIDADES ESTUDAM NOVA SEDE PARA A POLÍCIA FEDERAL NA PONTA DA PRAIA, EM SANTOS.....	6
PORTO DE SANTOS GANHARÁ NOVAS LINHAS FÉRREAS PARA RECEBER 40 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS.....	7
NAVIO DINAMARQUÊS VAZA ÓLEO NO PORTO DE SANTOS.....	10
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	12
INDÚSTRIA EÓLICA DESACELERA. ENTENDA POR QUE ISSO É RUIM PARA O NORDESTE.....	12
QUAL SERÁ O 1º CARRO HÍBRIDO DA STELLANTIS GOIANA?.....	13
PF FAZ NOVA OFENSIVA CONTRA CORRUPÇÃO EM PREFEITURA DE PERNAMBUCO.....	15
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	16
EM JUNHO VAI ACONTECER AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DO SERVIÇO DE TRAVESSIA DE PASSAGEIROS ENTRE MANAUS (AM) E CAREIRO DA VÁRZEA (AM).....	16
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	17
A VIAÇÃO REGIONAL BRASILEIRA SERÁ IMPULSIONADA COM INCLUSÃO DE 13 NOVAS AERONAVES.....	17
PORTAL PORTO GENTE.....	18
O DEBATE POLÍTICO DA RELAÇÃO PORTO E CIDADE DE SANTOS NAS REDES VIRTUAIS.....	18
BE NEWS – BRASIL EXPORT.....	19
EDITORIAL – APOIO AO AGRONEGÓCIO PAULISTA.....	19
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	20
<i>Impactos do El Niño 1</i>	20
<i>Impactos do El Niño 2</i>	20
<i>Transnordestina</i>	20
<i>Recursos para dragagem</i>	21
<i>Agrishow</i>	21
REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP PROMETE PACOTE DE R\$ 1,4 BI PARA O AGRONEGÓCIO.....	21
REGIÃO SUDESTE - PF PRENDE ESTIVADOR EM FLAGRANTE NO PORTO DE SANTOS.....	22
REGIÃO SUL - PR: PORTOS TÊM ALTA DE 352% NA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR A GRANEL EM MARÇO.....	23
REGIÃO SUL - CHEGADA DE CARGUEIRO MARCA INÍCIO DE OPERAÇÕES CONECTANDO SC À EUROPA.....	24
REGIÃO NORDESTE - MINISTRO DOS TRANSPORTES ANUNCIA R\$ 592 MILHÕES PARA RODOVIAS NO PIAUÍ.....	24
REGIÃO NORDESTE - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA TRECHO DA TRANSNORDESTINA ENTRE SALGUEIRO-SUAPE.....	25
REGIÃO SUL - GOVERNOS DE SC E DO JAPÃO SE REÚNEM PARA AMPLIAR RELAÇÕES COMERCIAIS.....	26
OPINIÃO – PLANEJAMENTO - PORTOS – A ATRATIVIDADE DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS.....	27
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MERITOCRACIA E O FIM DAS CARREIRAS COMO AS CONHECEMOS.....	29
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	30
SP VAI IMPLANTAR PROJETO PILOTO DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA COM PLATAFORMA DIGITAL.....	30
COMITIVA PARTE PARA EUROPA EM BUSCA DA CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL DE MODELOS DE GESTÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO.....	31
ACESSO A FUTURO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ PELO SISTEMA FREE FLOW.....	32
CMA CGM ANUNCIA FUNDO DE DESCARBONIZAÇÃO DE US\$ 214 MILHÕES.....	34
BRASIL AMPLIA RELAÇÕES COMERCIAIS COM A CHINA E IMPORTAÇÕES CRESCEM 13%.....	34
MARROCOS AMPLIA RELAÇÕES COMERCIAIS COM O BRASIL APÓS MISSÃO DO MAPA.....	35
MINISTRO DA DEFESA VISITA INSTALAÇÕES DO PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA EM SÃO PAULO.....	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
MUSK ULTRAPASSA BEZOS NA LISTA DA FORBES DOS MAIS RICOS DO MUNDO APÓS VALORIZAÇÃO DE 15% DAS AÇÕES DA TESLA.....	37
PETROBRAS REGISTRA ALTA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO PRIMEIRO TRIMESTRE E QUEDA NAS VENDAS DE DERIVADOS.....	38
CVM JULGA MAIS UM PEDAÇO DO ESCÂNDALO DO POSTALIS, FUNDO DE PENSÃO DOS CORREIOS.....	39
BNDES LANÇARÁ EDITAL DE ESTUDOS PARA DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA MARÍTIMA.....	39
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	40
OPINIÃO - [MESMO NO PIOR CENÁRIO, PROJETO DA REFORMA TRIBUTÁRIA VENCE COM FOLGA A BAGUNÇA DO MODELO ATUAL.....	40
DESONERAÇÃO DA FOLHA: POR QUE 20 DE MAIO É DATA-CHAVE PARA AS EMPRESAS À ESPERA DE DECISÃO DO STF.....	42
SABESP: CÂMARA DE SP NEGOCIA EXPANSÃO DOS INVESTIMENTOS NA CAPITAL PARA ADERIR À PRIVATIZAÇÃO.....	44



CONTAS DO BRASIL VOLTAM A PREOCUPAR INVESTIDORES ESTRANGEIROS, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO ITAÚ	45
GOVERNO TEM ROMBO DE R\$ 1,527 BILHÃO NAS CONTAS PÚBLICAS EM MARÇO	50
VALOR ECONÔMICO (SP).....	52
PETROBRAS PODE FORTALECER INDÚSTRIA NAVAL, AFIRMA MERCADANTE	52
ENTENDA POR QUE CRIME ORGANIZADO SE INFILTRA EM NEGÓCIOS LEGAIS	53
ENQUANTO LULA E MILEI NÃO SE FALAM, GOVERNOS DE BRASIL E ARGENTINA MANTÊM AGENDA COMUM	54
SE PERDEMOS A ÂNCORA FISCAL, O TRABALHO MONETÁRIO FICA MAIS DIFÍCIL DE FAZER, DIZ CAMPOS NETO	56
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	57
PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DA PETROBRAS CRESCE 3,7% EM 12 MESES	57
PETROBRAS ASSINA MEMORANDO DE INTENÇÕES PARA PROJETO DE EÓLICA OFFSHORE NO RN.....	58
PETROBRAS E ABIQUIM ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES EM BUSCA DE OPORTUNIDADES NA ÁREA DE GÁS E ENERGIA ...	59
SAPURA ANUNCIA NOVO POSICIONAMENTO DE MARCA E PASSA A SE CHAMAR SEAGEMS	59
PETROBRAS VOLTA A CONTRATAR SONDAS DE PERFURAÇÃO DE POÇOS DE PETRÓLEO E GÁS EM TERRA	60
PORTO ITAPOÁ INAUGURA TERCEIRA FASE DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTOS DE R\$ 815 MILHÕES.....	60
RUMO LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2023.....	61
PRODUÇÃO DE AÇO DA ARCELORMITTAL AUMENTA 16,5% EM 2023 E LUCRO CAI 54,5%.....	61
ARRECADAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 786 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE.....	62
BNDES PROJETA CONTRATAR R\$ 6,6 BILHÕES DO FMM PARA INFRAESTRUTURA E O&G.....	63
PETROBRAS ASSINA CONTRATOS PARA CESSÃO DE CAMPOS HIBERNADOS NA BACIA DE CAMPOS.....	64
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO PECÉM CRESCE 18% NO PRIMEIRO TRIMESTRE.....	65
MOVECTA REGISTA RECEITA RECORDE EM 2023	66
SUBSEA7 ANUNCIA ALTA DE 12% NO PRIMEIRO TRIMESTRE, COM RECEITA DE US\$ 1,4 BILHÃO	67
SANTOS BRASIL AMPLIA ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES	67
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	68
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	68



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

SECRETÁRIO DE ASSUNTOS PORTUÁRIOS DE SANTOS FALA EM ATRAIR INDÚSTRIA DE TRANSFORMAÇÃO

Em entrevista, Elias Júnior ressalta importância da Área Continental e o desafio de integrar Porto e Indústria

Por: Anderson Firmino



Secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos assumiu o cargo no início do mês Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Ocupando desde o último dia 10, a Secretaria de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, o advogado Elias Francisco da Silva Júnior sabe dos inúmeros desafios que tem pela frente, em especial a integração Porto-Indústria e a geração de empregos. Mas não pretende reinventar a roda. A missão, segundo ele, é dar continuidade ao trabalho desenvolvido pelo antecessor, Bruno Orlandi. E um dos objetivos é a

implantação de uma Zona de Processamento para Exportação (ZPE) na Cidade.

O senhor assume a secretaria a poucos meses do fim do mandato do prefeito Rogério Santos (Republicanos). Quais as implicações disso?

O importante é a gente dar continuidade aos projetos que estão sendo tracionados pela secretaria. O prefeito me deu a incumbência de aproximar a indústria do Porto, de reforçar a questão do emprego aqui na Cidade. É uma pauta constante.

Nessa questão Porto-Indústria, a instalação das Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) é importante. No começo de abril, a Infra S.A. entregou um estudo de viabilidade da ZPE na Área Continental. O que ele indica?

O Brasil está em um movimento pós-pandemia, de reindustrialização. Esse processo passa, também, pela reforma tributária, que busca uma simplificação dos tributos e o fomento da indústria nacional. De olho nesse novo modelo, o prefeito nos incumbiu de aproximar a indústria do Porto. Neste contexto, tem os estudos, que ainda não foram disponibilizados à secretaria, contratados junto à Infra S.A, para que a gente possa dar o próximo passo.

Há previsão para que a secretaria tenha acesso a esse estudo?

Parece-me que, até o final de maio, esse estudo será disponibilizado. Nossa ideia é aprofundar o resultado desse trabalho e que a gente possa promover um grande debate na Cidade, trazendo a indústria, o Legislativo e fomentando a ZPE na Cidade.

A Área Continental apresenta potencial para quais tipos de investimentos, levando em conta, inclusive, questões de licenciamento?

O resultado desse estudo vai abrir caminho para que a gente possa fazer o licenciamento. A Área Continental tem uma importância para nossa Cidade na questão ambiental, mas o licenciamento serve para mitigar riscos. Existem formas de a gente ocupar aquele espaço. Nesse contexto do Porto-Indústria, o que a gente imagina é atrair a indústria de transformação. Com isso, a gente fortalecerá o emprego.

Com o túnel Santos-Guarujá, há receio de que o trânsito da Ponta da Praia seja transferido ao Macuco, para acesso à ligação seca, aumentando o fluxo de veículos em uma área de movimento intenso por conta do Porto. Como equacionar essa questão?



As audiências públicas serviram para coletar a preocupação da sociedade civil. O prefeito Rogério Santos colocou que esse projeto é prioritário para a Cidade, desejado e estudado há muito tempo, e será um equipamento importante para a mobilidade urbana. Esse fluxo de veículos, de cerca de 25 mil veículos, sairá da Ponta da Praia e virá para a Zona Central. Está sendo feito um estudo pela Prefeitura de Santos para que a gente tenha ali intervenções para facilitar o escoamento e o acesso ao túnel.

Uma das bandeiras do governo é a integração Porto-Cidade. Como dá para pensar nela, de forma efetiva?

Essa integração é outra prioridade da Prefeitura. Entendo que são diversas iniciativas que integram a Cidade com o desenvolvimento do Porto. Não há desenvolvimento econômico sem o progresso da Cidade, e as duas situações estão amplamente conectadas. O nosso papel é, justamente, equilibrar esse desenvolvimento econômico com o social. Iniciativas como o retrofit no Centro de Santos, o Parque Valongo, incentivos para que novos negócios venham para o Centro, integram essa relação.

Um outro ativo importante é a possível mudança do Terminal de Passageiros para o Valongo. Como acompanha essa questão?

Entendemos que é uma alteração muito importante para o fluxo de passageiros, de turistas, e isso trará ao Centro um fluxo importante. Hoje, a Cidade não se aproveita da presença desses turistas. Muitas vezes estacionam nas proximidades do Concais, fazem embarque e, quando terminam o cruzeiro, retornam, pegam seu veículo ou ônibus e regressam para suas cidades. Trazer esse fluxo de turistas, com o Terminal de Passageiros, para o Centro Histórico valoriza nosso patrimônio cultural.

Não tem como falar do desenvolvimento do Porto sem citar os gargalos nos acessos. Como pensa essa questão?

O diálogo entre a Prefeitura, Governo do Estado e Governo Federal é importantíssimo para que a gente consiga transpassar esses problemas de acesso. A gente precisa de bons interlocutores. Faz parte do Pacto Federativo. Com a gente construindo esse bom diálogo, é possível trazer melhorias para a Cidade.

Até onde sua experiência à frente do Camps e outras entidades o ajudarão na secretaria?

Fui dirigente voluntário por muitos anos e presidente do Camps de 2016 a 2020. Por lá já passaram mais de 100 mil jovens, um local amplamente conectado com a situação do emprego. Ali, a gente trabalha com o jovem que busca sua primeira experiência. E na secretaria, somos responsáveis pelo Centro Público de Emprego e Trabalho (Cpet), que dá o encaminhamento para o trabalhador que está desempregado e busca uma oportunidade. Ele faz esse link importante do trabalhador com a empresa. Eu me vejo com o compromisso de construir pontes, trazer os empresários para dentro do centro, para mostrar as oportunidades que temos.

Sobre capacitação dessa mão de obra para o trabalho no Porto, cabe alguma política pública nesse sentido?

Fui conselheiro do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) por cinco anos e a gente tem um levantamento das vagas disponíveis no mercado de trabalho em Santos e na região. Muitas vezes temos o trabalhador buscando uma oportunidade e a oferta de emprego. O que falta é a capacitação. Um desafio da secretaria também é linkar o trabalhador com a capacitação.

Como seria feito isso, especialmente quanto aos jovens que não conseguem ser abraçados pelo Camps?

Não precisamos de um programa novo, mas conectar o que já existe. Precisamos conveniar esses cursos de capacitação profissional lá dentro, para que o munícipe que esteja desempregado, sobrando uma oportunidade, tenha acesso a essa capacitação e seja encaminhado para a oferta de emprego que é noticiada. O compromisso é com todos, tanto para o jovem que busca primeiro emprego, quanto para o jovem que passou pela aprendizagem e busca uma nova oportunidade. O jovem aprendiz que tenha a oportunidade no Governo Municipal, terminado seu contrato de trabalho, ele vai para o mercado de trabalho. Um dos compromissos do Cpet é que esse jovem, que termina o

contrato como jovem aprendiz, seja encaminhado para uma qualificação específica e volte ao mercado de trabalho.

Como é a conversa com as empresas do setor portuário?

A gente conversa com as entidades para ligar essas pontas. Nas associações, estão os empresários e, dentro das empresas, está o emprego. O que a gente precisa é conectar o que o mercado busca com o Cpet, para direcionar a qualificação e gerar oportunidade para o trabalhador.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/04/2024

AUTORIDADES ESTUDAM NOVA SEDE PARA A POLÍCIA FEDERAL NA PONTA DA PRAIA, EM SANTOS

Ideia é que o prédio fique próximo à travessia de balsas

Por: Bárbara Farias



Nova sede para a Polícia Federal em Santos volta a ser discutida Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Reiniciaram as tratativas para que a Polícia Federal (PF) tenha uma nova sede, com o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepom) integrado, na Ponta da Praia, próximo à travessia de balsas Santos-Guarujá, em Santos.

A ideia é que o complexo seja instalado no imóvel que já serviu ao Ministério da Pesca, em frente ao centro de convenções, na entrada do canal de navegação do

Porto de Santos. O assunto vem sendo debatido entre representantes da PF, Autoridade Portuária de Santos (APS), Prefeitura e o deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB). Eles acreditam que a localização é estratégica para coibir o tráfico internacional de drogas no maior complexo portuário do Hemisfério Sul.

“Estou pessoalmente envolvido nesse projeto, buscando garantir que todas as partes interessadas estejam alinhadas, unindo esforços para que a nova sede da Polícia Federal se concretize e traga benefícios significativos não só para Santos, mas para a Baixada Santista”, diz Barbosa.

Ele explica que o empenho é para tornar realidade a nova sede por meio de uma parceria entre a Prefeitura de Santos, a PF e a APS. “Realizamos duas reuniões em Brasília, contando com a participação de dirigentes da Polícia Federal, que nos apresentaram números impressionantes sobre apreensões de drogas”, conta o deputado.

O parlamentar observa, ainda, que “hoje, mais de 10% das interceptações de narcóticos são realizadas no nosso Porto. Uma sede da Polícia Federal e sua Polícia Marítima neste local (Ponta da Praia) pode significar maior inibição do tráfico realizado por vias marítimas”.

O presidente da APS, Anderson Pomini, demonstrou apoio. “Faremos todos os esforços para que a Polícia Federal tenha uma posição na entrada do canal de navegação do Porto de Santos”, afirmou.

A PF em Santos foi procurada pela Reportagem para informar mais detalhes sobre o projeto na Ponta da Praia, investimentos necessários para que ele saia do papel e cronograma de obras, mas não retornou até o fechamento desta edição.

Objetivo antigo

A construção de um novo prédio para a PF na Ponta da Praia não é uma proposta nova. Há anos se fala nesse projeto, que jamais saiu do papel.

Em fevereiro de 2017, A Tribuna publicou que a Polícia Federal planejava iniciar no ano seguinte a construção de sua nova sede regional, que seria erguida na área entre o Corredor de Exportação do Porto e o Terminal Pesqueiro Público de Santos (TPPS), na Ponta da Praia.

Havia um projeto básico do empreendimento feito pela Prefeitura de Santos. Na época, o prefeito era Paulo Alexandre Barbosa.

O complexo seria construído em uma área de 8 mil metros quadrados. A nova sede contaria com um edifício de 12 pavimentos, com heliponto, 300 vagas de estacionamento e um boulevard para o atendimento ao público.

Ao lado, estava previsto um Centro Integrado de Comando Operacional do Porto de Santos (Cicop), uma torre de 125 metro de altura (o equivalente a um prédio de 41 andares).

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 28/04/2024

PORTO DE SANTOS GANHARÁ NOVAS LINHAS FÉRREAS PARA RECEBER 40 MILHÕES DE TONELADAS DE GRÃOS

Três linhas serão instaladas nas duas margens do complexo portuário

Por: Bárbara Farias



Investimento de R\$ 1 bilhão em infraestrutura ferroviária nos próximos cinco anos no Porto de Santos deve mais que dobrar a capacidade de escoamento de cargas pelo modal Foto: Vanessa Rodrigues/AT

O Porto de Santos contará com três novas vias férreas a partir de dezembro. São as linhas do Pátio do Macuco, que atenderão ao cluster de celulose na Margem Direita, e do Pátio de Conceiçãozinha, na Margem Esquerda, em Guarujá. As obras estão sendo executadas pela Associação Gestora da Ferrovia Interna do Porto de Santos (AG-Fips), que antecipou o cronograma

em oito meses. As novas linhas facilitarão o escoamento de 40 milhões de toneladas exportadas ao ano por terminais de grãos e de celulose.

O anúncio foi feito ontem pelo presidente da AG-Fips, João Almeida, e pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, na linha férrea em frente ao Cais da Marinha, na Avenida Engenheiro Sérgio da Costa Matte. A via é paralela à Avenida Perimetral, sentido Ponta da Praia-Centro.

As três linhas ferroviárias fazem parte do pacote de 13 obras estruturantes obrigatórias previstas no contrato de cessão da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), que foi firmado com a APS em 2023.

A AG-Fips investirá R\$ 1 bilhão em infraestrutura nos próximos cinco anos, proporcionando ao Porto de Santos mais que dobrar a capacidade de escoamento de carga por ferrovia, das atuais 51 milhões de toneladas para 115 milhões de toneladas por ano.

“Essas obras vão atender ao cluster de celulose e ao corredor de exportação. Estão diretamente ligadas com a pera ferroviária e, juntas, vão atender uma demanda da ordem de 40 milhões de toneladas exportadas pelos terminais de grãos e de celulose”, afirma João Almeida.

Antecipação



Ele destaca, ainda, que o cronograma da construção das três vias férreas foi antecipado em oito meses. “Era uma obra para ser entregue em 2025 e nós estaremos entregando em dezembro de 2024”.

Quanto ao Guarujá, o executivo diz que está sendo iniciada uma obra no Pátio de Conceiçãozinha para atender a nova demanda de carga que também começará a chegar aos terminais.

“O modal ferroviário está um passo à frente, pois conseguiu antecipar investimentos e enxergar com mais de antecedência os prováveis gargalos que aconteceriam aqui, em Santos”, salienta Almeida.

Alta

O presidente da APS, Anderson Pomini, observa que, hoje, a ferrovia representa 30% de todo produto que é escoado via Porto de Santos ao interior do País e vice-versa. “As obras anunciadas pela Fips terão um aumento expressivo no escoamento de produtos”.

Pera ferroviária

O presidente da AG-Fips diz também que a primeira fase de obras da pera ferroviária já foi concluída e consistiu no reforço do pontilhão 3 do canal do Mercado.

Os trabalhos iniciaram em outubro de 2023 e encerraram em março deste ano. Já a partir de junho, a AG-Fips dará início à segunda etapa, com a remodelação da geometria das vias férreas de saída da pera. “O prazo de entrega da pera ferroviária é meados de 2027”.

A pera consiste em um pátio circular que possibilitará o transbordo da carga sem a necessidade de desmembramento do trem.

“Hoje, são necessárias 27 manobras para que o trem consiga entrar em Outeiros e atender aos terminais da Copersucar e da CLI. A pera resolve o gargalo do corredor de exportação, pois os trens terão fluxo contínuo, sem paralisação”, afirmou João Almeida.

Pomini ressalta que a pera ferroviária ampliará a capacidade de movimentação de grãos na Margem Direita em 20 milhões de toneladas ao ano.

A solução logística será construída em uma área de 102 mil metros quadrados, atualmente ocupada pela Marimex, que será transferida para o Terminal Marítimo do Valongo (Teval).

Obras obrigatórias

Contrapartida contratual da AG-Fips contempla 13 obras, além do pátio ferroviário entre Canal 4 e a Ponta da Praia com três vias férreas para atendimento aos terminais de celulose, estão viadutos para eliminação de passagens em nível, passarelas de pedestres e a pera ferroviária.

Um ano no cargo

Completando um ano de gestão administrativa, o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, fez um balanço das obras de infraestrutura que foram destravadas e que deverão permitir ampliar a movimentação e o escoamento de cargas, como a pera ferroviária, o túnel imerso Santos-Guarujá, entre outros projetos.

“Em um ano, nós conseguimos colocar o Porto como prioridade para o Governo Federal”, afirmou Pomini, lembrando dos investimentos projetados em R\$ 21,28 bilhões, sendo R\$ 12,6 bilhões em recursos públicos federais e por meio de parceria público-privada (PPP) e mais R\$ 8,68 bilhões da iniciativa privada.

Pomini citou ainda a dragagem de aprofundamento dos berços 12A ao 20/21 para 15 metros, na Margem Direita do Porto, em Outeirinhos. “O aprofundamento dos berços está praticamente concluído e permitirá o acesso de mais navios como os de 366 metros de comprimento, aumentando o fluxo de mercadorias”.

Sobre o túnel imerso, o presidente da APS disse que o cronograma está mantido. “A documentação será expedida neste ano, assim como as licenças ambientais, a autorização do Tribunal de Contas da União (TCU), a validação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a elaboração e a publicação do edital, para, no primeiro semestre de 2025, instalarmos o canteiro de obras. Esse é o cronograma anunciado em parceria com o Governo do Estado e capitaneado pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/04/2024

Prefeituras de Santos e Guarujá pretendem arrecadar R\$ 45,3 milhões do Porto

Administrações esperam o montante vindo do IPTU de companhias arrendatárias em 2024

Por: Bárbara Farias



Só em Santos, Administração Municipal pretende arrecadar R\$ 34,8 milhões este ano com as empresas do Porto, o que corresponde a 5,21% do total de lançamentos da Cidade Foto: APS/Divulgação

Juntas, as prefeituras de Santos e Guarujá esperam arrecadar, no exercício de 2024, R\$ 45,3 milhões das empresas arrendatárias do Porto de Santos em Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU). Esta receita é destinada, parcialmente, à Educação e à Saúde. As administrações municipais contestam a abertura de uma consulta pública, pela Advocacia-Geral

da União (AGU), sobre a legalidade da cobrança do imposto sobre áreas públicas federais arrendadas, concessionadas ou delegadas à iniciativa privada.

Em nota, a Prefeitura de Santos informou, por meio da Secretaria de Finanças e Gestão (Sefin), que só com os terminais portuários da Margem Direita pretende arrecadar R\$ 34,8 milhões no exercício de 2024, o que corresponde a 5,21% do total de lançamentos da Cidade, previsto em R\$ 668,5 milhões. Para este ano, o imposto aumentou 3,99%.

“Reiteramos que a cobrança do IPTU dos arrendatários do Porto de Santos tem base na Constituição Federal, no Código Tributário Nacional e no Código Tributário do Município, independentemente de qualquer consulta pública, porque o lançamento tributário desse imposto de competência jurídica do Município, prevista no texto constitucional, é plenamente vinculado à legislação em vigor, não podendo ser alterada sem as devidas modificações legislativas”, disse a Sefin.

Perguntada sobre empresas portuárias inadimplentes ou questionamento da cobrança na Justiça, o Município respondeu que os débitos não pagos são ajuizados com a respectiva ação judicial de cobrança.

“A maioria dos arrendatários paga espontaneamente o imposto, tendo em vista a decisão definitiva do Supremo Tribunal Federal (STF), que determinou (em 2018) aos terminais portuários a obrigatoriedade do pagamento do IPTU referente às áreas da União que ocupam”.

Vai para onde?

A Prefeitura informou ainda que o IPTU arrecadado dos arrendatários é destinado em parte ao pagamento de “despesas em 25% para a Educação e 15% para a Saúde, conforme determinação

constitucional, além de gastos com a zeladoria, manutenção da Administração Municipal, salário dos servidores públicos, contratos administrativos de fornecedores e prestadores de serviços e dispêndios gerais”.

Duas empresas, dívida de R\$ 77 mi

O secretário de Finanças de Guarujá, Francisco Rocha, disse que ao menos duas companhias acumulam juntas uma dívida de R\$ 77,8 milhões.

“Nós atualizamos o cadastro das empresas nas áreas de concessão: nome e metragem, verificamos os lançamentos. Os que estavam errados nós cancelamos os últimos cinco anos e relançamos com os dados corretos. Então, nós temos um crédito de aproximadamente R\$ 57 milhões de lançamentos dos últimos cinco anos e o crédito restante são de cobranças judiciais que já estavam ocorrendo”.

A Prefeitura de Guarujá reajustou o IPTU em 4,51% e espera arrecadar somente com as empresas situadas na Margem Esquerda do Porto mais de R\$ 10,5 milhões no exercício de 2024. A previsão de arrecadação total de IPTU no exercício de 2024 é de aproximadamente R\$ 550 milhões. A fatia das empresas arrendatárias corresponde a 1,9%.

O secretário Francisco Rocha explicou que o Estado e a União têm imunidade tributária e não podem recolher impostos municipais.

“Essas empresas estão dentro da área de concessão, exercendo atividade econômica, por isso são cobradas. A parte da União que não está em regime de concessão está imune. Municípios, estados e a União têm imunidade tributária em áreas não concessionadas”.

Quanto à consulta pública da Advocacia-Geral da União (AGU), Rocha adiantou que a Prefeitura enviará uma contribuição.

“O Município tem interesse, pois trata-se de área que está em poder de terceiro, comercial ou industrial, explorando atividade econômica e, portanto, o imposto é devido”.

Ele ressalta que o IPTU é importante “porque 25% desse imposto é investido na Educação e 15% na Saúde, no mínimo”, enfatiza Rocha.

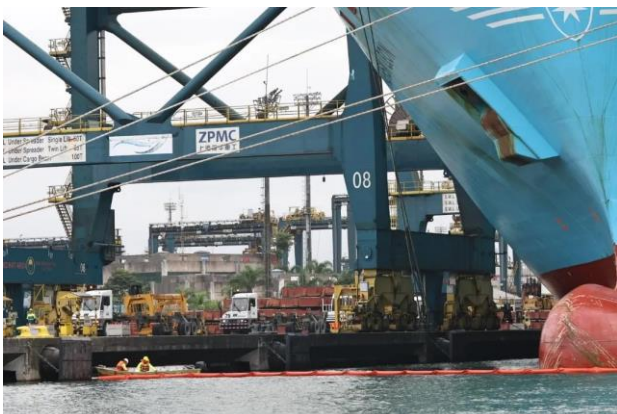
Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 27/04/2024

NAVIO DINAMARQUÊS VAZA ÓLEO NO PORTO DE SANTOS

Porta-contêineres Maersk Leon está atracado no terminal da BTP

Por: ATribuna.com.br



Navio de bandeira dinamarquesa chegou ao Porto de Santos nesta sexta-feira (26) Foto: Alexander Ferraz/ AT

O porta-contêineres Maersk Leon, de bandeira da Dinamarca, teve um vazamento de óleo na manhã desta sexta-feira (26). A embarcação, que chegou a Santos vinda de Salvador, está na área da Brasil Terminal Portuário (BTP), na Margem Direita do Porto de Santos.

De acordo com a Capitania dos Portos (CPSP), uma avaliação preliminar da situação indica que, aproximadamente, 20 litros de resíduos foram derramados.



Segundo apurou A Tribuna, o vazamento teria ocorrido durante a retirada de óleo velho do navio, feita pela empresa Paraná Oil.

Equipe de Peritos da Capitania dos Portos de São Paulo (CPSP) foi enviada imediatamente ao local, constatando que o vazamento havia sido contido. Ainda de acordo com a CPSP, “amostras foram coletadas para análise e um procedimento administrativo será instaurado para identificação das causas do incidente e correta avaliação do volume derramado no mar”.

Além disso, o vazamento encontra-se controlado e o navio “permanecerá impedido de deixar o Porto de Santos até que todas as medidas para evitar novo derramamento sejam tomadas”.

Posicionamentos

A Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) afirma que , constatou o vazamento de resíduos oleosos, a partir do convés de navio atracado no berço 3, do Porto de Santos, na tarde de ontem. “A agência acompanha as ações e concede apoio técnico às equipes da Capitania dos Portos e do Ibama, responsáveis pelas investigações e eventuais autuações, diante de vazamento a partir de navio”.

Além disso, “parte do óleo vazado escorreu pelo costado do cais e atingiu as águas do estuário. A estatal estima que o vazamento possa ter chegado a cerca de 100 litros de resíduos oleosos, que chegaram ao mar, mas foram retidos e recolhidos, com uso de barreiras de contenção e absorção. Foi realizada a limpeza das manchas oleosas no casco da embarcação”.

Também em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) informa que “foi avisada do vazamento às 10 horas pela própria BTP, que é a arrendatária da área, e que não solicitou o acionamento do plano de emergência da APS, visto que o seu próprio plano de emergência teve capacidade de atender a ocorrência”.

Conforme a APS, “a BTP tomou uma série de providências para conter o vazamento, que ficou localizado entre o casco do navio e o costado do cais. Mantas absorventes e barreiras de contenção foram imediatamente instaladas e teve início o processo de limpeza do navio”.

Já a BTP informa que “de imediato ao ocorrido, sua equipe de contingência atuou prontamente na contenção e no recolhimento do resíduo oleoso vazado acidentalmente, com o uso de barreiras absorventes e todas as medidas previstas no Plano de Emergência Individual (PEI). A tripulação a bordo do navio prontamente atuou em conjunto, colaborando para a devida contenção”;

A empresa acrescenta que “se trata de um vazamento de pequenas proporções e que a situação está controlada”. “Reiteramos que todas as autoridades competentes e órgãos anuentes já foram informados e estão acompanhando devidamente as providências no terminal”, finaliza.

A Maersk, em nota, confirmou o vazamento durante as operações de eliminação de resíduos do navio Maersk Leon, no Brasil Terminal Portuário (BTP), em Santos. “Os planos de contingência foram prontamente acionados, tanto pela tripulação quanto pelo terminal, e o derramamento foi efetivamente contido. Não houve feridos e todos estão bem. Priorizamos a segurança de nossas operações e levamos essas situações muito a sério. Estamos cooperando totalmente com todas as autoridades competentes e partes interessadas na gestão deste incidente”.

A Reportagem procurou a Paraná Oil e o Ibama, mas não obteve resposta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 26/04/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

INDÚSTRIA EÓLICA DESACELERA. ENTENDA POR QUE ISSO É RUIM PARA O NORDESTE

O Nordeste responde por 90% da geração eólica do Brasil
Por *Ângela Fernanda Belfort*



Presidente executiva da ABEEólica, Elbia Gannoum, diz que a desaceleração que começou a ocorrer na indústria eólica é ruim para o Nordeste, que recebeu 90% dos empreendimentos do setor. Foto: ABEEólica/Divulgação

A indústria eólica implantada no País passa por um momento de desaceleração que começou a ocorrer na metade de 2022. “Isso é péssimo para o Nordeste, porque 90% dos investimentos do setor ocorrem na região”, comenta a presidente executiva da Associação Brasileira de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), Elbia Gannoum. Para o leitor ter uma

ideia, os investimentos do setor alcançaram cerca de R\$ 250 bilhões no período de 2012 a 2023, numa estimativa feita pela entidade.

O Nordeste tem mais de 90% do potencial de geração eólica do País. A desaceleração de 2023 refletiu os contratos que não foram fechados pela indústria eólica durante 2020 e 2021, porque os equipamentos deste tipo levam um tempo, geralmente, de dois anos para serem entregues. “Foi alterada uma curva que era sempre crescente. Desse modo, em 2023, foram instalados 4,8 gigawatts (GW) de eólicas. Em 2024, serão menos de 3 GW e em 2025 menos ainda. Nestes dois anos serão construídas menos eólicas do que nos anos anteriores”, afirma Elbia.

A desaceleração da indústria eólica está ocorrendo por vários motivos. Um deles foi a redução da contratação da energia deste tipo a ser produzida para o mercado livre, aquele formado pelos usuários que consomem em alta tensão e podem escolher a quem vão comprar energia. “Os grandes clientes já migraram para o mercado livre e contrataram a energia por um período de 10 anos”, conta Elbia.

Outro motivo da desaceleração é o preço barato da energia no mercado de curto prazo, que acontece atualmente porque há um excesso de produção de energia no País. “Também está ocorrendo um aumento da geração distribuída. Ao invés de construir eólicas de grande porte, estão preferindo contratar a geração que ocorre no telhado”, argumenta Elbia. Ela estava se referindo aos sistemas de pequeno porte que geralmente produzem a energia, onde a mesma vai ser consumida.

Ao ser questionada se está ocorrendo uma desindustrialização do setor eólico no País, Elbia responde que não dá pra dizer isso. “Não vamos passar a ser importadores de equipamentos eólicos. A indústria de equipamentos para o setor vai ficar mais concentrada. Estamos trabalhando junto ao governo federal para mudar este quadro”, conta Elbia.

Ela argumenta também que o futuro da produção de energia eólica está atrelada à política industrial que o País vai adotar. “Pode vir por aí uma nova onda de eólica offshore mais hidrogênio verde. Existem boas perspectivas desde que haja uma política industrial que contemple as energias renováveis na produção de hidrogênio verde”, explica.

Há estudos da área que apontam que o hidrogênio verde (H2V) pode ser mais barato, onde possam ser instalados empreendimentos de geração renovável competitivos que produzam uma energia para ser usada na indústria que vai fabricar o H2V, que só é verde quando é fabricado com energia limpa. Desse modo, o Nordeste receberia mais eólicas e as futuras fábricas de H2V.



O Nordeste tem cerca de 90% de toda a geração eólica que se instalou no Brasil. Foto: Agência Brasil

A energia eólica e o Nordeste

No mundo, o Brasil ocupa o 6º lugar na capacidade instalada de produzir energia eólica, totalizando 31 mil megawatts (MW), segundo informações da edição 34 do Infovento, de março último. Em 2012, o Brasil era o 15º país na produção de energia eólica. O aumento da produção eólica também fez com que o Nordeste passasse a produzir mais energia do que consome, passando a fornecê-la para outras regiões do país.

De toda energia injetada no sistema elétrico brasileiro, chamado Sistema Interligado Nacional (SIN), as eólicas foram responsáveis por 15,3% em 2023. Dos 31 mil megawatts de capacidade instalada, 28.887 mil megawatts se encontram no Nordeste, concentrados nos Estados do Rio Grande do Norte, Bahia, Piauí, Ceará e Pernambuco. Isso significa que o Nordeste tem 90% de toda a geração eólica do País.

Para o leitor ter uma ideia, os estados do Rio Grande do Norte e da Bahia têm em potência instalada, respectivamente, 9.936 MW e 9.715 MW. O primeiro tem 303 parques e o segundo 328. A Companhia Hidro Elétrica do São Francisco, com todas as suas hidrelétricas, tem uma capacidade instalada de cerca de 10 mil MW. É como se estes dois estados tivessem recebidos um parque com a mesma capacidade instalada de uma Chesf.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 29/04/2024

QUAL SERÁ O 1º CARRO HÍBRIDO DA STELLANTIS GOIANA?

Jeep Compass? Jeep Commander? Na 4ª reportagem da série sobre o aniversário da Stellantis Goiana, façam suas apostas sobre o 1º carro híbrido a ser produzido na montadora

Por Fernando Ítalo



Testes com o novo Jeep Commander a bateria e etanol animam a bolsa de apostas sobre 1º carro híbrido da Stellantis a ser fabricado em Goiana/Foto: Stellantis

O CEO Emanuelle Cappellano confirma para 2024 o lançamento do primeiro carro híbrido da Stellantis no Brasil e que o veículo sairá do complexo de Goiana. Mas não antecipa qual será o modelo. Apesar da reserva com que o assunto é tratado pela montadora, há especulações no setor automotivo de que seria um carro da linha Jeep Compass ou Jeep

Commander, considerando os testes que já vêm sendo realizados com protótipos a bateria e etanol desses SUVs.

Capellano detalha apenas que a apresentação “será no segundo semestre”. O prazo já tinha sido sinalizado em janeiro. Quanto aos 100% elétricos, ainda não há estimativa de datas para a chegada do primeiro produto às concessionárias.



Os carros híbridos da Stellantis produzidos em Goiana terão a tecnologia Bio-Hybrid, que associa a eletrificação com o motor flex a etanol. É o primeiro passo para carros fabricados pela companhia emitirem menos CO₂ no Brasil.

“Nossas tecnologias de descarbonização privilegiam as características e recursos do Brasil, como o etanol e a energia elétrica limpa”, afirma a companhia.

A plataforma Bio-Hybrid é parte da estratégia global de descarbonização da mobilidade concebida pela Stellantis no plano Dare Forward, que prevê zero emissão de CO₂ nas operações e produtos da empresa até 2038.

Carro híbrido além da Stellantis Goiana

Além da fábrica de Goiana, a Stellantis avançará com a tecnologia de propulsão híbrida, que combina motores térmicos com eletrificação, nos outros dois polos automotivos instalados no Brasil: o de Betim (MG) e o de Porto Real (RJ).

O avanço será simultâneo porque, segundo a empresa, a tecnologia Bio-Hybrid é de aplicação flexível, podendo ser instalada em vários modelos de veículos.

A futura família Bio-Hybrid de produtos híbridos será composta de três tipos de motorização eletrificada: híbrida leve de 12V (Bio-Hybrid), híbrida plena (Bio-Hybrid e-DCT) e híbrida com recarga externa (Bio-Hybrid plug-in).

As plataformas híbridas adotadas pela marca no continente foram desenvolvidas pelo Tech Center Stellantis na América do Sul, em associação com fornecedores, pesquisadores e outros parceiros que constituem o ecossistema de inovação impulsionado pela empresa.

“É uma oportunidade de reindustrialização e de reconfiguração da indústria nacional de autopeças, que é diversificada, complexa e muito importante para a economia brasileira”, destaca a montadora. Para se ter uma ideia do impacto em potencial dessa tecnologia, um veículo necessita, em média, mais de 3 mil componentes diferentes.

O que diz a Stellantis sobre o carro híbrido?

No posicionamento para apresentar as novas plataformas em seu site institucional, a Stellantis diz entender “a propulsão elétrica como a tendência dominante no setor automotivo mundial”.

“No entanto, acreditamos que devido à sua matriz energética, o Brasil tem a oportunidade de fazer uma transição mais planejada e menos onerosa, aproveitando-se da gradual redução dos custos decorrentes da massificação da tecnologia”, afirma o VP de assuntos regulatórios da Stellantis para América do Sul, João Irineu.

“O tempo decorrente dessa estratégia de transição pode ser utilizado no amadurecimento do processo de reindustrialização de segmentos da cadeia produtiva nacional, altamente diversificado [atualmente] na produção dos itens mecânicos demandados pelos veículos térmicos”, acrescenta.

“Combinar o etanol, um forte aliado na redução das emissões de CO₂, com a eletrificação se apresenta como uma alternativa competitiva de transição para uma mobilidade de baixo carbono”, destaca o executivo.

Stellantis não é só carro híbrido

Os carros elétricos da Stellantis também vão utilizar tecnologia própria. A arquitetura é chamada BEV (100% Elétrica). Os modelos dessa plataforma serão totalmente impulsionados por um motor de alta tensão, alimentado por uma bateria recarregável de 400 Volts, por meio de sistema de regeneração ou através de plug-in.

O motor com essa tecnologia oferece torque instantâneo, com acelerações rápidas e responsivas. O sistema possui sonoridade customizável e conta com bom desempenho, de acordo com a montadora, mesmo em baixas velocidades.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*
Data: 29/04/2024

PF FAZ NOVA OFENSIVA CONTRA CORRUPÇÃO EM PREFEITURA DE PERNAMBUCO

Polícia Federal cumpriu dez mandados de busca e apreensão em endereços ligados a investigados na Operação Dilúvio, que resultou na prisão de prefeito em 2023

Da Redação ME



Operação está apurando crimes de corrupção ativa e passiva envolvendo o recebimento de vantagens indevidas na Prefeitura de Água Preta. Foto: TRE-PE/Arquivo

A Prefeitura de Água Preta, na Mata Sul de Pernambuco, voltou a ser alvo de uma operação da Polícia Federal (PF) nesta sexta-feira (26). A Delegacia de Repressão a Crimes de Corrupção e Desvio de Recursos Públicos da

corporação deflagrou uma ofensiva com o objetivo de apurar o recebimento de vantagens indevidas pelo prefeito Noé Magalhães (PSB), que chegou a ser preso em setembro do ano passado, foi solto no mês seguinte e retornou ao comando do município na semana passada.

A Operação Tork cumpriu dez mandados de busca e apreensão em endereços de pessoas físicas e jurídicas que tinham bens em uso pelos investigados em outra operação – a Dilúvio, que resultou na prisão do prefeito, no ano passado. De acordo com a PF, esses endereços estão localizados na Região Metropolitana do Recife. Os crimes que estão sendo investigados são o de corrupção ativa e passiva, com penas que podem chegar a 32 anos de reclusão.

Já a Operação Dilúvio apurou a prática de crimes de corrupção, desvio de recursos públicos, fraudes em licitação, lavagem de dinheiro, agiotagem, entre outros, atribuídos a agentes públicos, servidores, empresários e particulares.

Corrupção: ofensiva em município castigado por sobressaltos políticos



Prefeito de Água Preta, Noé Magalhães, chegou a ser preso por corrupção em 2023, mas conseguiu habeas corpus e voltou ao comando do município recentemente. Foto: Divulgação

A operação desta sexta-feira adiciona mais um capítulo prejudicial à trajetória de um município marcado pela pobreza e pelas tragédias. De acordo com dados do Censo 2022, do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), Água Preta tem 26 mil habitantes, 56% deles com rendimento mensal per capita de meio salário mínimo. Em 2010, a cidade foi praticamente

destruída pelas enchentes que castigaram a Mata Sul de Pernambuco.

Recentemente, as más notícias envolvendo Água Preta tiveram conotação política, com a prisão do prefeito Noé Magalhães, em 2023. Após o caso, a cidade foi assumida pelo vice, Neto Cavalcanti, na época, também no PSB. Enquanto isso, a defesa de Noé Magalhães tentou obter a liberdade do

gestor, que só veio em outubro, após a concessão de um habeas corpus pelo Superior Tribunal de Justiça (STJ). Mesmo assim, o prefeito não foi autorizado a voltar ao comando do município.

Nesse período, Noé Magalhães e Neto Cavalcanti romperam politicamente, o que culminou na decisão do prefeito interino de se lançar ao Executivo municipal nas eleições de outubro deste ano pelo partido que é arquirrival do PSB em Pernambuco, o PSDB da governadora Raquel Lyra. Na semana passada, porém, Noé conseguiu retornar à prefeitura após a Justiça suspender as medidas cautelares que o impediam de exercer o cargo. Com a reviravolta, o prefeito já é tratado como pré-candidato à reeleição.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 29/04/2024

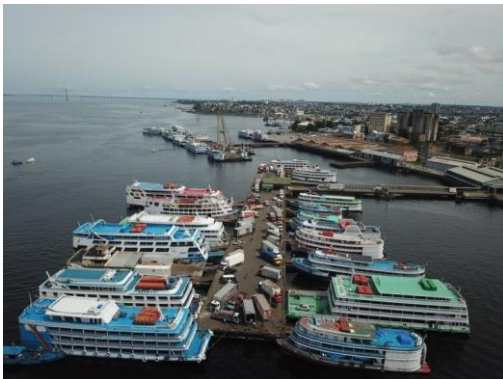


Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

EM JUNHO VAI ACONTECER AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA TRATAR DO SERVIÇO DE TRAVESSIA DE PASSAGEIROS ENTRE MANAUS (AM) E CAREIRO DA VÁRZEA (AM)

Sessão presencial vai ser transmitida pelo YouTube da ANTAQ no dia 04 de junho, a partir das 9h30



Brasília, 26/04/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) definiu a data da Audiência Pública 04/2024, voltada ao recebimento de contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos relativos à seleção pública para a prestação do serviço de travessia de passageiros entre os municípios de Manaus (AM) e Careiro da Várzea (AM)

A audiência presencial vai acontecer no dia 04 de junho de 2024, com início às 09h30 e término às 16h, no auditório do SENAI de Manaus, situado no endereço: Av. Rodrigo Otávio, 2394 - Distrito Industrial I, Manaus.

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

A diretoria determinou a realização de audiência pública em Manaus a fim de proporcionar o debate diretamente com a comunidade local.

Dinâmica da Audiência

Os interessados em se manifestar devem se inscrever pelo aplicativo de mensagens "Whatsapp" no número (61) 2029-6940, podendo enviar sua contribuição por vídeo, áudio ou até mesmo por escrito. O período de inscrição será das 9h às 15h do dia 31 de maio de 2024.

Para esta audiência, somente poderão se inscrever os interessados que possam comparecer ao evento para realizar manifestação oral.

Contribuições

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

O período para a realização das contribuições escritas se estendem até às 23h59 do dia 18 de junho de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia042024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

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

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 29/04/2024

AVIAÇÃO REGIONAL BRASILEIRA SERÁ IMPULSIONADA COM INCLUSÃO DE 13 NOVAS AERONAVES

Jatos da fabricante nacional Embraer serão entregues até o final deste ano



Jatos vão compor a frota da Azul Linhas Aéreas - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

A ampliação da aviação civil brasileira, com aumento de rotas e maior número de turistas voando pelo país, tem entre os principais destaques o crescimento da nossa indústria aeronáutica, que se fortalece cada vez mais como uma referência global em excelência e qualidade de produtos e serviços prestados. O trabalho do mercado no investimento tecnológico realizado em parceria com empresas aéreas para o fomento do modal tem um único objetivo: possibilitar que mais brasileiros sejam inseridos na aviação.

Para expandir as operações aéreas e potencializar o turismo nacional e internacional, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e uma comitiva do Governo estiveram na sede da Embraer, em São José dos Campos, para a entrega da aeronave comercial mais moderna da fabricante que será incorporada à frota da companhia aérea azul. Até o final deste ano, a fabricante concluiu o repasse de 13 jatos para a empresa. No total, o investimento da companhia será de R\$ 3 bilhões.

Durante fala na cerimônia de entrega da aeronave, o ministro Silvio Costa Filho destacou que o aumento da frota vai contribuir para o turismo do país, alavancando a economia e a geração de emprego e renda. “A cada 4 turistas que chegam no Brasil ou que chegam em outras cidades, nós estamos falando em um emprego que é gerado no país”, mencionou.

Costa Filho mencionou também que, desde o início da atual gestão federal, o modal aéreo tem alcançado resultados positivos. “Ao final do primeiro ano do governo do presidente Lula, nós tivemos mais de 112 milhões de passageiros transportados. Em apenas um ano, nós tivemos um crescimento

em 15% na aviação do país. Eu não tenho dúvidas que até o final dos 4 anos do presidente nós vamos chegar a 140 milhões de pessoas viajando pelo nosso país”, reforçou.

O presidente Lula indicou que a principal prioridade do governo é o fomento da aviação regional. Segundo ele, é preciso ampliar a oferta de voos em áreas pouco conhecidas no país. "Ao invés de a gente querer viajar para conhecer o museu Louvre, em Paris, ao invés de a gente querer viajar para a Disney, é preciso que o nosso povo conhecesse o Brasil”.

E ainda acrescentou: “um país que tem uma Embraer, que tem uma cidade como São José dos Campos, que tem a Azul, ele não pode pensar pequeno e não pode sonhar pequeno. É preciso sonhar grande. Se o Ozires não tivesse pensado grande, a gente não teria a Embraer. As coisas grandes são resultado de muita coragem”, afirmou.

Modelo sustentável

Maior e mais moderna de sua frota, o jato E195-E2 da Embraer possui capacidade para transportar até 136 passageiros e autonomia de 4,8 mil quilômetros. Aeronave de corredor único, o modelo permite operações aéreas em aeroportos antes não servidos no país, pela sua tecnologia em voar em aeroportos maiores e aeródromos regionais, com menor infraestrutura aeroportuária.

Terceira maior fabricante de aeronaves no mundo, a Embraer segue como líder na fabricação de jatos comerciais com até 150 assentos e uma das principais exportadoras de bens de alto valor agregado no Brasil.

Geração de emprego

Neste ano, a Embraer vai investir cerca de R\$ 2 bilhões na indústria aeronáutica, contribuindo na geração de cerca de 900 empregos diretos no Brasil. Atualmente, o setor da aviação gera mais de 50 mil empregos.

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

Data: 29/04/2024



PORTAL PORTO GENTE

O DEBATE POLÍTICO DA RELAÇÃO PORTO E CIDADE DE SANTOS NAS REDES VIRTUAIS

Editorial Portogente

As mudanças sociais são tão drásticas quanto os processos de transformação tecnológica e econômica. (Manuel Castell - A sociedade em rede)



Quando ocorre a maior eleição do Brasil, para definir os prefeitos e vereadores de 5565 municípios, é oportuno e necessário abordar e refletir a relação Porto-Cidade, nos municípios portuárias. Para tanto, convém repercutir a experiência de 36 anos da associação francesa, Ville et Port (AiVP), sua agenda e seus compromissos para 2030. Por certo, uma pauta para nortear o debate do principal porto do Brasil, o de Santos, como um dos temas da próxima campanha eleitoral municipal, valorizando as práticas ambiental, social e governança.

Foto/crédito: Divulgação



Veja mais: Olhar atento do presidente Lula ao Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115891-olhar-atento-do-presidente-lula-ao-porto-de-santos>

Uma visão holística dessa abordagem é capaz de captar fatores e papéis essenciais, para harmonizar as cidades do comércio marítimo (porto) e a das pessoas, bem desprezadas em Santos, a começar pela Autoridade Portuária. O prefeito de Santos, justificando sua ausência, no caso que ameaça a segurança da sociedade santista, o popular navio-bomba, terceirizou a sua responsabilidade à agência do governo do Estado de São Paulo, a CETESB, cuja licença está judicializada. As doze universidades na cidade são esperadas como cidadãos, em face do compromisso social da academia.

Veja mais: Porto de Santos sob risco de explosão ameaça a cidade

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115876-porto-de-santos-sob-risco-de-explosao-ameaca-a-cidade>

Por tudo isso, é fundamental a participação da comunidade de Santos nesse debate, quando são anunciadas obras vultosas e de histórico de insucessos quase centenários e alvos de denúncias graves. Conseguir perceber a vulnerabilidade aos riscos intrínsecos às substâncias químicas movimentadas, sem cuidados nem medidas específicas, bem como autorizadas sem rigor cabível. O ruidoso caso do navio-bomba, com potência da bomba de Hiroshima, expõe a Autoridade Portuária e a administração municipal, caladas como se nada tivessem com isso.

Veja mais: O assassinato de memórias do Porto de Santos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115703-o-assassinato-de-memorias-do-porto-de-santos>

Nesse sentido, fica cancelado o significado de governo, pois, não há atividade efetiva de alguns profissionais e nem o atendimento às reivindicações coletivas ou sociais. Da mesma forma, está anulado o conceito de política, como ações que envolvem poderes de decisão. É o poder municipal conduzido, em vez de conduzir e priorizar a dimensão humana. Apesar de dispor de quadros competentes para promover bom rumo à cidade portuária de Santos; o que se percebe é ausência de gestão. De fato, nada simples.

Veja mais: Debater a Antaq e regionalizar os portos

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115706-debater-a-antag-e-regionalizar-os-portos>

A questão ambiental é intensa na sociedade em rede, como também virou filme a explosão do porto de Beirute, que matou 288 pessoas, com produto menos potente que o navio-bomba no Porto de Santos. É hora de buscar voto para a próxima eleição municipal, para ser eleito, com questionamentos e argumentos. Conciliar, com projetos de qualidade, o porto competitivo e a cidade viva, segura, sustentável e saudável. Pauta em debate, especialmente pela comunidade santista virtual.

Veja mais: Megaexplosão de Beirute é um alerta aos portos do mundo

<https://portogente.com.br/noticias/transporte-logistica/112916-tragedia-de-beirute-e-um-alerta-aos-portos-do-mundo>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 29/04/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – APOIO AO AGRONEGÓCIO PAULISTA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Governo de São Paulo se comprometeu a lançar um pacote de investimentos de R\$ 1,4 bilhão para impulsionar o agronegócio do Estado. O anúncio foi feito pelo secretário estadual de Agricultura e Abastecimento, Guilherme Piai, na abertura do Agrishow, na cidade de Ribeirão Preto (SP), nesse domingo, dia 28. Uma promessa importante e que tem de ser efetivada, dado o papel desse setor para a economia e o desenvolvimento sustentável paulistas. Diante das flutuações no valor das commodities agrícolas no mercado internacional, medidas de apoio como essas são fundamentais para garantir a resiliência e a prosperidade desse segmento tão crucial.

Os investimentos prometidos abrangem uma variedade de iniciativas destinadas a impulsionar a produção agrícola e pecuária, bem como a promover a inovação e a sustentabilidade no campo. Essas medidas não apenas fornecem suporte financeiro aos produtores, mas incentivam práticas agrícolas mais eficientes e ambientalmente responsáveis.

O aumento do crédito rural, a liberação de créditos acumulados de ICMS e o aporte de recursos do Fundo de Investimento nas Cadeias Produtivas Agroindustriais são passos significativos na direção certa. Essas iniciativas não só facilitam o acesso ao capital necessário para investimentos e expansão, mas também estimulam o desenvolvimento de projetos inovadores e sustentáveis em toda a cadeia produtiva.

É importante também o compromisso do governo em apoiar os pequenos e médios produtores, reconhecendo o papel essencial que desempenham na economia rural. Ao promover a inclusão e o desenvolvimento desses agricultores, o estado está construindo um futuro mais equitativo e próspero para todos os envolvidos no setor agropecuário.

Além disso, as iniciativas voltadas para a irrigação, conectividade rural e transição energética demonstram uma visão abrangente e orientada para o futuro. Ao investir em infraestrutura e tecnologias sustentáveis, o Palácio dos Bandeirantes está preparando o terreno para um crescimento contínuo e sustentável do agronegócio, ao mesmo tempo em que promove a preservação ambiental e o uso responsável dos recursos naturais.

Em suma, as medidas anunciadas pelo Governo de São Paulo representam um passo importante na direção de um agronegócio mais forte, resiliente e sustentável. Ao fornecer apoio financeiro, incentivar a inovação e promover práticas agrícolas responsáveis, o Estado está contribuindo para o crescimento econômico e o bem-estar de toda a comunidade rural.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 29/04/2024*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

IMPACTOS DO EL NIÑO 1

O Rio Paraguai registrou seu menor nível para o mês de abril nos últimos sete anos. Diante da estiagem causada pelo fenômeno El Niño, a profundidade da hidrovia nos terminais de Ladário (MS) e Porto Murtinho (MS) chegou a 1,34 metro e 2,22 m respectivamente, na última segunda-feira, dia 22. No mesmo período, em 2018, os níveis eram de 4,84 m em Ladário e 5,95 m em Porto Murtinho. O cenário já leva a uma redução no transporte de commodities como a soja e o minério de ferro.

IMPACTOS DO EL NIÑO 2

Segundo o gerente de Operações Portuárias do Terminal Portuário Grupo FV, Genivaldo Santos, os carregamentos de soja em Porto Murtinho foram diminuídos diante da perda de profundidade, que restringe a capacidade de transporte de navios e barcaças. “O nível do rio muito baixo encareceu o frete e assustou os exportadores”, destacou.

TRANSNORDESTINA

A Infra S.A. iniciou uma licitação eletrônica para contratar a elaboração dos projetos básico e executivo da Ferrovia Transnordestina (EF-232), no trecho entre Salgueiro (PE) e o Porto de Suape

(PE). O edital da disputa foi disponibilizado na última sexta-feira, no portal de compras do Banco do Brasil e no site da própria Infra S.A. A empresa já está recebendo as propostas das empresas interessadas. Essas ofertas serão abertas no próximo dia 20 de maio, às 10 horas.

RECURSOS PARA DRAGAGEM

A Prefeitura de Itajaí (SC) obteve a autorização da Câmara de Vereadores para liberar R\$ 10 milhões ao porto, para custear os serviços de dragagem de manutenção do canal de acesso. Na última quinta-feira, o Legislativo municipal aprovou, com dez votos a favor, a abertura desse crédito adicional para a Superintendência do Porto de Itajaí. O repasse ocorrerá em duas parcelas, uma em abril e a outra em maio.

AGRISHOW

Maior feira agropecuária do Brasil e uma das maiores do mundo, a Agrishow terá a participação da Autoridade Portuária de Santos (APS), que será uma das expositoras da edição deste ano. O evento começa hoje, no km 321 da Rodovia Prefeito Antônio Duarte Nogueira, em Ribeirão Preto (SP). Nessa edição, que vai até a próxima sexta-feira, são esperados mais de 195 mil visitantes, entre pequenos, médios e grandes produtores rurais, além de profissionais e técnicos do setor, tanto do Brasil como de outros países.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

REGIÃO SUDESTE - GOVERNO DE SP PROMETE PACOTE DE R\$ 1,4 BI PARA O AGRONEGÓCIO

Anúncio foi feito por secretário estadual durante a abertura da Agrishow, em Ribeirão Preto

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O anúncio do pacote para impulsionar o agronegócio foi feito pelo secretário estadual de Agricultura e Abastecimento, Guilherme Piai, durante a abertura da feira Agrishow. Foto: Divulgação/Agrishow

O Governo de São Paulo vai lançar um pacote de investimentos de R\$ 1,4 bilhão para impulsionar o agronegócio, que vai abranger financiamentos, serviços e liberação de créditos tributários. O anúncio foi feito no domingo, dia 28, pelo secretário estadual de Agricultura e Abastecimento, Guilherme Piai, na abertura da feira Agrishow, na cidade de Ribeirão Preto.

Dentro dessas medidas, destaca-se o aporte de R\$ 500 milhões do Fundo de Investimento em Cadeias Agroindustriais (Fiagro), R\$ 300 milhões em linhas de crédito e subvenção através do Fundo de Expansão do Agronegócio Paulista (Feap), e R\$ 600 milhões em créditos de ICMS – triplicando o valor disponibilizado em 2023.

Segundo o Governo Estadual, essas iniciativas têm como objetivo fortalecer ainda mais o setor agropecuário paulista, responsável por 700 mil empregos diretos e por 40% do PIB de São Paulo. No primeiro trimestre, o setor registrou um aumento impressionante de 23,4% na balança comercial, alcançando US\$ 5,44 bilhões. São Paulo também consolidou sua liderança nas exportações do agronegócio, com um aumento de 17,8%, totalizando US\$ 6,81 bilhões em vendas.

Guilherme Piai enfatizou o compromisso do estado em apoiar os pequenos e médios produtores, promover a sustentabilidade e fomentar a inovação no campo, construindo assim um futuro promissor com produtividade, qualidade e preservação ambiental.

Além disso, foram criados os Fiagros pelas secretarias de Desenvolvimento e Agricultura e Abastecimento, visando o desenvolvimento dos pequenos e médios produtores rurais. A agência de fomento Desenvolve SP contribuiu com um aporte inicial de R\$ 500 milhões, com expectativa de atrair até R\$ 2,5 bilhões em investimentos para o agronegócio paulista.

Os Fiagros irão focar em apoiar a inovação, o empreendedorismo, projetos de infraestrutura e sustentabilidade, além de facilitar o acesso ao crédito. O edital para a seleção do gestor será anunciado nas próximas semanas.

Para ampliar o acesso ao crédito, o Feap disponibilizará o maior crédito rural da história do estado, sendo R\$ 100 milhões destinados ao seguro rural. Outros R\$ 60 milhões serão destinados ao programa Pró-Trator, que subsidiará a aquisição de até 2,4 mil tratores, um aumento significativo em relação a 2023. Além disso, linhas de crédito especiais para diversos setores somam R\$ 140 milhões.

A liberação de R\$ 600 milhões em créditos acumulados de ICMS incentivarão ainda mais a agroindústria, promovendo o desenvolvimento rural e impulsionando a economia do estado. Esses créditos serão disponibilizados através do Programa de Ampliação de Liquidez de Créditos a Contribuintes com Histórico de Aquisições de Bens Destinados ao Ativo Imobilizado (ProAtivo).

Na Agrishow, também foram formalizadas iniciativas como o decreto estadual de irrigação, entrega de títulos rurais, expansão da conectividade rural com o Projeto SemeAr, e incentivos à transição energética com a produção de biocombustíveis.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2024

REGIÃO SUDESTE - PF PRENDE ESTIVADOR EM FLAGRANTE NO PORTO DE SANTOS

A Polícia Federal (PF) prendeu um estivador em flagrante no Porto de Santos (SP) na última sexta-feira (27) por crime de tráfico internacional de drogas.

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



De acordo com a PF, foram encontrados indícios de envolvimento do estivador, que estava realizando serviços a bordo e teria escondido parte das drogas em suas próprias roupas e dentro de uma mochila. Foto: Divulgação/PF

localizaram e apreenderam 10 kgs de cocaína embalada em tijolos.

Ainda de acordo com a PF, foram encontrados indícios de envolvimento do estivador, que estava realizando serviços a bordo e teria escondido parte das drogas em suas próprias roupas e dentro de uma mochila.

O homem foi conduzido à Delegacia de Polícia Federal em Santos, onde foi instaurado inquérito policial para a continuidade da investigação.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2024

REGIÃO SUL - PR: PORTOS TÊM ALTA DE 352% NA EXPORTAÇÃO DE AÇÚCAR A GRANEL EM MARÇO

Movimentação atingiu 419.899 toneladas ante as 93 mil registradas no mesmo período de 2023

Da Redação redacao.jornal@redebeneuws.com.br



O volume de açúcar a granel movimentado nos portos paranaenses aumentou 167% no período de janeiro a março deste ano, enquanto o volume em sacas cresceu 96%. Foto: Claudio Neves/Portos do Paraná

Março viu um notável aumento nas exportações de açúcar nos portos paranaenses. A movimentação de açúcar a granel atingiu 419.899 toneladas, um crescimento de 352% em comparação com o mesmo período de 2023, quando foram movimentadas 93 mil toneladas.

As exportações de açúcar em sacas também aumentaram, passando de 18.004 toneladas em março de 2023 para 70.220 toneladas no mesmo mês deste ano, um aumento de 289%.

O Paraná registrou uma safra recorde de cana-de-açúcar em 2023, produzindo 35,2 milhões de toneladas, um aumento de cerca de 11% em relação às 31,7 milhões de toneladas do ano anterior, conforme dados do Departamento de Economia Rural (Deral). Esse crescimento impulsionou o comércio exterior, já que os produtores paranaenses são os principais exportadores via Paranaguá.

Esses números expressivos continuaram ao longo do ano. De janeiro a março, tanto as exportações de açúcar a granel quanto em sacas registraram aumentos. O volume a granel aumentou 167% (de 503.515 toneladas para 1.341.878 toneladas), enquanto o volume em sacas cresceu 96% (de 105.572 toneladas para 206.740 toneladas).

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou que a mudança no comércio mundial também influenciou esses resultados. “Além dos nossos investimentos em logística, que permitiram aumentar o ganho operacional, as demandas mundiais pela commodity aumentaram. Nosso destino principal, em 2023, era a Argélia, já este ano está sendo a Índia. Os dois cresceram em demanda e isto impacta nos resultados”.

A Índia, que era o segundo maior produtor de açúcar do mundo, passou a importar a commodity devido a problemas causados pelo fenômeno natural El Niño na última safra. O país restringiu suas exportações desde o final de 2023.

“A atratividade dos preços do açúcar, em razão da queda na produção indiana e a necessidade de abastecer também aquele mercado, levaram os produtores a acreditar mais na produção de cana e as indústrias a direcionarem mais para o adoçante”, disse o secretário de Estado da Agricultura e do Abastecimento, Norberto Ortigara.

De acordo com a União da Indústria de Cana-de-Açúcar (Única), a parcela destinada ao açúcar na produção paranaense aumentou de 45% para 46%.

Gabriel Vieira, diretor de Operações da Portos do Paraná, ressaltou a importância 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”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

REGIÃO SUL - CHEGADA DE CARGUEIRO MARCA INÍCIO DE OPERAÇÕES CONECTANDO SC À EUROPA

Nova rota terá frequência de duas vezes por semana, sempre nas terças e sextas-feiras

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O avião pousou no Aeroporto de Florianópolis, vindo da Bélgica. Autoridades, representantes da indústria e parceiros comerciais e acompanharam a chegada da aeronave. Foto: Júlio Cavalheiro/Governo de SC

O Aeroporto Internacional de Florianópolis recebeu na sexta-feira, dia 26, o voo que deu início às operações com voos cargueiros conectando Santa Catarina à Europa.

O evento contou com a presença de autoridades locais, representantes da indústria e parceiros comerciais. A nova rota terá frequência de duas vezes por semana, sempre nas terças e sextas-feiras.

O governador Jorginho Mello (PL) presenciou a chegada da aeronave, vinda de Bruxelas, capital da Bélgica. Em seu discurso, enfatizou a importância estratégica do novo serviço aéreo para a economia de Santa Catarina. Ele ressaltou os benefícios que essa nova rota trará para os setores de exportação e logística da região.

“Esse voo cargueiro nos dá ânimo e credibilidade para que a gente possa entrar nesse outro patamar de aviões de cargas com voos diretos para a Europa. Vamos passar a receber as cargas com mais agilidade e já estamos pensando no futuro com possibilidade também de ampliar a exportação dos nossos produtos. Estamos dando uma cara nova para a aviação catarinense com a criação da secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias, e as melhorias estão acontecendo em todos os aeroportos catarinenses”, disse o governador.

Com a abertura da rota direta, espera-se uma redução significativa nos custos e prazos de transporte de mercadorias entre Santa Catarina e os países europeus, conferindo às empresas catarinenses uma vantagem competitiva no mercado internacional. Além disso, o voo cargueiro contribuirá para diversificar os produtos exportados pela região, impulsionando o crescimento econômico e a criação de empregos.

“A logística de SC tem um ganho significativo com mais esta opção de transporte internacional, além de gerar divisas importantes para o fortalecimento da economia catarinense”, destacou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

O governador aproveitou a oportunidade para agradecer o esforço de todos os envolvidos na realização desse projeto, destacando a colaboração entre o governo estadual, empresas de logística e autoridades aeroportuárias. Ele expressou confiança de que essa nova rota aérea será um motor para o desenvolvimento sustentável de Santa Catarina, abrindo novas oportunidades de negócios e fortalecendo os laços comerciais com os países europeus.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

REGIÃO NORDESTE - MINISTRO DOS TRANSPORTES ANUNCIA R\$ 592 MILHÕES PARA RODOVIAS NO PIAUÍ

Recurso será aplicado na duplicação das BR-343, de Teresina a Altos, e da BR-316, entre Demerval Lobão e Monsenhor Gil

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou investimento de R\$ 592,5 milhões no Piauí, durante visita às obras de rebaixamento da Avenida João XXIII, em Teresina, na última sexta-feira (26).

O recurso será aplicado na duplicação das BR-343, de Teresina a Altos, e da BR-316, entre Demerval Lobão e Monsenhor Gil.

O ministro também participou da inauguração dos 100 quilômetros de pavimentação da BR-226, no Maranhão, no trecho que liga o povoado de Baú ao município de Timon. Com um investimento de R\$153,4 milhões por meio do Novo PAC, a rodovia conecta o estado à capital vizinha, Teresina.

“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.

Terraplanagem

Para concluir a demanda local, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) está concentrando esforços em Timon visando a pavimentação de mais 11 quilômetros até o final de julho deste ano.

Simultaneamente, as obras de terraplanagem 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.

Ainda para este ano, o Ministério dos Transportes prevê um investimento de R\$ 872,1 milhões em rodovias e ferrovias maranhenses.

Além do ministro Renan Filho, 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.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

REGIÃO NORDESTE - GOVERNO LANÇA EDITAL PARA TRECHO DA TRANSNORDESTINA ENTRE SALGUEIRO-SUAPE

Trecho tinha sido excluído do projeto no fim de 2022

Por **VANESSA PIMENTEL** vanessa.pimentel@redebeneews.com.br



Se o traçado até Suape de fato sair do papel, a ferrovia deve passar de 1.700 quilômetros, conectando 81 cidades entre o Ceará, Piauí e Pernambuco, com objetivo principal de escoar a produção aos portos do Pecém e Suape.
Foto: **Transnordestina Logística/Divulgação**

O Governo Federal publicou no Diário Oficial desta sexta-feira (26) a licitação para a elaboração do projeto básico e executivo do trecho da Ferrovia Transnordestina entre Salgueiro e Suape, ambos em Pernambuco. De acordo com a Infra S.A, as propostas analisadas serão do tipo Menor Preço, com modo de disputa fechado. A abertura dos envelopes será no dia 20 de maio, às 10h.

O trecho ligando os dois municípios pernambucanos, de cerca de 520 km, tinham sido excluído do projeto em dezembro de 2022. O motivo alegado pela concessionária Transnordestina Logística SA, do Grupo CSN, responsável pela obra, foi inviabilidade econômica. Mas, quando o governo atual assumiu, anunciou a retomada da ferrovia até Suape.

Já o trecho dos trilhos até Pecém, no Ceará, a companhia garantiu que entregará até 2029.

As obras da Transnordestina começaram em 2006 e deveriam ter sido concluídas em 2012, mas após diversas paralisações jurídicas e falta de recursos, os trabalhos só foram retomados em 2019.

Se o traçado até Suape de fato sair do papel, a ferrovia deve passar de 1.700 quilômetros, conectando 81 cidades entre o Ceará, Piauí e Pernambuco, com objetivo principal de escoar a produção agrícola, minérios e combustíveis do interior dos estados aos portos do Pecém e Suape, os dois maiores do Nordeste.

O valor atual do projeto está em R\$ 14 bilhões, com recursos privados e do governo federal, e encontra-se 61% pronto – se a referência for o traçado existente até então, chegando apenas até Pecém.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

REGIÃO SUL - GOVERNOS DE SC E DO JAPÃO SE REÚNEM PARA AMPLIAR RELAÇÕES COMERCIAIS

Exportações do Estado para o país asiático saem, em sua maioria, pelo Porto de São Francisco do Sul

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



Encontro reuniu Conselheiro do Ministério da Agricultura, Floresta e Pesca do Japão e secretários estaduais de Santa Catarina (Foto: SPAF)

Representantes do governo de Santa Catarina se reuniram na última semana com autoridades do Japão para discutir relações

comerciais envolvendo as exportações brasileiras para o país asiático. A ampliação das relações comerciais com o estado estiveram em pauta.

O governo japonês manifestou interesse em ampliar os negócios que já possui no Estado, especialmente no Porto de São Francisco do Sul, principal porta de exportação das mercadorias brasileiras ao país.

No encontro estiveram os secretários de Portos, Aeroportos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Beto Martins, e de Planejamento, Edgard Usuy, além do presidente da SCPAr, Renato Lacerda, que receberam Daisuke Asano, Conselheiro do Ministério da Agricultura, Floresta e Pesca (MAFF), do Japão.

“O estreitamento destas relações será importante para que os negócios entre o Japão e Santa Catarina sejam ampliados. Temos demandas que são de interesse comum e entendemos que juntos poderemos encontrar soluções”, comentou o secretário Beto Martins.

“A equipe de atração de investimentos da SCPAr já vinha atendendo empresas japonesas com interesse em investir em SC, mas a vinda do representante do Ministério da Agricultura japonês

estreita ainda mais os laços entre nosso estado e o Japão e nos permite abrir outras frentes para atração proativa de negócios estratégicos para Santa Catarina”, acrescentou o presidente da SCPAr, Renato Lacerda.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 29/04/2024

OPINIÃO – PLANEJAMENTO - PORTOS – A ATRATIVIDADE DA BAÍA DE TODOS OS SANTOS



WALDECK ORNELAS

Ex-ministro da Previdência Social, especialista em Planejamento Urbano-regional e autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

opinio@portalbenews.com.br

O problema é nacional: nossos portos não estão preparados para receber os novos navios de grande porte que já circulam pelos mares da terra. Diante disto, os grandes navios que começam a vir até aqui – e que já não são os maiores – precisam operar com redução de sua capacidade em até 30%, para não encalharem, mesmo no Porto de Santos!

Os setores produtivos – com razão – reclamam desta situação que inibe, limita e onera as exportações e importações. O baixo patamar de atracação nos portos compromete o desempenho da economia nacional. Esta situação está a exigir que sejam aprofundados os canais de acesso, para permitir a atracação das embarcações de maior porte nos portos da costa brasileira.

O diagnóstico está estabelecido e validado. O governo federal acena com a concessão dos canais de acesso como solução administrava e de investimento, para enfrentar o problema. Um primeiro porto – o de Paranaguá – deverá ser atendido com este tipo de solução ainda este ano, prevê o Ministério dos Portos e Aeroportos. O problema está no limite da meta de projeto proposta: 16m de profundidade.

Não se trata, apenas, de nos prepararmos para receber os New Panamax (apenas 12.500 TEUs), desenhados para corresponder ao alargamento do Canal do Panamá. Esta não deve ser a nossa unidade de medida. O Brasil não pode continuar pensando apenas em restabelecer as condições perdidas de competitividade. É preciso – obrigatoriamente – pensar no futuro, sobretudo quando este futuro já existe e está aí, rodando pelo planeta, sem poder chegar até aqui.

Não basta nivelar a profundidade dos portos nacionais em 16m, porque isto já não atende à demanda por calado dos poderosos Very Large Crude Carrier (VLCC) – os superpetroleiros que transportam dois milhões de barris de petróleo – e dos Ultra Large Container Ship (ULCS) – os gigantes porta-contêineres, com capacidade para 24.000 TEUs.

O país precisa, decididamente, superar o que Nelson Rodrigues chamou de “síndrome de vira-lata”, e reconhecer-se como uma das dez maiores economias do mundo, tendo a ambição de tornar-se uma potência cada vez maior. Não basta ficar olhando com inveja para a China. Neste sendo, mais vale ter bons portos e ferrovias do que ser membro permanente do Conselho de Segurança da ONU, que já não garante segurança alguma em lugar nenhum.

Uma profundidade mínima de 16m com a maré baixa não resolve o problema identificado. A movimentação dos navios não pode ficar esperando pela maré alta, consumindo tempo e gerando custos. Um navio parado, esperando a maré subir, custa dezenas de milhares de dólares por hora.

Ademais, em tempos de preocupação com mudanças climáticas, não faz sendo a inadequação dos portos provocar a emissão de carbono, obrigando a fazer em duas viagens o que pode ser feito em uma. Elementar: os portos brasileiros precisam acompanhar o crescimento dos navios!



Há, no país, uma verdadeira corrida, ao longo do litoral, pela adequação da profundidade nos portos, para estarem aptos a receber navios com maior calado. Nem todos, contudo, apresentam condições para tanto.

Nesta situação é que a Baía de Todos os Santos, com o seu Complexo Portuário já existente, com sua área de 1.233km² e 300km de contorno litorâneo – a maior do Brasil e segunda maior do mundo – se apresenta com competitividade internacional, pelas características naturais que reúne, por suas águas abrigadas e tranquilas, excelentes condições meteorológicas e sem assoreamento – o que dispensa as frequentes dragagens de manutenção de outros portos – além da boa profundidade natural.

O vão central da projetada ponte Salvador-Itaparica tem nada menos que 60m de profundidade, comportando cerca de duas vezes e meia a mais o calado dos maiores navios do mundo, de todos os tipos! Isto é uma dádiva da natureza, que não se pode desperdiçar.

No Porto de Salvador (profundidade de calado de 15,6m na maré baixa), o Terminal de Contêineres (TECON Salvador, da Wilson, Sons) já está homologado para receber navios com 366m de comprimento – os New Panamax. O Terminal Marítimo de Madre de Deus – TEMADRE, da Acelen, destinado à importação de petróleo e exportação de combustíveis e derivados, conta com calado de 15,5m, estando apto a operar com navios do tipo Suezmax. O Terminal Portuário de Cotegipe, dedicado à movimentação de grãos, implantou um terceiro berço, com calado de 15m, elevando sua capacidade para a movimentação de 10 milhões de t/ano de grãos. O Porto Industrial de Aratu-Candeias, com seus vários terminais, apresenta calado de 12m, estando a CS Infra aprofundando para 15m no Terminal de Granéis.

Todos estes movimentos estão sendo feitos espontaneamente, e numa perspectiva de atendimento à demanda presente, sem considerar a transformação da Baía de Todos os Santos em um grande Hub-Port, para atender às necessidades nacionais a partir da Capital da Amazônia Azul.

Tirando pardo de sua localização privilegiada ao longo do litoral brasileiro, a BTS propõe-se a ser um importante polo de concentração e distribuição de cargas (Hub-Port) servido por linhas de navegação internacionais – inclusive para a Ásia – dando vigor à cabotagem em nosso país. Mas, para tanto, é indispensável que seja feito um planejamento integrado, objetivando atender às características de cada uma das instalações do Complexo Portuário da BTS, em número de onze, que satisfazem a demandas específicas e sem competição entre elas, haja vista a especialização existente.

Com uma movimentação de 40,1 milhões de toneladas em 2023, o BTS-Port é o nono mais importante do Brasil em volume de cargas, podendo chegar rapidamente à 5ª posição no ranking, com um incremento de 50%, incorporando cargas que já estão visíveis no horizonte – ferro, grãos, contêineres e carga geral.

Para operar o Complexo Portuário da BTS almejamos um canal de acesso com profundidade de 18m na maré baixa. O volume da dragagem de aprofundamento a ser feito será o mesmo que em outros portos, porque já parte de uma profundidade média bem maior, além de envolver uma vasta área disponível para movimentação das embarcações. Com isto, a Baía de Todos os Santos estará apta para receber tanto os VLCC quanto os ULCS, e cumprir a sua vocação de maior porto natural do país.

COM UMA MOVIMENTAÇÃO DE 40,1 MILHÕES DE TONELADAS EM 2023, O BTS-PORT É O NONO MAIS IMPORTANTE DO BRASIL EM VOLUME DE CARGAS, PODENDO CHEGAR RAPIDAMENTE À 5ª POSIÇÃO NO RANKING, COM UM INCREMENTO DE 50%, INCORPORANDO CARGAS QUE JÁ ESTÃO VISÍVEIS NO HORIZONTE – FERRO, GRÃOS, CONTÊINERES E CARGA GERA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MERITOCRACIA E O FIM DAS CARREIRAS COMO AS CONHECEMOS



HUDSON CARVALHO

Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial,
diretor executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas

opinio@portalbenews.com.br

“Duas alavancas movem o homem: interesse e medo” — Napoleão Bonaparte

Gosto muito de piadas e histórias curtinhas. Principalmente se expressam a natureza humana. Elas inspiram e são ótimas para serem usadas em palestras e treinamentos, pelo poder que tem de fixar conceitos.

Uma das que gosto particularmente é mais ou menos assim: Dois amigos estão caminhando pela floresta quando encontram um leão enorme, com ar de faminto. Um deles vagarosamente se abaixa, retira da mochila um par de tênis para corrida e começa a calçá-los. O outro lhe diz: Você acha que conseguirá correr mais do que o leão? E o primeiro responde: Eu não preciso correr mais do que o leão. Preciso correr mais do que você.

Eis um dos grandes dilemas da Gestão de Pessoas em nosso tempo: como implantar de forma eficaz e eficiente uma política de meritocracia que se traduza em justiça nas promoções e aumentos salariais, coloque as pessoas certas nos lugares certos e, mais importante do que tudo, passe para cada membro da organização o nível correto de motivação para permanecer na empresa e desejar crescer continuamente na carreira.

Se nosso plano de implantação considerar apenas o resultado final como o “mérito” necessário para crescer profissionalmente, corremos o sério risco de dar oportunidades apenas àqueles que calçam primeiro seu par de tênis, sem importar-se com tudo mais à sua volta. Fazendo uma reflexão mais profunda nesse ponto específico, tratar como expoentes apenas aqueles que geram resultados a qualquer custo é um dos maiores enganos que se pode cometer nesse tipo de implantação, por ser um elemento altamente desagregador do trabalho em equipe. Os que se sentem preteridos convivem muito mal com isso e começam a considerar rapidamente a possibilidade de migrarem para outra empresa. E, muitas vezes, de imediato, apresentam queda de produtividade.

Quem está à frente da implantação desses programas, hoje em dia, precisa ter em mente que a maioria dos postos de trabalho é ocupada por uma geração de profissionais que tem pressa. Além disso, tem um sentido muito diferente do que é vestir a camisa da empresa em comparação com os antigos. Se não estão satisfeitos em determinado local ou emprego, mudam simplesmente.

Falar em crescimento gradativo, de uma carreira que passa por vários estágios de aprendizado, estudo e de experiência, é algo que muitos jovens profissionais não aceitam. Dizer a um deles que são necessários de sete a dez anos de caminhada para ganhar senioridade suficiente para tornar-se um gestor, é algo difícil de fazê-los acreditar.

Então eles estão errados? Não e sim.

Não, porque a forma de criar e fazer funcionar os negócios mudou radicalmente. As antigas estruturas verticais que víamos nas indústrias, por exemplo, têm hoje um papel muito menor, numa economia dominada por big techs que possuem profissionais espalhados por todo o mundo, trabalhando remotamente, e start-up's que nascem e crescem com velocidade vertiginosa, oferecendo produtos e serviços nos quais não se usou uma única máquina para produzir. A logística de grande parte desses bens não carece de modais físicos para transporte. Saem das mãos de quem produz para as de quem consome, através da Internet. Ora, se tudo é tão rápido, por que não as carreiras?

Sim, porque as últimas gerações, apesar de estarem imersas num mundo tecnológico no qual os profissionais mais velhos não chegaram a sequer pensar, apresentam uma certa ingenuidade sobre o valor que seu trabalho agrega de verdade aos resultados dos negócios. E aí mora parte do perigo. Possuir domínio fácil do uso de determinada tecnologia não garante possuir o desenvolvimento emocional na mesma proporção. É necessário possuir hard skills, mas também soft skills.

Por isso comecei esse texto citando essa frase de Napoleão: os planos de cargos e salários, para terem sucesso, devem levar em conta o que efetivamente interessa aos profissionais, que cada vez menos inclui apenas remuneração, benefícios ou a possibilidade de tornar-se um gestor.

A ideia de uma carreira linear, onde alguém começa sua trajetória na organização como assistente e termina como diretor, tem dias contados. A gestão das carreiras é algo muito mais complexo e fluido. Quer mais? Inclui fatores que não estão sob controle das áreas de Recursos Humanos ou dos líderes do negócio.

Os antigos critérios de acesso, aqueles fatores que garantem que alguém possui todos os requisitos para subir ao próximo cargo, incluirão um número muito maior de habilidades emocionais que a empresa precisará prover por sua conta para criar condições de retenção e atração de pessoal. Não há receita pronta. Cada empresa terá seu próprio mapeamento de cargos, suas próprias soluções e saber que é muito provável que o “mapa” mude muitas vezes.

As avaliações de desempenho deverão ser muito mais frequentes, simplificadas e abertas o suficiente para mostrar de forma clara e honesta onde cada um está acertando e errando.

Interessante que, para um problema tão novo, há uma ferramenta antiga, importante, que continuará direcionando soluções: o bom e velho feedback. Afinal, nada como uma boa conversa para resolver os problemas, não?

FAZENDO UMA REFLEXÃO MAIS PROFUNDA NESSE PONTO ESPECÍFICO, TRATAR COMO EXPOENTES APENAS AQUELES QUE GERAM RESULTADOS A QUALQUER CUSTO É UM DOS MAIORES ENGANOS QUE SE PODE COMETER NESSE TIPO DE IMPLANTAÇÃO, POR SER UM ELEMENTO ALTAMENTE DESAGREGADOR DO TRABALHO EM EQUIPE. OS QUE SE SENTEM PRETERIDOS CONVIVEM MUITO MAL COM ISSO E COMEÇAM A CONSIDERAR RAPIDAMENTE A POSSIBILIDADE DE MIGRAREM PARA OUTRA EMPRESA.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 29/04/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

SP VAI IMPLANTAR PROJETO PILOTO DE OPERAÇÃO PORTUÁRIA COM PLATAFORMA DIGITAL

Informações: SEMIL (29 de abril de 2024)



Porto de São Sebastião, na Baixada Santista, será o primeiro do Brasil a operar com a tecnologia até 2026

Foto: SOPESP

O governo de SP vai implementar um projeto piloto de uso da tecnologia Port Community System (PCS), nas operações no porto de São Sebastião, na Baixada Santista. A adoção do sistema prevista para até 2026 abre a oportunidade de ganhos de eficiência na logística portuária com maior



integração entre os agentes envolvidos, redução de custos e diminuição de tempo de espera em filas de embarcações e veículos de cargas.

“Todos os maiores portos do mundo já adotaram o PCS. O Governo de São Paulo pretende implementar um projeto piloto no porto de São Sebastião, até o final dessa gestão e se tornar o primeiro estado brasileiro a adotar essa tecnologia”, afirmou o secretário de Estado de Negócios Internacionais, Lucas Ferraz, na abertura do Fórum Nacional de Logística, Infraestrutura e Transporte – Brasil Export 2024, em Santos, encerrado na última terça-feira (23).

O PCS é uma plataforma digital que integra todos os atores envolvidos na comunidade portuária reduzindo o tempo de espera de navios e caminhões e o custo das operações de importação e exportação. O uso da plataforma digital também gera ganhos em sustentabilidade ao melhorar a gestão da cadeia logística portuária.

“O sistema traz eficiência para a cadeia logística, diminui custos operacionais e contribui para redução de emissões atmosféricas, refletindo nos princípios da sustentabilidade, que norteiam as ações da Semil”, afirmou o subsecretário de Logística e Transportes da Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil), Denis Gerage Amorim.

Com o investimento na tecnologia e os avanços promovidos pela atual gestão em infraestrutura de transporte, com destaque para a conclusão das obras do Contorno Sul da Rodovia Nova Tamoios, prevista para final deste ano, o Porto de São Sebastião deve avançar em eficiência das operações portuárias para se tornar referência e modelo.

Para Ernesto Sampaio, presidente da Companhia Docas de São Sebastião, o sistema tornará possível um rastreamento de alta qualidade das cargas no porto e melhor gestão de toda a logística portuária. “A nossa meta é implantar o PCS até 2026. Inicialmente, envolvemos a comunidade portuária do Porto de São Sebastião para que alcancemos juntos esse objetivo. Vamos agora visitar portos da Europa que já utilizam a tecnologia para conhecer mais detalhadamente a plataforma, benefícios conquistados e recursos otimizados. Nosso próximo desafio é compreender melhor o sistema com as empresas desenvolvedoras”, afirma Sampaio.

O sistema digital é utilizado em portos como o de Hamburgo, na Alemanha, de Rotterdam, maior da Europa, na Holanda, e o de Valência, na Espanha, o PCS integra informações sobre chegadas e partidas de navios, além de cargas importadas e exportadas. Da autoridade portuária até os armadores, despachantes e práticos, todos os stakeholders envolvidos estarão dentro do sistema.

A Secretaria de Negócios Internacionais do Governo de São Paulo tem participado das discussões sobre os melhores modelos de governança do PCS junto à comunidade portuária de São Sebastião, além de iniciativas para solucionar gargalos regulatórios. O êxito na implantação do projeto-piloto abre a possibilidade também para o uso da plataforma nas operações do Porto de Santos, que com a adoção da tecnologia pode ter uma economia da ordem de R\$ 1 bilhão por ano, apenas no trânsito marítimo de chegada e saída de embarcações.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2024

COMITIVA PARTE PARA EUROPA EM BUSCA DA CERTIFICAÇÃO INTERNACIONAL DE MODELOS DE GESTÃO DO TRABALHO PORTUÁRIO

Informações: FENOP (29 de abril de 2024)

De 29 de abril a 3 de maio, a FENOP em parceria com a Fundação Valencia Port, da Espanha e com o apoio das empresas Santos Brasil e da BTP, coordena as atividades envolvendo a Certificação Internacional de Modelos de Gestão do Trabalho Portuário, para vários profissionais. Uma comitiva brasileira embarcou para a Europa e participará de palestras e visitas técnicas ao Porto de Antuérpia na Bélgica, de Lisboa em Portugal e de Valencia na Espanha.



A cada dois anos a FENOP realizará atividades internacionais, sempre envolvendo debates e palestras, com atenção especial, para as melhores práticas mundiais de operações portuárias, trabalho e treinamentos no setor portuário, como também as suas gestões.

A comitativa é composta por 32 profissionais que atuam em diversas áreas.

“A Certificação Internacional em Modelos de Gestão do Trabalho Portuário representa uma oportunidade estratégica de capacitação e identificação de tendências, através do aprendizado com outros modelos de organização do trabalho portuário”. Informou o presidente da FENOP, Sérgio Aquino, que também faz parte da comitativa.

Durante a semana, as redes sociais da FENOP trarão as informações e as notícias do roteiro do grupo.

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

Data: 29/04/2024

ACESSO A FUTURO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ SERÁ PELO SISTEMA FREE FLOW

Informações: BoqNews (29 de abril de 2024)

Não haverá praças de pedágios no túnel Santos-Guarujá, como ocorre no sistema de balsas e no pedágio sentido litoral. Veja como será.

A exemplo do que ocorrerá com a concessão das rodovias SP-088, SP-08 e SP-055, que integram a Grande São Paulo ao litoral paulista, leiloadas no último dia 16 de abril, o sistema de cobrança do futuro túnel Santos-Guarujá também usará o sistema free-flow.

Eles serão instalados em ambos os lados dos túneis por meio de pórticos instalados logo na entrada de cada acesso ao túnel.

Portanto, não haverá pedágios físicos, como ocorre nas balsas.

Assim, como no próprio sistema Anchieta-Imigrantes e demais estradas concedidas, como Padre Manuel da Nóbrega (Litoral Sul) e Cônego Domênico Rangoni (Guarujá)

Aliás, a cobrança terá o mesmo valor da tarifa das balsas – que não deixarão de existir.

Hoje, o valor é de R\$ 12,30 – com cobrança única do lado de Guarujá.

Se fosse hoje, o valor de acesso ao túnel seria de R\$ 6,15 de cada lado.

Como pagar?

Nem todos pagarão pelo uso do túnel.

Ciclistas e pedestres estarão livres da cobrança.

Já os demais usuários terão duas alternativas.

O pagamento será por meio de tags – como Sem Parar, Conect Car e outras.

Alguns bancos, como o Itaú, também fornecem o equipamento, que pode ser gratuito de acordo com o perfil do cliente.

Assim, quem usar esta tecnologia, terá desconto de 5% no valor – na prática, desconto de R\$ 0,30 com valores atuais, como explicou a diretora econômico-financeira da Cia Paulista de Parcerias do Governo de São Paulo, Raquel Carneiro.

Ela foi uma das participantes da audiência pública realizada em Santos e Guarujá na semana passada.

E quem não tiver?

Por sua vez, quem não tiver o equipamento, terá que fazer o pagamento em até 15 dias no portal específico a ser criado.

Caso contrário, receberá multa por evasão de pedágio.

Toda a arrecadação ficará para a operadora vencedora da licitação.

Assim, a estimativa é que 130 mil veículos passem pelo túnel mensalmente – média superior a 4 mil/dia.

O montante leva em consideração o total anual, com as devidas alterações durante as temporadas.

Assim, a variação tarifária prevê uma variação de 90% a 110% deste montante.

Se for a menor, o Estado fará a compensação financeira.

Se for a maior, a concessionária repassará parte dos recursos para o poder concedente para que sejam feitas obras de melhorias no entorno.

Raquel também explicou que há possibilidade dos valores a serem cobrados para caminhões – dependendo dos eixos – sejam superiores, o que inibiria a circulação de grandes veículos dentro do túnel.

Os que trafegam com produtos perigosos, como combustíveis, não poderão circular pelo túnel.

“Para estes, a estrada continuará sendo a alternativa”, diz.

Interessados em colaborar com sugestões têm até a próxima sexta (3) para encaminhar as sugestões

E também para o governo do Estado

Investimentos de quase R\$ 6 bilhões

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado de São Paulo (PPI-SP) e integrado ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, o projeto do túnel imerso prevê investimento total de R\$ 5,96 bilhões.



Deste montante, 86% deverão vir de aporte público dividido igualmente entre o Governo de São Paulo e a União, além de participação da iniciativa privada.

<https://youtu.be/OgcLQkjDAN4>

Ou seja, R\$ 5,13 bilhões divididos 50% para o governo paulista e 50% para a União.



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

Informações: Jornal Portuário (29 de abril de 2024)

O valor integra o fundo de energia Pulse, de US\$ 1,5 bilhão, da CMA CGM

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

Data: 29/04/2024

BRASIL AMPLIA RELAÇÕES COMERCIAIS COM A CHINA E IMPORTAÇÕES CRESCEM 13%

Informações: Revista VEJA (29 de abril de 2024)

Primeiro trimestre de 2024 revela expansão no comércio bilateral, aponta relatório do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços

Primeiro trimestre de 2024 revela expansão no comércio bilateral, aponta relatório do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o primeiro trimestre de 2024 registrou um aumento de 12,7% nas importações brasileiras da China em comparação ao mesmo período do ano anterior, atingindo a marca de \$14 bilhões. As exportações para o país asiático também aumentaram, totalizando \$23 bilhões, representando um aumento médio de 9,8%.

Para Rodrigo Giraldelli, especialista em comércio exterior Brasil e China, esses números refletem não apenas um aumento nas transações comerciais, mas também um equilíbrio favorável para o Brasil, com um superávit de 5,5% em relação à China. “O comércio bilateral está se fortalecendo, com o Brasil mantendo sua posição como um importante fornecedor para o mercado chinês. Continuamos vendendo mais para o país asiático do que comprando dele”, afirma o CEO da China Gate, empresa especializada em consultoria e educação sobre importação da China.

Entre as categorias de importações que mais se destacaram, os veículos lideraram o crescimento, registrando um aumento impressionante de 107%, equivalente a USD 573 milhões. Esse aumento expressivo reflete uma crescente demanda por veículos elétricos no Brasil. Além disso, outras áreas também apresentaram crescimento significativo, como máquinas e equipamentos (29%), produtos para a indústria química (93%), artigos plásticos (26%), produtos em ferro/aço (33%) e artigos de vidro (66%).

No entanto, alguns setores registraram quedas nas importações, como cerâmica (-41%), brinquedos (-22%), produtos farmacêuticos (-44%), produtos químicos orgânicos (-27%) e combustíveis minerais (-66%). Giraldelli interpreta esses números como um reflexo do crescimento da produção industrial



brasileira, que está cada vez mais suprimindo suas próprias demandas e reduzindo a necessidade de importação de certos insumos e produtos.

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

Data: 29/04/2024

MARROCOS AMPLIA RELAÇÕES COMERCIAIS COM O BRASIL APÓS MISSÃO DO MAPA

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (29 de abril de 2024)

País está entre os cinquenta que abriram mercados para o Brasil nos últimos 16 meses

Com intuito de compartilhar as boas práticas do agro brasileiro e fortalecer os laços comerciais com o Marrocos, uma comitiva do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) esteve no país norte-africano nos últimos dias.

Em colaboração com o Ministério da Relações Exteriores (MRE), os representantes do Mapa participaram, junto a empresários brasileiros, da 16ª edição do Salão Internacional de Agricultura no Marrocos (Siam), em Mequinez, um dos maiores eventos do setor no continente africano. O evento atraiu cerca de um milhão de visitantes de 70 diferentes países.

Coordenada pelo secretário-adjunto de Comércio e Relações Internacionais, Julio Ramos, os interlocutores do Ministério também se reuniram com autoridades governamentais marroquinas, especialmente do Escritório Nacional de Segurança Alimentar do Marrocos (ONSSA), para conduzir reuniões bilaterais e assinar acordos em benefício da agricultura de ambos os países.

Ao lado do embaixador do Brasil em Marrocos, o diplomata Alexandre Parola, e da adida agrícola no país, Ellen Laurindo, as partes brasileiras avançaram nas negociações para a abertura do mercado marroquino para produtos brasileiros, incluindo lácteos, envoltórios naturais de bovinos, mel, produtos apícolas, couros e material genético bovino. Também foram discutidas a abertura de cotas tarifárias para importações de carne bovina e aves, visto que as tarifas praticadas pelo governo marroquino chegam a 200% para carne bovina congelada e 100% para carne de frango in natura. Por outro lado, os representantes do Mapa concordaram em permitir a importação de mandarina do Marrocos para o Brasil.

De acordo com Julio Ramos, a liderança do ministro Carlos Fávaro, do secretário de Comércio e Relações Internacionais do Mapa, Roberto Perosa, e do Itamaraty tem sido fundamental na expansão do comércio agrícola brasileiro no cenário internacional. “Por onde passamos, recebemos elogios ao presidente Lula e à política externa brasileira, reflexos de nossa credibilidade, bom controle sanitário e abertura ao diálogo. Estamos otimistas de que em breve teremos boas notícias vindas do governo marroquino. É o Brasil demonstrando sua força e a relevância do agro no comércio mundial”, ressaltou o secretário-adjunto.

Marrocos está entre os cinquenta países que abriram mercados para o Brasil nos últimos 16 meses, autorizando a exportação de pet food. O país foi o quarto principal destino das exportações brasileiras para a África, totalizando US\$ 1,23 bilhão em 2023, ano em que a corrente de comércio entre os dois países alcançou US\$ 2,65 bilhões.

Missão na Espanha

Antes de passar pelo Marrocos, o secretário-adjunto do Mapa esteve em Barcelona, na Espanha, acompanhado do assessor técnico especializado do Mapa, Thiago Arcebispo, e do adido agrícola na União Europeia, Nilton de Moraes, representando o Ministério na “Seafood Expo Global”. A feira é a maior do setor de frutos do mar e se tornou um ponto de referência internacional para as tendências mais relevantes nos setores de processamento, equipamentos de embalagem, controle de qualidade e segurança alimentar.

O evento contou com a coordenação da ApexBrasil e da Abipisca (Associação Brasileira das Indústrias de Pescado), em parceria com os Ministérios da Pesca e Aquicultura (MPA),



Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e Agricultura e Pecuária (Mapa), além da participação de empresários brasileiros.

Durante a feira, os representantes do Brasil dialogaram com autoridades da Ásia, Oriente Médio e Europa para avançar nas aberturas de mercado para a pesca brasileira, destacando também a diversidade e qualidade do setor. As discussões tiveram também a participação do secretário-executivo do MPA, Carlos Mello, do presidente da Abipescas, Eduardo Lobo, e da coordenadora de agronegócio da ApexBrasil, Paula Soares.

A agenda incluiu ainda uma visita à fábrica da Nestlé em Girona, uma das maiores fábricas de café da empresa, que serve o mercado ibérico e exporta volumes significativos para a Europa, América, Ásia, África e Oceania. Atualmente, o Brasil é um dos grandes exportadores dessa unidade, responsável por processar 1% de todo o café do mundo. Além disso, a Nestlé mantém cinco unidades semelhantes à de Girona, uma das quais está localizada em Montes Claros (MG), no Brasil.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2024

MINISTRO DA DEFESA VISITA INSTALAÇÕES DO PROGRAMA NUCLEAR DA MARINHA EM SÃO PAULO

Informações: Agência Marinha de Notícias (29 de abril de 2024)

No âmbito do Programa de Desenvolvimento de Submarinos (PROSUB) da Marinha do Brasil (MB), a construção, em território nacional, do primeiro Submarino Nuclear Convencionalmente Armado destaca-se como a mais importante etapa, pois se trata de um meio naval de alta complexidade tecnológica, que representa um avanço sem precedentes no poder dissuasório para a defesa do País.

Para acompanhar o andamento e conhecer os avanços tecnológicos desse projeto, o Ministro da Defesa, José Múcio Monteiro Filho, visitou, nesta quarta-feira (24), o Centro Industrial Nuclear de Aramar (CINA), em Iperó (SP), onde boa parte da tecnologia nuclear para o PROSUB é desenvolvida.

Acompanhado pelo Comandante da Marinha, Almirante de Esquadra Marcos Sampaio Olsen, e pelo Diretor-Geral de Desenvolvimento Nuclear e Tecnológico da Marinha, Almirante de Esquadra Alexandre Rabello de Faria, o Ministro conheceu os avanços alcançados pelo Programa Nuclear da Marinha (PNM) e pelo PROSUB, ambos ligados ao Programa Nuclear Brasileiro (PNB).

Ele também percorreu o Laboratório de Enriquecimento Isotópico (LEI), onde é desenvolvida a tecnologia de enriquecimento de urânio e o Laboratório de Geração de Energia Nucleoelétrica (LABGENE), cuja função é validar de forma segura a operação do reator de propulsão naval e dos sistemas eletromecânicos e de controle integrados do submarino nuclear convencionalmente armado. Além disso, seguindo uma tradição adotada nas visitas ao complexo nuclear de Aramar, o Ministro fez o plantio de uma árvore no jardim do local. “Quero parabenizar a Marinha do Brasil por esse extraordinário trabalho. Isso pertence às próximas gerações. Isso é uma fonte de conhecimento, um quadro técnico extraordinário. Quero parabenizar também todos que estão envolvidos aqui pelo entusiasmo e pelo senso de responsabilidade que têm, por estarem servindo ao País”, declarou o Ministro.

LABGENE

Localizado a cerca de 120 km da capital paulista, o CINA abriga o LABGENE, projeto de desenvolvimento único e inédito no País, que envolve desafios tecnológicos, uso intensivo de pesquisa e inovação, sendo realizado exclusivamente por brasileiros. O Laboratório, que está sendo construído pela MB, consiste em um modelo da planta nuclear que será empregada na propulsão do Submarino “Álvaro Alberto”. Sua prontificação permitirá à Marinha a realização de testes e a certificação desse complexo sistema. Ao final dessa etapa, um reator similar ao certificado será montado e instalado no Submarino, dessa vez, no Complexo Naval de Itaguaí (RJ).

Benefícios do PROSUB

O PROSUB é um Programa de Estado de base científica e tecnológica, com grande relevância geopolítica e estratégica para o País, e representa o completo envolvimento da MB no Programa Nuclear Brasileiro. O trabalho desenvolvido já alcançou o domínio autóctone do Ciclo do Combustível Nuclear e a evolução da Planta de Propulsão Nuclear do futuro Submarino Nuclear Convencionalmente Armado, nomeado de “Álvaro Alberto”, em homenagem ao Almirante pioneiro das pesquisas em energia nuclear no Brasil.

Com o PROSUB, o Brasil estará no seleto grupo de países capazes de projetar, construir, manter e operar seus próprios submarinos. Além disso, o Programa tem um impacto significativo na economia, já tendo gerado mais de 60 mil empregos diretos e indiretos, envolvendo cerca de 700 empresas.

Para além das áreas de segurança energética e de Defesa, a geração do conhecimento e a preparação intelectual de brasileiros no campo nuclear propiciam o emprego dual dessa tecnologia, com significativos ganhos em diversos outros setores estratégicos para a economia nacional. A participação das universidades, dos institutos de pesquisas e da indústria nacional na execução das atividades do PROSUB assegura a disseminação e retenção do conhecimento no País.

O Diretor de Desenvolvimento Nuclear da Marinha, Contra-Almirante (Engenheiro Naval) Sérgio Luis de Carvalho Miranda, avalia que “esses projetos trazem um grande benefício para a sociedade, não só em relação às aplicações para a Marinha do Brasil e para a Defesa Nacional, como também aplicações para a sociedade em áreas como a indústria e o agronegócio. No âmbito da medicina nuclear, os avanços possibilitam um maior alcance para a população, como exames e tratamentos”.

Na área de geração de energia elétrica, o domínio do enriquecimento de urânio, conquistado em 1988 com tecnologia 100% brasileira, e que vem sendo aprimorada ao longo dos anos, contribui com a produção de equipamentos para a empresa “Indústrias Nucleares do Brasil” – INB e insumos para usinas de geração de energia.

*Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 29/04/2024*



JORNAL O GLOBO – RJ

MUSK ULTRAPASSA BEZOS NA LISTA DA FORBES DOS MAIS RICOS DO MUNDO APÓS VALORIZAÇÃO DE 15% DAS AÇÕES DA TESLA

Fortuna do empresário vai a US\$ 205,6 bilhões, atrás somente de dono da Louis Vuitton. Acordo com Baidu, na China fez papéis da montadora subirem
Por O GLOBO e Agências Internacionais — Rio de Janeiro



Elon Musk, cada vez mais rico, teve alta de 7,59% em seu patrimônio nesta segunda — Foto: Etienne Laurent

Com as ações da Tesla fechando com ganho de 15,31% nesta segunda-feira, a US\$ 194,05, o CEO da companhia, Elon Musk, viu sua fortuna engordar US\$ 14,5 bilhões — alta de 7,59% —, totalizando US\$ 205,6 bilhões em patrimônio, segundo lista de bilionários da Forbes.

De acordo com o ranking, durante a manhã, Musk já havia ultrapassado o fundador da Amazon, Jeff Bezos,

o qual soma US\$ 198,9 bilhões de riqueza.

Ambos, porém, estão atrás de Bernard Arnault, responsável pelo grupo de luxo LVMH (Moët Hennessy Louis Vuitton), que inclui marcas que vão da própria Louis Vuitton até Sephora, passando por Dior, Givenchy e Tiffany & Co. Mesmo tendo perdido US\$ 3,4 bilhões no dia, Arnault acumula US\$ 210,1 bilhões.

Negócio com a China

Investidores estão otimistas com as perspectivas da empresa fabricante de carros elétricos depois da viagem de Musk para a China, abrindo caminho para a Tesla introduzir seus veículos com direção autônoma no maior mercado automotivo do mundo.

A montadora americana fará uma parceria com a gigante chinesa de buscas Baidu para implantar uma tecnologia de mapeamento e navegação para dar suporte ao que a empresa chama de Full-Self Driving ou FSD, sistema usado em direção autônoma de veículos.

A participação da Tesla no mercado automotivo da China chegou a 10,5% no primeiro trimestre do ano passado, de acordo com cálculos da Bloomberg baseados em dados da Associação de Carros de Passageiros da China.

Os sistemas avançados de auxílio ao motorista para direção autônoma estão se tornando cada vez mais comuns por lá, com muitos participantes locais, incluindo a Xpeng e a Xiaomi, investindo nessa área. No caso da Tesla, porém, o sistema reúne recursos que continua exigindo supervisão constante do motorista, o que não faz dos carros 100% autônomos.

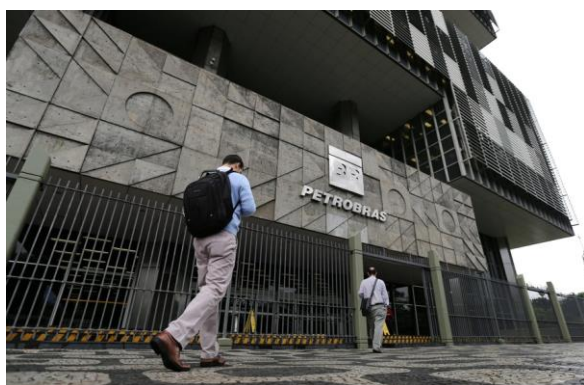
A obtenção do sinal verde para o FSD na China pode ajudar a Tesla a recuperar algum terreno perdido.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2024

PETROBRAS REGISTRA ALTA NA PRODUÇÃO DE PETRÓLEO NO PRIMEIRO TRIMESTRE E QUEDA NAS VENDAS DE DERIVADOS

Por Bruno Rosa



Sede da Petrobras, no Centro do Rio de Janeiro — Foto: Sergio Moraes/Infoglobo

A Petrobras informou que sua produção comercial de petróleo e gás registrou no primeiro trimestre deste ano uma alta de 3,2% em relação ao mesmo período do ano passado, de 2,352 milhões de barris de óleo equivalente (boe/dia) para 2,428 boe/d.

O destaque ficou por conta do pré-sal, com alta de 9,1% no período, com 1,857 milhão de barris. Os campos do pós-sal, por outro lado, amargaram recuo

de 37,5%.

Já o volume de vendas de derivados no mercado interno teve queda de 2,9%, para 1,648 milhão de barris por dia na comparação anual. A gasolina registrou o maior recuo, de 6,8%. Diesel caiu 3,4%.

A redução ocorreu “em função da demanda de mercado e paradas programadas”, disse a estatal. A Petrobras afirmou ainda que houve um aumento no teor mínimo de mistura obrigatória de biodiesel, que passou de 12% para 14% em março de 2024. Na gasolina, explicou a estatal, houve perda de participação para o etanol hidratado no abastecimento dos veículos flex.

Aumento das importações de diesel

A estatal lembrou também que houve aumento das importações de diesel em 24,3%, devido à necessidade de recomposição de estoques em função de paradas de manutenção. A exportação geral caiu 4,4%. “O conflito no Oriente Médio causou instabilidade nos fretes de transporte marítimo e, por consequência, uma alteração dos fluxos das nossas exportações de petróleo. Os mercados que são naturalmente atendidos por navios de maior porte ganharam atratividade”, disse a Petrobras.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2024

CVM JULGA MAIS UM PEDAÇO DO ESCÂNDALO DO POSTALIS, FUNDO DE PENSÃO DOS CORREIOS

Por Rennan Setti



Sede dos Correios em Brasília. — Foto: André Coelho

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) julga nesta terça-feira (30) mais um capítulo de um dos maiores escândalos envolvendo fundos de pensão brasileiros, o caso Postalís.

Depois de ter aplicado quase R\$ 160 milhões em multas em outros processos do caso, desta vez serão

analisadas pela CVM acusações de operação fraudulenta e quebra do dever de diligência referentes ao investimento do fundo de pensão dos funcionários dos Correios no setor de geração de energia. O processo investigou supostas inconsistências na avaliação do valor do ativo.

Entre os réus do processo estão a Nova Gestão de Recursos Ltda., que geria os fundos investidos pelo Postalís; a BNY Mellon — que administrava os veículos e trava uma batalha judicial com o Postalís —; e Zeca Oliveira, que era diretor da gigante americana no Brasil à época dos fatos.

A relatoria do caso é da diretora da CVM Marina Copola, que assumiu o cargo no começo do ano.

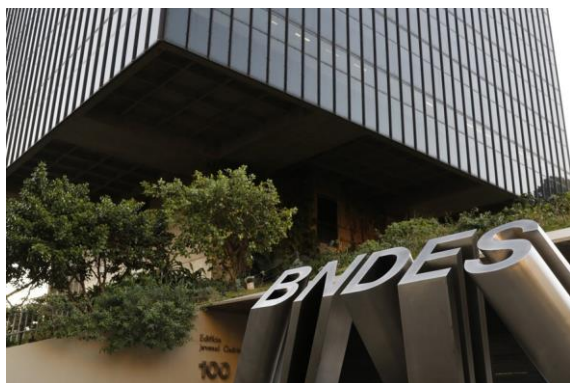
Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2024

BNDES LANÇARÁ EDITAL DE ESTUDOS PARA DESCARBONIZAÇÃO DA FROTA MARÍTIMA

Em evento no Rio de Janeiro, Aloizio Mercadante, presidente do Banco, anunciou que a aprovação de financiamentos do Nova Indústria Brasil já alcançou R\$ 100 bilhões

Por Paulo Renato Nepomuceno — Rio de Janeiro



BNDES: Projeção para os desembolsos do Fundo da Marinha Mercante, que possui 75% da sua administração gerida pelo banco, alcançará R\$ 5 bilhões em 2024 — Foto: Fernando Frazão/Agência Brasil

O presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, anunciou nesta segunda-feira que a instituição lançará até julho um edital para realização de estudos sobre o parque industrial naval brasileiro. O objetivo do projeto é criar um panorama dos estaleiros marítimos do país e analisar a capacidade do setor para contribuir na descarbonização da frota naval brasileira.



– Queremos um diagnóstico rigoroso sobre capacidade de construção, ouvir segmentos da engenharia naval. E não repetir erros já cometidos, que não foram pequenos, mas temos uma curva de aprendizado. E o Brasil não tem como não entrar nesse segmento – disse.

Segundo ele, o país possui conhecimento no setor de biocombustíveis, e pode contribuir com relevância para a agenda:

– Dentro do biocombustível, o Brasil tem um leque. Temos uma liderança inquestionável no etanol, competitividade no hidrogênio verde, além do metanol, refino de óleo vegetal e animal.

Ele destacou ainda que a Petrobras tem papel importante nessa promoção, “porque tem grande contribuição para arrendamento e fretamento”. No início do mês, durante a crise no comando da petrolífera, o presidente do BNDES chegou a ser cogitado como futuro comandante da companhia.

O anúncio foi feito em evento na sede da instituição, no Rio de Janeiro, com a participação de outras autoridades, como o secretário geral da Organização Marítima Internacional, Arsênio Velasco, a conselheira do BNDES e ex-ministra do Meio Ambiente Izabella Teixeira, o presidente da FGV, Carlos Ivan Simonsen Leal, e o Comandante da Marinha, Marcos Sampaio Olsen.

Segundo o BNDES, a projeção para os desembolsos do Fundo da Marinha Mercante, que possui 75% da sua administração gerida pelo banco, alcançará R\$ 5 bilhões em 2024, ante R\$ 223 milhões no ano passado. Para o setor de óleo e gás — que envolve construção de plataformas e embarcações de apoio, módulos e descomissionamentos — a projeção é de R\$ 1,6 bilhão em desembolsos, ante R\$ 484 milhões em 2023.

Nova Indústria Brasil: aprovação de financiamentos chega a R\$ 100 bi

Mercadante destacou ainda que a aprovação de financiamentos do Nova Indústria Brasil, programa de estímulos ao setor anunciado em janeiro, alcançou R\$ 100 bilhões em março. O valor total anunciado no início do ano a ser mobilizado pelo BNDES era de R\$ 250 bilhões, num total de R\$ 300 bilhões.

Os valores com detalhes serão divulgados nos resultados do primeiro trimestre do BNDES, no dia 9 de maio.

O presidente da instituição de fomento ainda falou sobre o lançamento de uma linha de R\$ 10 bilhões para a agricultura, lançada no último domingo, durante a Agrishow. Segundo ele, o banco já foi solicitado para renegociações com o setor do agronegócio por conta da crise climática, envolvendo secas e perdas de safras.

Segundo o FGV-Ibre, a produção do setor agropecuário no Brasil deve registrar queda de 3,4% neste ano, após salto de 16,2% em 2023.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 29/04/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

OPINIÃO - |MESMO NO PIOR CENÁRIO, PROJETO DA REFORMA TRIBUTÁRIA VENCE COM FOLGA A BAGUNÇA DO MODELO ATUAL

Luta agora é para que proposta de regulamentação não seja muito desidratada no Congresso; de toda forma, novo modelo ganha de nosso regime atual por W.O.

Por Alvaro Gribel

O sistema tributário brasileiro é tão disfuncional que pode ser considerado um morto-vivo a assombrar as empresas com um número exorbitante de regras, disputas judiciais e custos indiretos e invisíveis de impostos. Por isso, a reforma tributária já sancionada pelo presidente Lula, e que agora começa a ser regulamentada pelo Congresso, representa um enorme avanço, ainda que haja críticas a concessões feitas no Congresso a grupos de interesse.

O novo modelo conserta grandes distorções e tem várias vantagens, já de saída. Primeiro, os impostos passarão a ser cobrados “por fora”, e não por dentro do preço dos produtos. É difícil de acreditar, mas hoje o próprio imposto compõe a base de incidência de sua cobrança. Ele ajuda a tornar a carga maior e de forma pouco transparente.

Outro ganho é que a cobrança de impostos deixa de ser cumulativa. Só se paga imposto sobre o valor adicionado na cadeia de produção. Quem paga gera um crédito para o próximo elo da cadeia, que consegue abater esse valor do tributo a ser pago. Com isso, o custo é apenas sobre a diferença, em relação ao novo passo da produção.



O ministro da fazenda, Fernando Haddad entregou o projeto de regulamentação da reforma tributária ao presidente da Câmara Arthur Lira (PP-AL) no fim da tarde de quarta-feira, 24, no Congresso Nacional. Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

É por isso que o novo tributo tem esse nome estranho de Imposto sobre Valor Adicionado (IVA). O Brasil, por exemplo, deixará de exportar impostos, o que tornará os nossos produtos mais competitivos internacionalmente.

A exceção vale para os setores de mineração, gás natural e petróleo, que ganharam um Imposto Seletivo, ou do “pecado”, pelo impacto que provocam no meio ambiente. A alíquota de 1% é baixa, e fora a reclamação dos representantes de classe envolvidos, não deve ter grandes impactos sobre a margem das empresas.

Para ficar apenas no setor de mineração, quem conhece o Estado de Minas Gerais sabe que essa atividade tem o poder de literalmente revirar terras do avesso, deixando um rastro de destruição para trás. E após as tragédias de Brumadinho e Mariana, fica difícil isentar a mineração de uma carga mais elevada, ainda que impacte a exportação.

O fim da guerra fiscal entre os Estados é mais um ganho considerável. Hoje, cada produto pode ter uma alíquota diferente em cada Estado, para a cobrança do ICMS, o mesmo valendo para o ISS, municipal. Com a reforma, esses entes continuam tendo autonomia para definir as duas alíquotas, mas ela terá de ser geral, valer para todos os itens, o que irá desestimular as renúncias para empresas e setores específicos.

Um governador, se optar por reduzir a alíquota de IBS para atender a uma montadora, por exemplo, irá, por tabela, atender todos os outros produtos e serviços ofertados no Estado. A decisão é muito mais complexa.

Como explicou esta semana o secretário Extraordinário da Reforma Tributária, Bernard Appy, haverá um único formulário eletrônico de preenchimento do imposto. Com isso, as empresas poderão reduzir custos e serão mais rápidas para zerar obrigações com o Fisco. Vão ser mais eficientes, em uma ponta, e reduzirão gastos com contadores, advogados e em disputas nos tribunais, na outra.

A reforma pretende manter a carga tributária neutra em relação aos padrões atuais. Mas como a tendência é pela diminuição da sonegação, já que o pagamento de impostos na cadeia vai gerar

crédito tributários na etapa seguinte, a base de contribuintes pode aumentar. O efeito seria uma carga mais leve, distribuída por mais brasileiros pagantes.

O processo de implementação da reforma será lento, e só irá acabar em 2033. Haverá percalços, dúvidas, ajustes e disputas nos tribunais até que as regras estejam pacificadas. Mas o horizonte para o País na próxima década melhora bastante no campo tributário, um dos nossos principais gargalos.

A luta agora é para que a proposta de regulamentação reforma não seja muito desidratada no Congresso. De toda forma, no pior cenário, o novo modelo vencerá o nosso regime atual por W.O.

*Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2024*

DESONERAÇÃO DA FOLHA: POR QUE 20 DE MAIO É DATA-CHAVE PARA AS EMPRESAS À ESPERA DE DECISÃO DO STF

Se liminar do ministro Cristiano Zanin que suspendeu a desoneração da folha for mantida até esta data, milhares de empresas dos 17 setores atingidos terão de recolher a contribuição patronal pela alíquota 'cheia'

Por Carolina Maingué Pires (Broadcast) e Lavínia Kaucz (Broadcast)

Se a liminar dada pelo ministro Cristiano Zanin, do Supremo Tribunal Federal, suspendendo a desoneração da folha de pagamentos de 17 setores da economia, continuar valendo pelas próximas três semanas, haverá um impacto direto para milhares de empresas que contratam mais de 9 milhões de pessoas. O dia 20 de maio é a próxima data para recolhimento da contribuição patronal, segundo advogados ouvidos pelo Estadão/Broadcast.

O tributo "cheio" já está incidindo proporcionalmente sobre os salários desde o dia 25 de abril, quando Zanin a publicou liminar suspendendo trechos da lei que prorrogou a desoneração da folha. Como o julgamento da Ação Direta de Inconstitucionalidade (ADI) protocolada pelo governo foi paralisado após pedido de vista do ministro Luiz Fux na sexta-feira, 26, o que vale, por enquanto, é a decisão de Zanin.

Até a suspensão, havia cinco votos para a manutenção da liminar - ou seja, faltava apenas um para formação de maioria. Fux tem até 90 dias para devolver o processo para julgamento e ainda não há expectativa para a devolução, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

Também na sexta-feira, o Senado apresentou um recurso no próprio STF contra a decisão de Cristiano Zanin. No recurso, advogados do Senado alegam, inicialmente, que a decisão monocrática de Zanin não observa os preceitos legais e sequer ouviu o Congresso e a Procuradoria-Geral da República (PGR).



Zanin atendeu a um pedido da Advocacia Geral da União ao conceder liminar contra a desoneração Foto: Gustavo Moreno/SCO/STF

“A lei que rege o processo constitucional de controle concentrado pelos instrumentos de ADI (Ações Diretas de Inconstitucionalidade) e de ADC (Ações Declaratórias de Constitucionalidade) jamais previu a possibilidade de deferimento de medida cautelar por decisão monocrática do relator”, diz o Senado na petição.

Caminhos para as empresas

No cenário atual - ou seja, com a liminar em vigor -, a advogada Isabelle Tralli, do escritório VBD, explica que há três caminhos possíveis para as empresas. O primeiro deles é seguir a determinação e recolher os tributos. O segundo é entrar na Justiça para questionar a reoneração e fazer um



depósito judicial com os valores em disputa até o Supremo tomar uma decisão definitiva, no mérito, sobre o tema. A terceira opção, mais arriscada, é continuar recolhendo os tributos com base na lei da desoneração.

“Para aqueles empresas que decidam aguardar a decisão definitiva do STF para só então deixar de aplicar a desoneração, é melhor provisionar internamente os valores. Essa decisão é a mais arrojada e não se alinha com a decisão do ministro Zanin”, observa a tributarista.

O tributarista Gustavo Taparelli, sócio da Abe Advogados, avalia que a expectativa jurídica é desfavorável ao contribuinte, considerando a composição do Supremo. Mas ele destaca que a expectativa política é mais positiva, tendo em vista a força do Congresso. Isso porque, o argumento que baseou o pedido do governo e a decisão de Zanin foi a falta de estudos sobre o impacto financeiro da desoneração. O Congresso, por outro lado, disse que já está providenciando essas informações para apresentar ao ministro.

“As empresas estão aguardando. Nossa orientação é não tomar nenhuma via judicial, aguardar um pouco”, aconselha.

Noventena

Ainda que a cautelar produza efeitos imediatos para o recolhimento dos tributos, advogados ponderam que há grandes chances de isso ser questionado na Corte. Segundo o tributarista André Mendes Moreira, sócio do Sacha Calmon Misabel Derzi Advogados, a jurisprudência do STF garante pelo menos 90 dias para a volta da tributação quando algum benefício fiscal é revogado. “É a própria jurisprudência do STF. Quando você declara inconstitucional algum benefício fiscal, no caso das contribuições, você tem que dar ao contribuinte a noventena”, afirma.

Cristiane Romano, sócia da área de Tributário do Machado Meyer Advogados, explica que o prazo tem relação com o princípio da anterioridade, previsto na Constituição. “O artigo 195, parágrafo 6º, determina que as contribuições sociais só poderão ser exigidas após decorridos noventa dias da data da publicação da lei que as houver instituído ou modificado”, observa.

Até o momento, não há pedidos específicos no STF para que a decisão de Zanin passe a valer somente depois dos 90 dias, mas o Senado e entidades do setor produtivo já apresentaram recursos para tentar derrubar a liminar. A Federação das Indústrias do Estado do Paraná (FIEP), que pediu para ser aceita como amicus curiae (terceiro interessado na causa), pleiteou que a cautelar não seja referendada pelo plenário ou, no mínimo, que haja a “modulação prospectiva dos seus efeitos”. A entidade, no entanto, não entrou em detalhes sobre a modulação.

De acordo com Taparelli, da Abe Advogados, o governo ainda pode argumentar que o contribuinte deveria estar preparado para a reoneração desde a edição da medida provisória (MP) 1.202/2023, que revogou trechos da Lei da Desoneração. A MP determinou que a cobrança iniciaria em 1º de abril, 90 dias após sua publicação. Na data, porém, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), decidiu prorrogar apenas parte da medida, excluindo a reoneração. Como o governo havia estabelecido os 90 dias para o início da cobrança, a argumentação pode ser de que contribuintes já deveriam estar preparados para recolher o tributo cheio no dia 1º de abril.

O que é a desoneração

A desoneração da folha é um benefício fiscal que substitui a contribuição previdenciária patronal de 20% incidente sobre a folha de salários por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Ela resulta, na prática, em redução da carga tributária da contribuição previdenciária devida pelas empresas.

Ela vale para 17 setores da economia. Confira abaixo quais são:

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

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

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 29/04/2024

SABESP: CÂMARA DE SP NEGOCIA EXPANSÃO DOS INVESTIMENTOS NA CAPITAL PARA ADERIR À PRIVATIZAÇÃO

Outra condição negociada pelos parlamentares é elevar de 3% para 5,5% a antecipação do repasse da receita projetada da Sabesp para os próximos cinco anos ao Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura

Por *Elisa Calmon e Samuel Lima*

A Câmara de Vereadores de São Paulo tem negociado alterações para aprovar, em segundo turno, o texto que prevê a adesão do município à privatização da Sabesp, segundo o prefeito da capital, Ricardo Nunes (MDB). Entre elas, a elevação no patamar de investimentos que a companhia deve fazer na cidade e o repasse ao Fundo Municipal de Saneamento Ambiental e Infraestrutura (FMSAI).

O texto inicial, aprovado neste mês pelos vereadores, determina que a empresa invista ao menos 20% da receita bruta obtida na prestação de serviços na cidade de São Paulo para investimentos em ações de saneamento básico e ambiental de interesse do município até 2029. Atualmente, a taxa é de 13%. De acordo com Nunes, as negociações envolvem elevar a obrigação ainda mais, para 25%.



“Os próprios vereadores colocaram essa demanda. Estamos nesta negociação. Não sei se chegará a 25%, mas não será menor que 20% com certeza. Daqui para frente só discutimos melhoras, não teremos recuos”, afirmou durante coletiva de imprensa nesta segunda-feira, 29.

Ricardo Nunes diz que as negociações envolvem elevar a obrigação de investimentos para 25% Foto: *Taba Benedicto/Estadão*

Para a segunda votação, os parlamentares também planejam aumentar de 3% para 5,5% a antecipação do repasse da receita projetada da Sabesp para os próximos cinco anos ao FMSAI. Com isso, o montante saltaria de R\$ 1,8 bilhão para cerca de R\$ 2,3 bilhões, ainda de acordo com o prefeito de São Paulo.

Esse adiantamento se refere aos 7,5% da receita a que o município tem direito a cada ano. Nunes informou que as negociações buscam um aumento para 8%.

Ao ser questionado sobre a oposição política pública sobre a privatização da Sabesp, o prefeito disse que a única discussão em curso atualmente é sobre “como melhorar a condição contratual da Sabesp com o município para otimizar os serviços de saneamento em São Paulo”.

Neste sentido, destacou que o aval à privatização não cabe à Prefeitura ou a Câmara. Com isso, o debate está focado nesta melhora contratual entre o município e a companhia.

Em relação às tarifas, Nunes reforçou o discurso do governo do Estado de São Paulo de que não haverá aumento de preços. Em coletiva recente, o Executivo paulista afirmou que a privatização da Sabesp pode levar a uma redução de até 10% nas tarifas social e vulnerável. Para a tarifa residencial, a queda deve ficar em cerca de 1%, calcula o governo. Já as tarifas industriais, comerciais e outras podem cair aproximadamente 0,5%.

Adesão

Na semana passada, a Justiça de São Paulo determinou que a Câmara só faça a segunda votação do projeto de lei após a realização de todas as audiências públicas e de outras, caso necessárias. A intenção do presidente da Câmara de São Paulo, Milton Leite (União Brasil) é promover a votação em segundo turno na próxima quinta-feira, 2.

A Casa aprovou, em primeiro turno, por 36 votos a favor e 18 contrários, a adesão do município à privatização da Sabesp no último dia 17. A adesão da capital paulista precisa ser discutida entre os vereadores porque uma lei de 2009, que autoriza o Executivo a celebrar contratos com a empresa, determina a extinção automática da parceria se o “Estado vier a transferir o controle acionário da Sabesp à iniciativa privada”.

A aprovação pela Câmara Municipal é vista como um passo importante para a desestatização, dada a alta contribuição da capital para as contas da companhia. Entre os cerca de 370 municípios atendidos pela Sabesp, a cidade de São Paulo responde por algo entre 45% e 50% da receita total da companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/04/2024

CONTAS DO BRASIL VOLTAM A PREOCUPAR INVESTIDORES ESTRANGEIROS, DIZ ECONOMISTA-CHEFE DO ITAÚ

De volta da reunião de primavera do FMI, Mario Mesquita relata que principal pergunta dos investidores sobre o Brasil foi sobre o rumo das contas públicas; ele diz que governo deveria encampar ajuste pelo lado das despesas

Por Luiz Guilherme Gerbelli e Ricardo Grinbaum



Entrevista com

Mario Mesquita - Economista-chefe do banco Itaú

De volta da reunião de primavera promovida recentemente pelo Fundo Monetário Internacional (FMI) e pelo Banco Mundial, o economista-chefe do banco Itaú, Mario Mesquita, disse ter percebido um aumento da preocupação dos investidores estrangeiros com a situação das contas públicas do Brasil.

“Dessa vez, pela primeira vez em muito tempo, eu tive investidores estrangeiros tomando a iniciativa de discutir temas fiscais brasileiros”, afirma Mesquita. “Antes, o fiscal era a última coisa que eles queriam discutir. Agora, é uma das primeiras, se não for a primeira.”

O cenário, pondera, não é de uma crise severa, mas liga um sinal de alerta num momento em que governo mudou as metas fiscais dos próximos anos e postergou o ajuste das contas públicas.

Mesquita considerou “prematura” a mudança de meta e diz que o Brasil precisa encaminhar um ajuste pelo lado da despesa se quiser estancar o crescimento da dívida.

“Eu entendo que existem muitas demandas sociais no País, mas entendo também que tem uma agenda de revisão do gasto público no próprio governo que poderia permitir um uso mais eficiente dos recursos do Estado do que simplesmente ir aumentando o gasto e buscando receita”, diz.

A seguir trechos da entrevista concedida ao Estadão.

Qual é a avaliação do sr. sobre o cenário atual do Brasil?

Antes de falar do Brasil, deixa eu falar do contexto global. Eu estive na reunião de primavera (hemisfério norte) do FMI e do Banco Mundial. Eu aproveitei para falar também com investidores em Nova York. O que chama a atenção é o que estão chamando de excepcionalismo da economia americana, que, entre as desenvolvidas, é a que mais cresce e de forma mais consistente. Estamos projetando 2,5% de crescimento para os EUA este ano. O FMI está mais otimista e projeta 2,7%. Há um certo consenso otimista a favor do crescimento nos EUA. Algumas pessoas dizem que isso ainda tem a ver muito com o impulso fiscal. Só que a economia tem um mercado de trabalho aquecido e que deve sustentar a atividade ainda por alguns trimestres pelo menos. A economia americana vai bem. A economia europeia nem tanto. O crescimento é bem mais fraco e, por isso, a Europa vai cortar juros antes dos Estados Unidos.

E como fica a política monetária dos EUA?

O debate sobre a política monetária mudou bastante. Havia uma corrente defendendo o corte de juros o mais rápido possível. E isso mudou. E já tem o debate, agora, se os juros caem ou não este ano. Nós achamos que caem, mas só em dezembro. Um corte apenas.

Tem gente que está falando em possível alta...

Essa chamada última milha do processo de desinflação, que é levar a inflação da vizinhança de 3% para 2%, está se mostrando bem mais difícil. Em parte, isso está acontecendo porque nos Estados Unidos - e assim como em outros lugares - você está com uma desinflação em um cenário em que o mercado de trabalho está muito apertado. Não tem frescor desse lado. Os serviços seguem pressionados. Isso torna o processo mais lento. Não sei se é o caso já de pensar numa reversão da política monetária, ou seja, em alta de juros. Me parece que o risco de o Fed (Federal Reserve, BC dos EUA) cortar prematuramente é maior do que o risco de ele cortar de forma atrasada.

Por quê?

Porque o risco de cortar rápido demais é mais difícil de consertar do ponto de vista das expectativas do que o risco de retardar um pouco o ciclo de ajuste. E lá também existe o debate de que, dado que o juro real está onde está e a economia não dá sinais de arrefecer, será que o juro real neutro não subiu mais ou, pelo menos, está ainda mais elevado circunstancialmente? Os mercados estão olhando basicamente para isso, para os Estados Unidos, para quando o Fed vai cortar e qual vai ser intensidade. Esse tem sido a principal determinante do humor do sentimento dos mercados mundo afora. E no Brasil, também não é diferente. O noticiário externo está fazendo mais preço. O que não quer dizer que o doméstico não seja importante. Segue sendo, mas o externo tem dominado.

Qual é consequência desse cenário internacional para a economia brasileira?

A política monetária de juros altos por mais tempo nos Estados Unidos não favorece a extensão de ciclos de flexibilização monetária nos mercados emergentes. É um elemento que não ajuda. E por que não ajuda? Com todo o resto constante, juros mais altos lá fora significam dólar mais forte. O dólar mais forte não ajuda no controle da inflação aqui e acaba não ajudando o Banco Central a reduzir os juros. É claro que outros fatores podem se contrapor, mas eu estou falando só isoladamente desse aspecto. Torna o cenário mais desafiador.

E qual é a leitura em relação ao Brasil?

Eu acho que a discussão acaba centrando na política monetária, mas, dessa vez, pela primeira vez em muito tempo, eu tive investidores estrangeiros tomando a iniciativa de discutir temas fiscais brasileiros. Por muito tempo, o fiscal era uma coisa que você incluía na apresentação, mas eles focavam em outros assuntos. E, dessa vez, como já aconteceu algumas vezes na minha carreira, eu

comecei de cara a ter de responder a perguntas sobre (a política) fiscal. Tem a ver com o timing também do anúncio da mudança (de meta) que houve aqui dentro. Mas me chamou a atenção essa mudança de postura.

Um aumento nítido de preocupação?

Um aumento de preocupação. Não é que as pessoas estejam abandonando o Brasil. Já não estavam muito posicionadas no Brasil. Mas me chamou a atenção essa mudança de postura. Antes, o fiscal era a última coisa que eles queriam discutir. Agora, é uma das primeiras, se não for a primeira.

Fazia quanto tempo que isso não acontecia?

Bastante tempo. Eu acho que desde a época pré-teto (de gastos). Isso chamou a atenção, mas também tem uma discussão mais benigna sobre a resiliência da economia brasileira. Ela está novamente surpreendendo positivamente em termos de PIB. Houve também bastante discussão sobre o que o Copom pode fazer ou não nesse ambiente internacional mais incerto e também com a incerteza fiscal relevante aqui no Brasil. Mas o que me chamou atenção foi de que mudou a ordem das perguntas.

E o que o sr. achou da mudança da meta?

Prematura. As pessoas têm defendido que, do ponto de vista quantitativo, não é muita coisa - e não é mesmo - , mas a sinalização é de que, talvez, a prioridade seja garantir condições para o crescimento do gasto e não para, eventualmente, estabilizar a dívida, que já é bastante elevada para um país emergente.

É aquilo que a gente sempre fala. Não é a foto, é o filme. E o filme é de uma dívida que é alta e segue crescendo. Eu entendo que temos muitas demandas sociais no País, mas entendo também que tem uma agenda de revisão do gasto público no próprio governo que poderia permitir um uso



mais eficiente dos recursos do Estado do que simplesmente ir aumentando o gasto e buscando receita. Eu observo também que o Ministério da Fazenda tem procurado conter esse ímpeto. Só que é difícil num governo em que apenas um ou dois ministérios estão jogando na defesa e o resto todo jogando no ataque. Esses ministérios acabam ficando muito sobrecarregados.

Mudança da meta foi prematura, diz Mario Mesquita Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Houve uma maior preocupação dos investidores com o Brasil e o governo reduziu a meta de superávit para zero. Qual é a consequência desse cenário?

Quanto mais adiarmos uma sinalização de estabilização da dívida, mais difícil é a melhora da nossa qualificação soberana para o País sonhar em voltar, por exemplo, a ser grau de investimento, o que ampliaria a disponibilidade de capital e reduziria o custo de capital na nossa economia. De certa forma, é isso. Se nós, como sociedade, decidimos que precisa gastar mais aqui e agora e que estabilização da dívida vai ficar postergada indefinidamente, a consequência é que passaremos a ter de depender, mais e mais, da poupança doméstica para financiar essa dívida, e não da poupança global.

E o Brasil cresce menos...

O custo de capital mais alto não ajuda o crescimento

A dívida estabiliza no seu cenário?

No nosso cenário, não tem estabilização nos próximos anos. Precisaria aumentar o superávit primário para, pelo menos, 1,5% do PIB para estabilizar a dívida. Neste ano, devemos ter um déficit em torno de 0,6% do PIB. Tem um esforço fiscal importante a ser feito à frente, que eu entendo que vai ser perseguido, predominantemente, pelo lado da receita. Não sei se o Congresso vai concordar com essa demanda por taxa extra, dado que a carga tributária do Brasil já é elevada. Então, o

dilema fiscal está colocado. Não acho que seja algo que nos leve a uma situação de estresse ou de crise. Mas não deixa de ter seu impacto, por exemplo, elevando o custo de capital, reduzindo a atratividade dos projetos de investimento.

Mas o banco trabalha com a dívida em quanto para os próximos anos?

Até o final de 2025, a dívida chega a 80,6% do PIB. Basicamente, crescendo algo como três pontos percentuais do PIB por ano.

E qual é o montante necessário para estabilizar a dívida?

Algo em torno de R\$ 200 bilhões

Não é uma situação de risco? Na próxima eleição, a dívida do País estará num patamar elevado.

É um patamar que não nos deixa super confortáveis. Eu acho que o mercado acaba não reagindo tanto a patamares, mas mais às circunstâncias. Se tem uma dívida elevada, mas sinaliza que quer estabilizá-la, é uma coisa. Se você tem uma dívida alta, mas não dá nenhuma sinalização muito crível de que tem uma estratégia para controlá-la, é um outro problema. Eu acho que vamos precisar observar como esse debate vai evoluir dentro da classe dirigente do País nos próximos anos.

E seria com uma nova regra fiscal?

Pode ser uma nova regra ou essa regra (arcabouço fiscal) aplicada mais rigorosamente e acoplada a uma revisão dos gastos. Dado o nível da carga tributária, uma ênfase maior no controle de despesas vai ter de acontecer. Tem também uma literatura acadêmica que sugere que ajuste fiscal pelo lado da despesa é menos contracionista para a atividade do que ajuste pelo lado da receita. Eu acho que esse argumento e o fato objetivo de que a carga tributária já é elevada deveriam nos levar a caminhar para um controle de gastos mais rígido. O arcabouço dá condições para, eventualmente, implementar isso, mas ele precisa ser, de fato, ativado.

Mas o arcabouço não perdeu legitimidade com as medidas adotadas?

Eu acho que não ajudam a credibilidade do arcabouço.

Num encontro com jornalistas, o presidente Lula novamente criticou o ajuste fiscal. O sr. vê disposição política para enfrentar a questão do gasto?

Eu entendo que é natural que lideranças políticas no mundo tenham preocupação com o ajuste de despesas, porque pode ter impactos sobre a aprovação. Mas tem evidentes limites do quanto o Estado pode oferecer para a sociedade. E acho que essa é uma discussão que devemos ter em algum momento. Se a gente tem uma carga tributária elevada, uma dívida pública elevada e os gastos também são elevados, talvez, a gente tenha de repensar um pouco as nossas expectativas sobre o que o Estado pode oferecer para a sociedade e para quem. O Brasil é um país campeão de tratar os desiguais de forma igual, oferecendo subsídios, por exemplo, para pessoas que não precisam. Eu acho que essa revisão dos gastos é superimportante. Eu tenho expectativa de que isso gere um aumento de eficiência. Na minha visão, assegurar a solvência do Estado é mais importante para governos que querem que o Estado ofereça serviços. Eu não acho que a responsabilidade fiscal e social estejam divorciadas. Elas andam juntas.

Essa agenda de despesa sai nesse governo?

Ainda tem tempo. Eu acho que uma coisa é a retórica de campanha e o discurso, e outra coisa são os fatos. A aritmética da dívida é desafiadora e ela, especialmente, torna-se mais desafiadora se você não contempla a contenção de despesa.

O sr. pode dar exemplos de gastos que podem ser cortados?

Não vou entrar em detalhes até para não criar reações corporativas exageradas, mas pode focalizar. Há uma sobreposição de programas de transferências de renda. Você tem algumas categorias do funcionalismo com salário de ingresso muito mais elevado do que o equivalente no setor privado. Isso é de conhecimento comum e dificulta até a gestão de pessoas dentro do setor público, o que é fundamental para que o Estado possa oferecer serviços de qualidade.

Tem muito aquela questão de tratar os desiguais de forma igual. Você oferece alguns serviços públicos de forma gratuita quer a pessoa esteja na base da pirâmide de renda quer a pessoa seja de classe média ou classe média alta. Não seria o caso de focalizar para atender melhor as pessoas da base da pirâmide? Reduzir os subsídios a uns e oferecer mais a outros? Eu acho que é um pouco por esse lado.

Como nos casos de educação e saúde, por exemplo...

Você trata todos iguais quando não são e oferece o mesmo grau de proteção, independentemente do nível de renda e as alternativas que a pessoa pode ter. A minha trajetória acadêmica inicial foi a que muita gente passa. Eu estudei em colégio privado e depois fui estudar numa universidade pública que não custava nada.

Poderia ter pago...

Poderia ter pago.

Mas é uma discussão muito difícil no Brasil...

É difícil, mas é necessária. O professor Marcelo Abreu, da PUC do Rio, foi meu orientador e editou um texto muito importante chamado A Ordem do Progresso. É um livro sobre a história econômica e no prefácio ele fala que governar é escolher. Então, precisamos fazer escolhas. Não dá para querer ter tudo ao mesmo tempo agora.

Nesse cenário de polarização, é viável levar essas discussões adiante?

Eu acho que elas vão acabar sendo impostas pela situação da economia. Eu acredito sempre na solução intermediária. Não vai ser ajuste só pelo lado da despesa, não vai ser ajuste só pelo lado da receita. Agora, hoje, parece que o peso maior está em cima das receitas e eu vejo dificuldade de aumentar a carga tributária de forma importante em termos líquidos. Você pode até redistribuir, mas é difícil aumentar em termos líquidos para gerar o ajuste que eu mencionei antes.

Como o sr. está vendo o cenário daqui para frente com essa deterioração fiscal?

Acabamos de soltar um relatório. Revisamos para cima o PIB deste ano (de 2% para 2,3%), porque a atividade econômica começou mais forte. Houve o efeito de precatórios e do salário mínimo. O salário mínimo tem um impacto fiscal, mas, no curto prazo, gera aumento da demanda do consumo. Outro fator, talvez, mais importante para nossa revisão de PIB foi o crescimento do crédito. Está num ritmo mais forte do que a gente imaginava no ano passado. Mas como a gente também revisou a Selic - deve terminar o ano em 9,75% e, antes, tínhamos 9,25% -, esperamos um crescimento menor no ano que vem, de 1,8%. Não é um cenário de crise, mas também não é um cenário muito exuberante.

A Selic segue no patamar de 9,75% em 2025 também?

Fica. Temos muita incerteza em relação ao ano que vem. Tem incerteza sobre a política monetária dos Estados Unidos, tem a mudança na composição do Banco Central, na presidência. Com tanta incerteza, achamos que, por ora, a projeção mais prudente é de estabilidade. Na medida em que as incertezas forem sendo dirimidas, podemos rever isso para baixo ou para cima.



Na medida em que as incertezas forem sendo dirimidas, a gente pode rever a projeção da Selic para baixo ou para cima, afirma Mesquita Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O juro ainda está alto. O que explica essa alta do crédito?

O juro está alto, mas caiu. O desemprego está baixo. A renda vem crescendo bem, o que significa que a capacidade de pagamento das famílias aumentou. Eu acho que tem mais apetite por parte dos bancos - estou falando do sistema como um todo - para emprestar.

E qual é o cenário para a inflação?



Temos previsão de 3,7% este ano e de 3,6% para o ano que vem. Estamos caminhando lentamente para a meta de 3%. Por que o juro não cai mais rápido? Sempre tem de olhar a projeção de inflação. Se essa projeção de inflação estivesse em 2,7% neste ano e em 2,6% no ano que vem, você poderia ver a queda de juro bem mais intensa. Se eu estivesse projetando uma queda de juros mais intensa com as projeções de inflação que tenho, eu estaria implicitamente assumindo que o Banco Central vai adotar uma postura leniente em relação à inflação. E ele não tem sinalizado isso.

O quanto a transição do Banco Central atrapalha a queda dos juros?

Eu não sei se chega a atrapalhar a queda do juro no curto prazo, mas ela atrapalha a formulação de cenários para médio prazo. No passado distante, eu participei de um grupo de trabalho que estudou como funcionam os comitês de política monetária. E uma das conclusões que chegamos nesse grupo - chefiado pela Janet Yellen (hoje secretária do Tesouro dos EUA) – era que o voto do presidente equivalia a mais ou menos a metade do comitê. Então, a ascendência que o presidente tem sobre o comitê é tamanha que, efetivamente, ela ou ele só precisam de mais um voto para ganhar o debate.

Um nome que seja bem recebido pelo mercado pode fazer essas expectativas de inflação caírem?

Eu acho que ajuda. Não vejo num passe de mágica, algo que um nome, isoladamente, faça as expectativas despencarem para 3%. Mas ajuda e evita também que elas subam. As expectativas para 2025 têm subido. Num primeiro momento, é deter essa deterioração, para depois começar a pensar em queda.

Hoje, o grande favorito para assumir o BC é o Gabriel Galípolo, mas tem uma pesquisa da Quaest que mostra que o mercado prefere o Paulo Picchetti. Como vê o nome do Galípolo?

Não vou fulanizar muito a discussão, mas qualquer pessoa que for colocada no cargo vai ter uma responsabilidade muito clara perante a sociedade, que é entregar a inflação de 3%. Então, se for colocado o diretor Galípolo, ele vai ter essa responsabilidade. E qualquer outro nome vai ter a mesma responsabilidade. E eu acho que vai querer entregar. Não tenho nenhuma evidência até aqui de que a meta será ignorada ou menosprezada. Pode ser que no futuro a gente tenha informações diferentes. Eu acho que a meta para inflação, por ser tão transparente, deixa muito claro quando o Banco Central não está cumprindo. E a pergunta que vem é: por que não está cumprindo? E se a resposta não for convincente, o Banco Central acaba sofrendo uma perda de credibilidade que fica explícita muito rápido e se manifesta em preços de ativos.

E qual é a avaliação da gestão do ministro Haddad?

Eu acho que o ministro está tendo uma luta intensa para conduzir a política fiscal em linha com o arcabouço. E está buscando o ajuste fiscal possível com os instrumentos possíveis. Mas eu acho que não pode colocar tudo isso nos ombros de um só ministério ou de um só ministro ou de um par de ministros. O ajuste que Brasil necessita deveria virar uma política mais ampla, não algo que é apenas de um membro, ainda que ele seja superimportante do governo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 29/04/2024

GOVERNO TEM ROMBO DE R\$ 1,527 BILHÃO NAS CONTAS PÚBLICAS EM MARÇO

No acumulado do primeiro trimestre, resultado é de superávit de R\$ 19,4 bilhões, resultado mais baixo desde 2020

Por Fernanda Trisotto (Broadcast) e Amanda Pupo (Broadcast)

BRASÍLIA - As contas do Governo Central registraram em março um déficit primário (diferença entre receitas e despesas, sem contar o pagamento dos juros da dívida) de R\$ 1,527 bilhão. O resultado negativo veio depois do déficit de R\$ 58,444 bilhões em fevereiro. Em março de 2023, o resultado havia sido negativo em R\$ 7,085 bilhões, em valores nominais.

O resultado do mês passado - que reúne as contas do Tesouro Nacional, Previdência Social e Banco Central - contrariou a mediana das expectativas do mercado financeiro, de um superávit de R\$ 1,4 bilhão, segundo levantamento do Projeções Broadcast.

No acumulado do ano até março, o Governo Central registrou superávit de R\$ 19,431 bilhões, o pior resultado desde 2020. Em igual período do ano passado, esse mesmo resultado era positivo em R\$ 31,209 bilhões, em termos nominais.

Em 12 meses até março, o Governo Central apresenta um déficit de R\$ 247,4 bilhões, equivalente a 2,2% do PIB. Desde janeiro de 2024, o Tesouro passou a informar a relação entre o volume de despesas sobre o PIB, uma vez que o arcabouço fiscal busca a estabilização dos gastos públicos. No acumulado dos últimos 12 meses até março, as despesas obrigatórias somaram 18,3% em relação ao PIB, enquanto as discricionárias (que podem ser remanejadas) do Executivo alcançaram 1,7% em relação ao PIB no mesmo período.



Para Rogério Ceron, será possível alcançar a meta fiscal deste ano, mas é preciso não perder o foco Foto: Wilton Junior/Estadão

Para 2024, o governo persegue duas metas. Uma é a de resultado primário, que deve ser neutro (0% do PIB), permitindo uma variação de 0,25 ponto porcentual para mais ou menos, conforme estabelecido no arcabouço. O limite seria um déficit de até R\$ 28,8 bilhões. A outra é de limite de despesas, que é fixo em R\$ 2,089 trilhões neste ano.

No último Relatório Bimestral de Avaliação de Receitas e Despesas, publicado em março, o Ministério do Planejamento e Orçamento estimou um resultado deficitário de R\$ 9,3 bilhões nas contas deste ano, equivalentes a 0,1% do PIB.

Meta 'factível'

Em entrevista para comentar o resultado das contas públicas, o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, disse considerar "viável e factível" o atingimento da meta fiscal estabelecida para este e para os próximos anos. O governo definiu que, para 2024 e 2025, quer zerar o déficit do resultado primário. Segundo ele, para este ano, há "chance razoável de estarmos no horizonte da banda" permitida pelo arcabouço fiscal, com base no resultado do primeiro trimestre. "Não estamos longe de um patamar para ficar dentro das metas estabelecidas, mas não podemos perder o foco", disse.

Ceron avaliou também que as receitas têm bom desempenho, embora não haja espaço para "relaxamento" por parte do governo no acompanhamento desse número. "Vamos acompanhar o que acontecerá em abril e maio", afirmou o secretário, lembrando que outras medidas podem ser anunciadas pela Fazenda para compensar eventuais frustrações pelo lado das receitas. "Boa notícia é que receita está performando bem, mas não há nenhum espaço para relaxamento", respondeu Ceron ao ser questionado sobre a expectativa do governo sobre a dinâmica da arrecadação nos próximos meses.

O secretário ainda apontou que a discrepância entre o resultado obtido pelo Tesouro no mês de março, de déficit de R\$ 1,527 bilhão, e a mediana esperada pelo mercado, de superávit de R\$ 1,4 bilhão, está "dentro da margem".

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 29/04/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

PETROBRAS PODE FORTALECER INDÚSTRIA NAVAL, AFIRMA MERCADANTE

Presidente do BNDES disse que apenas a carteira de projetos ligados ao setor de óleo e gás conta com R\$ 1,6 bilhões

Por Paula Martini, Valor — Rio



Presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social BNDES, Aloizio Mercadante — Foto: Tomaz Silva/Agência Brasil

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, defendeu que o Brasil volte a investir na indústria naval.

Em evento sobre transição energética nos oceanos, nesta segunda-feira (29), Mercadante reconheceu que o país cometeu erros no passado, mas que é necessário fazer um diagnóstico sobre a atual capacidade do setor.

“Nós temos que fazer um diagnóstico rigoroso sobre a nossa capacidade de construção, qual é a nossa expertise, para não repetir erros que já tivemos e não foram pequenos. Mas nós temos curva de aprendizado e nos recusamos à ideia de que o Brasil não pode entrar nesse segmento”, afirmou Mercadante, em discurso na sede da instituição, no Rio de Janeiro.

Mercadante anunciou que a instituição vai lançar um edital para ouvir todos os segmentos envolvidos na cadeia produtiva e identificar quais são os nichos em que o país tem capacidade de avançar, especialmente na descarbonização da navegação.

“Vamos fazer um estudo rigoroso para dar passos sólidos naquilo que podemos fazer”, completou.

Mercadante afirmou ainda que os investimentos do banco em projetos relacionados à indústria naval devem saltar para R\$ 5 bilhões em 2024, por meio de recursos do Fundo da Marinha Mercante, que é 75% gerido pelo BNDES.

De acordo com ele, as cifras foram de R\$ 491 milhões em 2022 e R\$ 790 milhões em 2023. “Transporte fluvial, rebocadores e balsas graneleiras e minereiras têm demanda muito forte na construção naval. Isso gera musculatura para podermos avançar para projetos mais complexo”, defendeu.

Apenas a carteira de projetos ligados ao setor de óleo e gás conta com R\$ 1,6 bilhões, disse o presidente do banco de fomento. “A Petrobras tem papel muito importante e pode fortalecer esse segmento”, concluiu.

O seminário “Transição energética no mar: desafios e oportunidades para o Brasil” acontece nestas segunda e terça-feira. Além da presença do presidente do BNDES, a abertura do evento conta com a presença do secretário-geral da Organização Marítima Internacional (IMO, na sigla em inglês),

Arsenio Dominguez Velasco, do presidente da FGV, Carlos Leal, e do comandante da Marinha do Brasil, Marcos Olsen.

Também participam a diretora de infraestrutura do BNDES, Luciana Costa, e a conselheira Izabella Teixeira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/04/2024

ENTENDA POR QUE CRIME ORGANIZADO SE INFILTRA EM NEGÓCIOS LEGAIS

Por Valor — São Paulo



Passageira é presa com cocaína no Aeroporto do Galeão / Droga apreendida pela Polícia Federal — Foto: Foto: PF/Foto: PF

O governo federal e o governo do Estado de São Paulo afirmam que tratam como prioridades a segurança pública e o combate ao crime organizado. Os dois afirmam estar agindo para frear a entrada de organizações na economia formal.

“O combate ao crime organizado é uma das prioridades da Secretaria de Segurança Pública, que em 2023 investiu mais de R\$ 257 milhões em ações para combater organizações criminosas e prender seus integrantes”, disse por meio de nota a Secretária da Segurança Pública do Estado.

Fações criminosas, como o PCC, têm cada vez mais adotado a estratégia de misturar o dinheiro ilícito com o de negócios legais para lavar dinheiro. Segundo o Banco Interamericano de Desenvolvimento, a ação do crime organizado retira entre 3,8% e 6% do Produto Interno Bruto (PIB) do país.

A Secretaria de Segurança Pública de São Paulo também afirma estar fortalecendo as forças de segurança “com o objetivo de realizar ações operacionais de inteligência e estratégicas para desarticular o crime organizado, que tem se ramificado em atividades econômicas diversas.”

A secretaria afirmou que em 2023, o crime organizado no Estado sofreu “grande prejuízo” com mais de 187 mil pessoas presas e com 267 toneladas de drogas apreendidas.

Também por meio de nota, o ministério afirmou que segurança é uma prioridade no governo Lula e que no combate ao crime procura enfatizar “a asfixia financeira das organizações criminosas, com o objetivo de enfraquecer seu poder econômico e, conseqüentemente, a penetração destas organizações nos setores econômicos”.

Entre as ações voltadas ao combate ao crime organizado, diz o ministério, está o fortalecimento do Estado na região Amazônica, com recursos previstos da ordem R\$ 2 bilhões. Outra das ações federais é o Programa Nacional de Enfrentamento às Organizações Criminosas (ENFOC), com investimento de R\$ 900 milhões.

O ministério também cita a medida de Garantia da Lei e da Ordem (GLO) nos aeroportos do Galeão e de Guarulhos, e nos portos do Rio de Janeiro, Itaguaí e Santos.

O saldo até o momento é de 138 toneladas de drogas e 273 armas apreendidas, 2713 prisões e retenção ou apreensão de quase R\$ 90 milhões de prejuízo ao crime, disse o ministério.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 29/04/2024

ENQUANTO LULA E MILEI NÃO SE FALAM, GOVERNOS DE BRASIL E ARGENTINA MANTÊM AGENDA COMUM

Chancelarias atuam nos bastidores para evitar que questões pessoais entre mandatários prejudiquem convivência histórica

Por Valor, Agência O globo — Rio



Presentear matéria Javier Milei, presidente da Argentina — Foto: Hollie Adams/Bloomberg

A péssima relação entre os presidentes Luiz Inácio Lula da Silva e o argentino Javier Milei, por divergências ideológicas, não tem impedido o andamento da agenda bilateral entre os países, afirmam interlocutores dos dois governos.

As chancelarias atuam nos bastidores para evitar que questões pessoais entre os mandatários prejudiquem uma convivência histórica, com altos e baixos no campo político, mas com ganhos importantes para as respectivas

economias.

Nos últimos quatro meses, logo após a posse de Milei, reuniões técnicas e políticas nos mais variados níveis vêm ocorrendo de forma avançada em Brasília e Buenos Aires. A expectativa é de fortalecimento do diálogo em um ritmo maior do que nas gestões dos então presidentes Jair Bolsonaro e Alberto Fernández, que também jamais se cumprimentaram.

Somente entre membros das chancelarias, foram três reuniões de alto nível. Além da visita oficial da chanceler argentina, Diana Mondino, no último dia 15, a Brasília, a secretária-geral do Itamaraty, Maria Laura Rocha, foi a Buenos Aires, em março, para um encontro com o vice-chanceler Leopoldo Sahores.

No último dia 19, a secretária de Malvinas, Antártica, Política Oceânica e Atlântico Sul da Argentina, Paola Di Chiaro, também esteve no Itamaraty com o responsável para assuntos multilaterais e políticos da Chancelaria, Carlos Márcio Cozendey.

Na visita, Mondino entregou ao chanceler brasileiro, Mauro Vieira, uma carta de Milei a Lula, reforçando a importância das relações bilaterais. Lula, no entanto, disse que ainda não leu o documento.

Os dois mandatários devem compartilhar o mesmo ambiente em Assunção, em junho, durante a cúpula de presidentes do Mercosul. Levando em conta o comportamento do argentino — que já disse que Lula tem “vocação totalitária”, entre outras coisas — o brasileiro já indicou a interlocutores que não tem interesse em uma conversa bilateral. Mas, apesar da convivência ruim, há exemplos concretos de diálogos, especialmente na área de infraestrutura. Um deles   um acordo que está prestes a ser fechado, após anos de negocia o.

Até o ano passado, Alberto Fernández, aliado de Lula, queria que o controle da fronteira entre São Borja (RS) e Santo Tomé, na Argentina, passasse para as mãos do Estado.

Por considerar que o setor privado administra bem o posto, o Brasil sempre foi contra. Mondino, em sua visita, sinalizou que a fronteira poderá permanecer como está, com a renova o da concessão para administrar o posto.



Também estão em fase de discussão a construção da Ponte Internacional Porto Xavier-San Javier, o lançamento de um novo satélite binacional e medidas para facilitar o fluxo de cidadãos entre os dois países.

Autoridades do Ministério de Minas e Energia também estiveram em Buenos Aires para discutir formas de comprar o gás argentino para abastecer as indústrias brasileiras. E a Petrobras acaba de assinar um memorando de entendimento para estudos de parcerias em gás natural com a estatal de energia argentina Enarsa.

Ao serem perguntados se não haveria risco de Milei vetar possíveis acordos, interlocutores do governo argentino ressaltam que existe um plano de ação de 90 pontos, acertado em junho de 2023 por Lula e Fernández, que jamais foi contestado pelo atual governo.

Outro ponto em destaque foi a rápida indicação, aprovada com celeridade pelo Brasil, do novo embaixador argentino Guillermo Daniel Raimondi. O diplomata de carreira deve chegar a Brasília em alguns dias. Seu antecessor é o político Daniel Scioli, que quase disputou a eleição contra Milei e voltou para Buenos Aires para assumir a Secretaria de Turismo, Ambiente e Esportes.

A avaliação de especialistas é de que Brasil e Argentina não vivem um sem o outro e que uma ruptura seria danosa para os dois lados, principalmente do ponto de vista econômico. Há interesses fortes em jogo tanto de empresários como de representantes da sociedade civil.

A Argentina é o terceiro principal destino das exportações brasileiras e a quarta principal origem de nossas importações. Em 2023, o fluxo de comércio bilateral totalizou US\$ 28,7 bilhões (R\$ 147 bilhões), um crescimento de 0,9% em comparação com 2022.

Para Rubens Ricupero, diplomata, ex-ministro da Fazenda e do Meio Ambiente e ex-secretário-geral da Conferência das Nações Unidas sobre o Comércio e o Desenvolvimento, as relações diplomáticas entre Brasil e Argentina parecem ter ingressado em fase de “relativa” normalização, como resultado do esforço dos dois governos.

Existe disposição para superar os atritos dos primeiros tempos e seguir com o dia a dia, acredita. “No caso da Argentina, é preciso reconhecer que as provocações vieram quase sempre de Milei, se excetuarmos as manifestações de parcialidade em favor da candidatura peronista [de Sergio Massa, ex-ministro da Economia argentino], feitas por Lula durante a campanha eleitoral”.

Ele lembra que o Brasil sempre se mostrou solidário a Buenos Aires em vários episódios recentes relacionados à dívida externa do país. E que vai se beneficiar se a economia do país vizinho melhorar, já que comércio e investimentos poderiam aumentar.

Marianna Albuquerque, professora de Relações Internacionais da UFRJ, resalta que Brasil e Argentina têm uma relação entre Estados, e não de governo. “Bolsonaro e Fernández tinham muitos atritos pessoais, mas nem por isso houve uma ruptura. Os dois países têm uma parceria estratégica, que não é facilmente quebrada por discordâncias ideológicas ou de governo.”

Professor do Instituto de Relações Internacionais da Universidade de Brasília, Virgílio Arraes afirma que Milei está impedido de se afastar tanto do Brasil como da China, país que ele criticou duramente durante a campanha.

“Ainda que a relação bilateral siga retilínea, o desafio para o Brasil é o Mercosul, bloco em que o radicalismo do grupo de Milei pode, sim, atrapalhar no cotidiano. Mesmo assim, a Argentina fica entre a cruz e a espada: qual primazia econômica seria melhor ou mais tolerável? A da China ou a do Brasil?”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/04/2024

SE PERDEMOS A ÂNCORA FISCAL, O TRABALHO MONETÁRIO FICA MAIS DIFÍCIL DE FAZER, DIZ CAMPOS NETO

“Quando tenho menos credibilidade na ancora fiscal, afeta a expectativa de inflação e afeta os juros longos”, disse o presidente do Banco Central (BC) em evento do Insper

Por Gabriel Shinohara, Valor — Brasília



Em evento em São Paulo, o presidente do BC, Roberto Campos Neto, pontuou que os banqueiros centrais do mundo subiram os juros para combater a inflação, mas que a questão fiscal está ainda tímida — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/Agência Brasil

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, afirmou que se perder a âncora fiscal, o trabalho monetário fica mais difícil de fazer, “fica mais caro de fazer”. Campos Neto palestrou nesta segunda-feira (29) em evento no Insper, em São Paulo.

O presidente do BC ressaltou que há uma questão global sobre o fiscal e que os governos, de forma geral, precisam diminuir a parte fiscal. Antes de falar sobre essa necessidade, Campos Neto contextualizou o cenário global em que os países saíram da pandemia mais endividados e citou alguns lugares como os Estados Unidos, que “ainda têm vários programas de gasto abertos”.

Segundo o presidente do BC, o Brasil tem um pouco esse problema também. Mas, ele ressaltou que o país fez uma correção grande, “só que a gente precisava fazer, vamos dizer assim, uma correção fiscal”. “Quando tenho menos credibilidade na ancora fiscal, afeta expectativa de inflação e afeta os juros longos”, disse.

O presidente do BC pontuou que os banqueiros centrais do mundo subiram os juros para combater a inflação, mas a questão fiscal está ainda tímida. “A gente não vê, globalmente falando, um debate muito maduro nem nos poderes executivos nem nos congressos sobre a necessidade de se fazer o fiscal. Não estou falando do Brasil, estou falando de mundo”, afirmou.

Campos Neto ressaltou que é difícil cortar gastos no Brasil porque o país tem uma estrutura muito rígida, com discricionário pequeno.

Autonomia do BC

Ele também falou sobre o Projeto de Emenda à Constituição (PEC) 65/23, que trata da autonomia financeira do BC. Destacou que esse é um tema de modernização e a autoridade monetária passa por um problema de remuneração de funcionários, um problema administrativo e uma parte de recursos para projetos, ressaltando que o orçamento de projetos é de R\$ 15 milhões, “um quinto do que era cinco anos atrás”.

Segundo Campos Neto, o BC precisa se modernizar administrativamente para fazer as entregas do futuro. Questionado sobre se há algum perigo para o funcionamento do Pix, o presidente do BC ressaltou que, “hoje, não corre perigo de dar problema grande no Pix, a gente tem isso mais ou menos garantido”. Ele pontuou que alocou um número grande de funcionários da parte de segurança, o que, por outro lado, prejudicou a parte de inovação de novas funcionalidades.

Spread bancário

No evento em São Paulo, Campos Neto também falou sobre spread bancário. Ele explicou que o spread bancário tem uma parte que são custos e impostos e outra que é a assimetria, e “o que a gente fez foi tentar diminuir a assimetria de informação”, disse.

Segundo ele, há uma agenda que foi feita “e continua em evolução” nesse tema. Dentro da agenda de inovação do BC, há o open finance que permite que o cliente compartilhe suas informações com instituições financeiras.

Questionado sobre crédito no Brasil, Campos Neto ressaltou que a recuperação do crédito é muito baixa, citando que apenas 18 centavos de cada real é recuperado. O presidente do BC citou que o processo de recuperação no Brasil é judicial, e não extrajudicial, o que torna o processo “longo e custoso”.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 29/04/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PRODUÇÃO DE PETRÓLEO E GÁS NATURAL DA PETROBRAS CRESCE 3,7% EM 12 MESES

Da Redação OFFSHORE 29/04/2024 - 20:40



Evolução da produção de cinco FPSOs e entrada de 19 novos poços contribuíram para o resultado

A produção média de óleo, LGN e gás natural da Petrobras no 1º trimestre de 2024 (1T24) alcançou 2.776 milhões de barris de óleo equivalente por dia (boed), um aumento de 3,7% em comparação com a produção do mesmo período do ano anterior (1T23). Dentre os principais fatores para essa variação, destaque para a evolução da produção (ramp-ups) dos FPSOs "Almirante Barroso", "P-71", "Anna Nery", "Anita Garibaldi" e "Sepetiba", além da entrada em produção

de 19 novos poços de projetos complementares nas Bacias de Campos (11) e Santos (oito).

Na comparação com o 4T23, a produção foi menor em 5,4%, devido, principalmente, ao maior volume de perdas por paradas e manutenções, dentro do previsto no Plano Estratégico 2024-28 (PE 2024-28), e ao declínio natural de campos maduros. Esses efeitos foram parcialmente compensados pela maior contribuição dos FPSOs "Almirante Barroso" (campo de Búzios) e "P-71" (campo de Itapu), após atingirem o topo de produção durante o 4T23, e pelo ramp-up dos FPSOs "Sepetiba" (campo de Mero) e "Anita Garibaldi" (campos de Marlim, Voador e Espadim).

A Petrobras iniciou, em 7 de março, o escoamento de gás pela "P-68", localizada nos campos de Berbigão e Sururu, contribuindo para o aumento da confiabilidade de entrega de gás, através da malha integrada da Bacia de Santos. Em 24 de fevereiro, o FPSO "Marechal Duque de Caxias" saiu do estaleiro em Yantai, China, rumo ao campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos. A plataforma, que será o terceiro sistema definitivo de produção do campo, está prevista para entrar em operação no segundo semestre deste ano e tem capacidade para produzir até 180 Mbpd de óleo e 12 MMm³/d de gás natural. A jazida compartilhada de Búzios atingiu, em março de 2024, a marca de 1 bilhão de barris de óleo produzidos. Atualmente, o campo opera com cinco plataformas: "P-74", "P-75", "P-76", "P-77" e "Almirante Barroso". O horizonte do PE 2024-28 da Petrobras prevê a instalação de mais seis unidades no campo até 2027.

No segmento de Refino, Transporte e Comercialização, a produção total de derivados no 1T24 foi de 1.753 mbpd, 6,1% acima da produção do 1T23. A participação de diesel, gasolina e QAV em relação à produção total foi de 67% no 1T24, em linha com o mesmo período no ano anterior. O fator de utilização total (FUT) do parque do refino continua elevado, atingindo 92% no 1T24, 7 pontos percentuais (p.p) acima do 1T23 e 2 p.p. abaixo do 4T23, mesmo com importantes paradas

programadas na Repar e na Replan, além da menor de demanda no 1T em relação ao 4T por conta da sazonalidade.

No 1T24 os óleos do pré-sal representaram 67% da carga processada no Refino, 2 pontos percentuais acima do 4T23, contribuindo para uma atividade de refino mais sustentável e alto rendimento de diesel, gasolina e QAV. No tema Eficiência Energética e Excelência Operacional do Refino, o Programa RefTOP, a partir do PE 2024-28, contempla todas as refinarias do parque. Os projetos e iniciativas de otimização do Programa contribuíram para a Petrobras atingir 36,3 kgCO₂e/CWT em Intensidade de Emissão de Gases de Efeito Estufa no 1T24, 1,4 kgCO₂e/CWT a menos em relação ao 1T23, e 104,8 em Intensidade Energética, 1,7 pontos abaixo do 1T23, seguindo o foco para alcance dos compromissos assumidos pela companhia para 2030. Esses resultados indicam uma redução no trimestre de emissão de gases do efeito estufa equivalente a mais de 2.200 ônibus urbanos circulando cinco dias por semana, 300 km/dia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

PETROBRAS ASSINA MEMORANDO DE INTENÇÕES PARA PROJETO DE EÓLICA OFFSHORE NO RN

Da Redação OFFSHORE 29/04/2024 - 20:39



A Petrobras e o governo do Rio Grande do Norte assinaram, nesta segunda-feira (29), um memorando de entendimentos que prevê estudos sobre a viabilidade da implantação de um projeto piloto de eólica offshore no estado. O memorando prevê que o Rio Grande do Norte promova ações como o alinhamento do projeto com programas e políticas estaduais, apoio aos processos necessários para estudos e pesquisa para o desenvolvimento e implantação de projeto e fomenta ações para melhoria da região onde o projeto piloto será implementado.

A Petrobras irá disponibilizar estudos sobre os possíveis impactos ambientais e sociais decorrentes da instalação do projeto, atuando em sinergia para a viabilização do projeto piloto.

“A Petrobras vem estabelecendo parcerias com instituições e empresas, visando a aquisição de conhecimento e capacitação no segmento de eólicas offshore, no sentido de avaliar futuros projetos e oportunidades neste segmento. O Rio Grande do Norte tem uma vocação natural, um regime de ventos excelente para projetos de eólica offshore e acreditamos que essa vocação do Estado deve ser aproveitada”, afirmou o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

A Petrobras é hoje a empresa com maior potencial em projetos de geração eólica offshore em estudos do país em capacidade protocolada junto ao Ibama, além de apostar em pesquisa e desenvolvimento para viabilizar projetos inovadores em eólica offshore. A companhia solicitou o início de processo de licenciamento de projetos em 10 áreas com potencial total de 23 GW, sendo sete projetos no Nordeste, que somam 14,3 GW de capacidade, além de manter estudos em sete áreas em parceria com a Equinor, que somam mais 14,5 GW de potencial total.

A empresa conduz a maior campanha de mapeamento eólica no Brasil. No ano passado, a empresa completou uma década do início de medições eólicas offshore e intensifica as campanhas de medição em algumas localidades no mar brasileiro, fundamentais para a avaliação da viabilidade técnica de futuras instalações de energia eólica offshore. É o caso, por exemplo, de seis plataformas localizadas em águas rasas no litoral dos estados do Rio Grande do Norte, Ceará e Espírito Santo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

PETROBRAS E ABIQUIM ASSINAM PROTOCOLO DE INTENÇÕES EM BUSCA DE OPORTUNIDADES NA ÁREA DE GÁS E ENERGIA

Da Redação OFFSHORE 29/04/2024 - 20:38



A Petrobras assinou um protocolo de intenções com a Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim) para a área de gás e energia. O objetivo do acordo é desenvolver oportunidades para a companhia e os associados da entidade, a fim de identificar novos potenciais negócios nas áreas de gás natural e/ou energia. O documento foi assinado no dia 15 de abril e tem prazo de vigência de um ano, com possibilidade de prorrogação.

As indústrias e empresas associadas da entidade são consumidoras dos produtos da companhia.

Fundada há 60 anos, a Abiquim é uma associação sem fins lucrativos e congrega indústrias químicas de grande, médio e pequeno portes, bem como prestadores de serviços ao setor nas áreas de logística, transporte, gerenciamento de resíduos e atendimento a emergências.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

SAPURA ANUNCIA NOVO POSICIONAMENTO DE MARCA E PASSA A SE CHAMAR SEAGEMS

Da Redação OFFSHORE 29/04/2024 - 20:37



No ano em que completa 10 anos de operação, a Sapura, empresa especializada em soluções práticas em engenharia submarina, passa a se chamar Seagems (sea: mar; gems: pedras preciosas). O novo nome faz referência aos seis navios PLSV da companhia, que foram batizados de: "Diamante", "Topázio", "Ônix", "Jade", "Esmeralda" e "Rubi".

“Nossos navios levam o nome de pedras preciosas. E nossos profissionais são as nossas joias. Daí a inspiração para a Seagems. Essa transformação representa mais do que uma mudança de nome. A

renovação vem com o objetivo de tornar nossa identidade mais forte e única, com mais significado. Um passo crucial para fortalecer a imagem da nossa organização e aprimorar a entrega de serviços”, afirmou o CEO, Rogerio Salbego.

A nova estrutura organizacional trará um aumento de eficiência e flexibilidade para a empresa a partir da divisão entre as atividades de natureza técnica e operacional (realizadas nas embarcações), e as atividades administrativas (de gestão de projetos e de suporte às operações), que, além de servirem à própria Seagems Offshore, permitirão a expansão para projetos subsea de naturezas diversas, demandados por seus acionistas, clientes ou parceiros.

“Teremos boas oportunidades de atuação em águas internacionais, operações em modelo asset-light, que se resume em contratar embarcações de outros armadores com tempo ocioso para operações spot da Seagems, usando nossa própria expertise e equipe de profissionais”, destacou Salbego, CEO da companhia.

Ainda de acordo com o presidente da Seagems, apesar da mudança do nome, os empregados sentirão que sua rotina muda muito pouco. A ideia é uma transição tranquila e que mantenha todos os benefícios, além de adicionar algumas novidades internas.

“Nos comprometemos em realizar uma transição transparente para a Seagems, principalmente no que envolve nossos empregados, que terão todos os seus direitos e rotinas assegurados. Além disso, nossa relação com parceiros, fornecedores e clientes permanece a mesma”, concluiu Rogerio.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

PETROBRAS VOLTA A CONTRATAR SONDAS DE PERFURAÇÃO DE POÇOS DE PETRÓLEO E GÁS EM TERRA

Da Redação ECONOMIA 29/04/2024 - 20:38

Companhia prevê contratação de quatro sondas terrestres para projetos na Bahia e no Amazonas

A Petrobras lançou na sexta-feira (26) processo de licitação para contratação de quatro sondas de grande porte, que vão perfurar poços de produção de petróleo e gás onshore nos campos de Araçás, Fazenda Azevedo, Massapê, Taquipe, Fazenda Boa Esperança, entre outros, na Bahia, e de Rio do Urucu, Sudoeste do Urucu e Leste Urucu e Arara Azul, no Amazonas. As sondas a serem contratadas podem perfurar poços de até 4.000m de profundidade.

As sondas devem iniciar as operações no segundo semestre de 2025. Com isso, a Petrobras retoma o desenvolvimento da produção de campos terrestres nos estados da Bahia e Amazonas, sendo o primeiro, com extração majoritária de óleo e o segundo, de gás.

“É importante a Petrobras voltar a investir em projetos rentáveis de exploração de petróleo e gás onshore. Assim, conseguimos ampliar nosso portfólio, aumentando a produção em um cenário de menor custo de investimentos que offshore, mas com importante retorno para a Petrobras e o Brasil”, disse o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Carlos Travassos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

PORTO ITAPOÁ INAUGURA TERCEIRA FASE DE EXPANSÃO COM INVESTIMENTOS DE R\$ 815 MILHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 29/04/2024 - 20:37



O Porto Itapoá inaugurou na última quinta-feira (25) a fase III de expansão do terminal, com mais 200 mil m² de pátio, contemplando armazém de 8 mil m², finalizando um aporte de R\$ 815 milhões.

Com essa ampliação, o Porto Itapoá passa operar um dos maiores pátios de contêineres do Brasil, com 455 mil m², o que vai lhe proporcionar a capacidade de movimentar até 2 milhões de TEUs por ano. Faz parte destes investimentos também a aquisição de grandes equipamentos e ampliação dos berços de atracação.

Em seu discurso, o presidente do Terminal, Cássio Schreiner, afirmou que na totalidade de seu projeto o Porto Itapoá já investiu R\$ 2,5 bilhões de reais e, para os próximos anos, serão mais de R\$ 2 bilhões. “Nos últimos anos, fomos uma das empresas que mais investiu em nossa região. E não pretendemos parar por aqui. Já estamos planejando as obras para adicionar mais pátio, mais píer, mais equipamentos e ainda muito mais pessoas. E isso só é possível quando o Poder Público compreende nosso propósito, e cria condições favoráveis para a iniciativa privada concretizar seus objetivos, ajudando a sociedade e o País em sua estratégia de desenvolvimento, através do que sabemos fazer de melhor, que é empreender.”

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

RUMO LANÇA RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE 2023

Da Redação *PÓRTOS E LOGÍSTICA* 29/04/2024 - 20:36



Com a estratégia concentrada em soluções logísticas de baixo carbono, a Rumo contribuiu para evitar a emissão de 6,6 milhões de toneladas de CO²

A Rumo, operadora logística de ferroviária, publicou seu Relatório de Sustentabilidade 2023. Os destaques apontados pela empresa incluem ser a primeira e única empresa brasileira do setor de logística a compor duas carteiras do Índice Dow Jones de Sustentabilidade (DJSI) – Dow Jones Sustainability World Index e Dow Jones Sustainability Emerging Markets. As operações registraram aumento de 3% no volume total

transportado em comparação a 2022.

Outros avanços são aumento para 26% de mulheres em cargos de liderança; redução de 27% na taxa de acidentes ferroviários; e 6,6 milhões de toneladas de emissões de CO₂ evitadas na atmosfera, quantidade que seria emitida se caminhões estivessem transportando a carga equivalente.

Entre as ações voltadas ao desenvolvimento socioeconômico das comunidades que vivem no entorno das ferrovias, a Companhia divulga investimento total de mais de R\$ 14 milhões, com 169 iniciativas e ações que impactaram 3,8 milhões de pessoas em 115 municípios.

Em 2023, a Rumo iniciou os testes em caráter piloto para operar suas duas locomotivas híbridas, as primeiras no Brasil. Fabricadas pela Progress Rail, o consumo de combustível dos equipamentos é 22% menor, em comparação às locomotivas convencionais.

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 29/04/2024

PRODUÇÃO DE AÇO DA ARCELORMITTAL AUMENTA 16,5% EM 2023 E LUCRO CAI 54,5%

Da Redação *ECONOMIA* 29/04/2024 - 20:35



Incorporação da Unidade do Pecém, produtora de placas no Ceará, contribuiu para a performance da empresa

A ArcelorMittal Brasil registrou resultados financeiros e operacionais acima das expectativas em 2023, apesar da pressão imposta pela importação de produtos de aço e do baixo crescimento do consumo interno. Contribuiu para o bom desempenho da empresa a consolidação da Unidade do Pecém (antiga Companhia Siderúrgica do Pecém), que passou a reportar seus resultados junto à ArcelorMittal Brasil desde

março do ano passado.

Com a aquisição da Unidade do Pecém, a ArcelorMittal se firmou como a maior produtora de aço do Brasil e da América Latina, com uma produção de 14,8 milhões de toneladas em 2023 (somando as operações no Brasil, Argentina e Costa Rica), o que representou aumento de 16,5% em relação ao exercício anterior. Além da incorporação de Pecém, os resultados da empresa foram sustentados pela performance operacional de suas unidades, foco em produtos exclusivos e de alto valor agregado, estabelecimento de sinergias e redução de custos.

O volume de vendas em 2023, de 14,4 milhões de toneladas, representou acréscimo de 15,9% na comparação com o ano anterior. A receita líquida foi de R\$ 69,8 bilhões, uma leve queda de 2,6% na mesma comparação. Já o Ebitda (resultado operacional consolidado) foi de R\$ 9,2 bilhões, retração de 38%, mas suficiente para registrar uma Margem Ebitda de 13% sobre a receita líquida.

O lucro líquido atingiu R\$ 4,1 bilhões, diminuição de 54,5% em relação a 2022, mas acima das expectativas para um mercado interno impactado pelo aumento das importações de aço.

As duas operações de mineração no Brasil (Mina de Serra Azul e Mina do Andrade, ambas em Minas Gerais) performaram bem ao longo do ano, com aumento de 3,3% nos volumes produzidos (para 3,4 milhões de toneladas no ano).

“Os resultados mostram a resiliência e a capacidade de reação da ArcelorMittal Brasil em momentos desafiadores. São, também, reflexo do esforço contínuo de todo o nosso time focado na excelência das operações industriais, na inovação e na agregação de produtos e serviços de alta qualidade para os clientes. Nossas plantas são, hoje, referência mundial em performance e sustentabilidade”, disse Jefferson De Paula, presidente da ArcelorMittal Brasil e CEO da ArcelorMittal Aços Longos e Mineração LATAM.

Investimentos

Apesar do mercado adverso, a ArcelorMittal manteve seu programa de investimentos em expansão, o maior em andamento no setor siderúrgico brasileiro, que somará R\$ 25 bilhões.

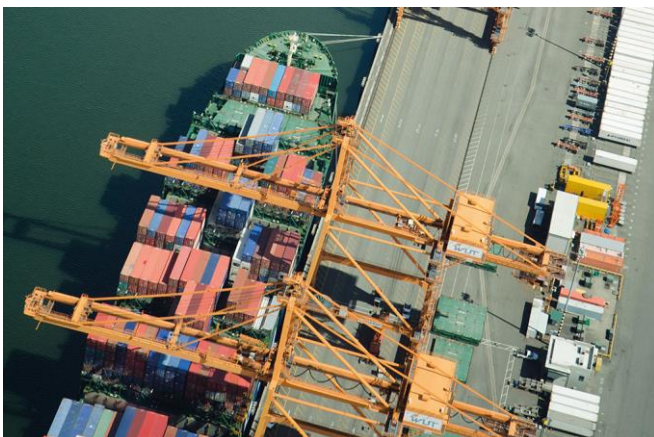
Em março de 2023, foi concluída a incorporação da Unidade do Pecém com a aquisição da totalidade das ações por R\$ 11,2 bilhões, consolidando a ArcelorMittal como líder e maior produtora de aço do Brasil e da América Latina. A usina tem a capacidade de 3 milhões de toneladas/ano e está estrategicamente localizada no Complexo do Pecém, com acesso, via correias transportadoras, ao Porto do Pecém. Essa estrutura possibilita a integração da unidade à rede global de produção de aço da ArcelorMittal.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

ARRECAÇÃO DO AFRMM TOTALIZOU R\$ 786 MILHÕES NO 1º TRIMESTRE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 29/04/2024 - 19:42



Ministério de Portos e Aeroportos informou que arrecadação líquida, de janeiro a março, somou R\$ 699 milhões, 17% abaixo dos R\$ 841 milhões registrados nos três primeiros meses do ano passado

Os valores arrecadados no Adicional ao Frete para a Renovação da Marinha Mercante (AFRMM) totalizaram R\$ 786 milhões no primeiro trimestre deste ano. O montante ficou 12,3% abaixo dos R\$ 896 milhões recolhidos no mesmo período de 2023. A arrecadação líquida

nos três primeiros meses do ano totalizou R\$ 699 milhões, 17% inferior aos R\$ 841 milhões registrados no primeiro trimestre do ano passado. As informações constam no relatório trimestral do AFRMM consolidado pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), publicado nesta segunda-feira (29).

Os valores líquidos incluem os itens relativos à emenda constitucional 126/2022, que desvincula os 30% das receitas de contribuições sociais, impostos, taxas e multas da União até o final de 2024

(DRU), bem como a parcela que cabe ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) referente aos fundos: Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico – FNDCT (3%); do Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo – FDEPM (1,5%); e Naval – FN (10,40%). No primeiro trimestre, cada um desses itens (FMM, DRU, FNDCT, FDEPM e FN) teve variação negativa de aproximadamente 17% na comparação ano a ano, uma vez que são proporções fixas da arrecadação.

O quantitativo de recursos arrecadados ao Fundo da Marinha Mercante (FMM) no 1º trimestre de 2024 foi de R\$ 1,3 bilhão, 12% abaixo dos R\$ 1,5 bilhão no mesmo período do ano passado. De janeiro a março de 2024, foram aplicados R\$ 221 milhões de recursos do FMM, 69% a mais do que os R\$ 131 milhões desembolsados no mesmo período de 2023. Do total no 1T24, R\$ 98 milhões foram para financiamento de projetos de embarcações, alta de 46,5%, já que foram financiados R\$ 67 milhões no mesmo período de 2023. Os valores efetivamente repassados pelos agentes financeiros para projetos de estaleiros no primeiro trimestre deste ano totalizaram R\$ 15,4 milhões, queda de 42% aos repasses nesta rubrica nos três primeiros meses de 2023 (R\$ 10,9 bilhões).

Também como em 2023 e em 2022, não houve nenhum ressarcimento às empresas brasileiras de navegação (EBNs) da parcela (DNHI) que lhes cabe do AFRMM. Esses valores correspondem às parcelas que deixaram de ser recolhidas em razão dos casos de não incidência previstas nas leis 9.432/1997 e 10.893/2004. Já o ressarcimento relativo à Receita Federal somou R\$ 84 milhões nos três primeiros meses do ano, 57% acima dos R\$ 53,5 milhões de janeiro a março de 2023.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

BNDES PROJETA CONTRATAR R\$ 6,6 BILHÕES DO FMM PARA INFRAESTRUTURA E O&G

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 29/04/2024 - 16:02



Rossana Fraga/Divulgação BNDES

Desse total, previsto para esse ano, R\$ 5 bilhões são destinados principalmente a projetos de navegação interior e apoio portuário. Mercadante anunciou spread reduzido para embarcações com menores níveis de emissões

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) projeta contratar, em 2024, um montante da ordem de R\$ 6,6 bilhões de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para novos projetos. Desse total, R\$ 5 bilhões são referentes a projetos de

infraestrutura e logística, principalmente dos segmentos de transportes fluviais (barcaças graneleiras e balas mineraleiras), além de empurradores fluviais e rebocadores. Outros R\$ 1,6 bilhão estão em análise para o setor de petróleo e gás, incluindo barcos de apoio offshore, navios-tanque, módulos, FPSOs, bem como descomissionamento.

O BNDES, que responde por cerca de 75% dos financiamentos do fundo setorial, não realizou contratações no segmento de infraestrutura e logística em 2022 e contratou R\$ 223 milhões no ano seguinte. De 2023 a 2024, o banco projeta crescimento de 2.142% nas contratações, crescimento puxado pela navegação interior e pelos segmentos de commodities (agronegócio e mineração). No setor de O&G, há perspectiva de crescimento de 230% nas contratações, puxado por demandas da Petrobras e da Transpetro. O banco de fomento somou R\$ 484 milhões para o segmento de O&G em 2023, ante R\$ 491 milhões no ano anterior.

“Existe uma demanda forte e isso gera musculatura na construção naval para avançarmos com mais segurança para projetos mais complexos”, afirmou o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, nesta segunda-feira (29), durante o seminário ‘Transição Energética no Mar: Desafios e Oportunidades para o Brasil’, promovido pelo BNDES, em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV) e a Marinha do Brasil, no Rio de Janeiro (RJ). Ele acrescentou que os R\$ 6,6 bilhões são voltados para projetos com taxa de longo prazo (TLP) e sem subsídios na linha de crédito. Segundo Mercadante, os projetos estão em análise e têm potencial para alavancar esse setor de forma rápida.

Spread reduzido

Na ocasião, Mercadante apresentou uma medida de incentivo do banco para aumentar a competitividade de projetos de construção de embarcações que reduzam a emissão de gases do efeito estufa. Os projetos que estiverem com a perspectiva de reduzir 30% das emissões terão um desconto de 0,2% no spread do BNDES na construção. Também serão aplicados descontos de 0,4% na modernização e conversão, e de 0,2% para manutenção, reparo e docagem. O presidente do BNDES explicou que a medida foi desenhada com a finalidade de ser um incentivo à descarbonização da frota naval, seguindo os parâmetros da Organização Marítima Internacional (IMO). “Estamos reduzindo o spread para fomentar, induzir e estimular mais projetos e mais investimentos nessa área”, garantiu.

Mercadante disse que o BNDES acredita na engenharia naval brasileira e que o país tem condições de alavancar a indústria e se destacar em diferentes nichos, como petroleiros classe MR1 e MR2, além de navios gaseiros, que são embarcações de menor porte. Ele destacou que a Petrobras possui papel importante porque é uma grande afretadora e que a Transpetro, com uma frota de 26 navios de grande porte, pode fortalecer esse segmento. “Existe uma demanda forte e isso gera musculatura na construção naval para avançarmos com mais segurança para projetos mais complexos”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 29/04/2024

PETROBRAS ASSINA CONTRATOS PARA CESSÃO DE CAMPOS HIBERNADOS NA BACIA DE CAMPOS

Da Redação OFFSHORE 28/04/2024 - 18:49



A Petrobras assinou na quinta-feira (25) contratos para a cessão da totalidade de sua participação nos campos de Cherne e Bagre, localizados em águas rasas na Bacia de Campos, para a Perenco Petróleo e Gás do Brasil Ltda (Perenco). A produção dos dois campos foi interrompida em março de 2020 e as respectivas plataformas estão hibernadas desde então.

O valor a ser recebido pela Petrobras com a operação é de US\$ 10 milhões, sendo US\$ 1 milhão à vista e o restante no fechamento da transação, sujeito aos ajustes previstos no

contrato.

A transferência desses campos para a Perenco traz a perspectiva de retomada da produção pelo novo operador, configurando alternativa mais vantajosa para a Petrobras em comparação à opção de descomissionamento das instalações e devolução das concessões à ANP. Ao mesmo tempo, essa transação possibilita que a Petrobras direcione seus investimentos no segmento de E&P para ativos mais aderentes à estratégia da companhia, que envolve, entre outros fatores, a descarbonização crescente das operações.

Não haverá prejuízo ou transferência de qualquer empregado da Petrobras em decorrência da cessão dos ativos, uma vez que a maior parte dos trabalhadores que atuavam na operação já foi realocada para outras atividades da companhia. O efetivo mínimo mantido para manutenção dos ativos hibernados integrará outras operações após a conclusão da transferência dos campos.

Os campos de Cherne e Bagre foram adquiridos por meio da Rodada Zero da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Os campos estão situados na Bacia de Campos, a 73 quilômetros da costa do estado do Rio de Janeiro, em profundidade d'água que varia de 108 a 150 metros. Até a interrupção da produção, em março de 2020, os campos de Cherne e Bagre produziam por meio das plataformas PCH-1 e PCH-2, que estão atualmente hibernadas. Em maio de 2022, foi iniciado junto à ANP o processo para devolução das concessões de Cherne e Bagre, tendo a Petrobras iniciado o planejamento para o descomissionamento das instalações de produção associadas a esses campos.

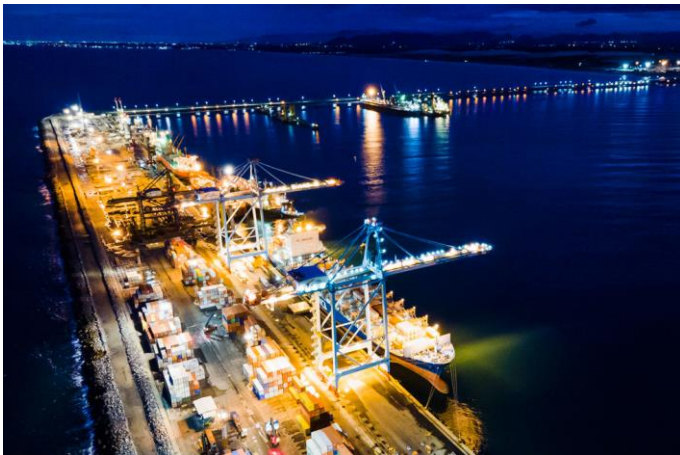
Sobre a Perenco

A Perenco Petróleo e Gás do Brasil Ltda é uma subsidiária da Perenco S.A., uma das maiores empresas independentes de óleo e gás, com operações em 14 países. No Brasil, a Perenco opera desde 2019 os campos de Carapeba, Pargo e Vermelho, localizados em águas rasas na Bacia de Campos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/04/2024

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DO PECÉM CRESCE 18% NO PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/04/2024 - 18:48



A movimentação geral no Porto do Pecém foi 18% maior nos três primeiros meses deste ano em comparação com o mesmo período de 2023. Foram 4,4 milhões de toneladas de janeiro a março de 2024. No ano anterior, o total para o período foi de 3,7 milhões de toneladas. Em comparação a fevereiro deste ano, também houve um crescimento de 26%: 1.523.833 toneladas em março e 1.287.128 toneladas no mês anterior.

“Esse crescimento é fruto do nosso esforço contínuo em trazer cargas para o Pecém e, conseqüentemente, mais desenvolvimento

para o Estado do Ceará. Destacamos a exportação de minério de ferro, movimentação de contêineres, eólicos, materiais siderúrgicos e fertilizantes como pilares do nosso crescimento nesse primeiro trimestre. É um bom começo, reforça a eficiência operacional do Porto e a nossa posição como um dos principais terminais portuários do Norte e Nordeste do Brasil”, destaca o diretor comercial do Complexo do Pecém, André Magalhães.

Do total movimentado em cabotagem, o maior índice foi de carga containerizada (50,5%), seguido pelo granel sólido (43,3%) e pela carga geral/solta (6,3%). Os principais produtos movimentados foram minérios, cereais, combustíveis minerais, ferro fundido, plásticos e bebidas.

Já na navegação em longo curso, o maior movimento foi de granel sólido (52%), seguido pela carga geral/solta (40%) e pela carga containerizada (8%). Os principais produtos movimentados foram combustíveis minerais, ferro fundido, máquinas, frutas sal e minérios.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 28/04/2024

MOVECTA REGISTA RECEITA RECORDE EM 2023

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 28/04/2024 - 18:48



Companhia tem alta de 12,6% no faturamento 33% no Ebitda

A Movecta, empresa de logística integrada, encerrou o ano passado com faturamento de R\$ 667 milhões, registrando alta de 12,6% frente a 2022, quando contabilizou receitas de R\$ 592,3 milhões.

“Foi mais um ano desafiador e que nos encheu de orgulho, tanto pelos resultados conquistados como pela dedicação do nosso time para entregar as melhores soluções aos nossos clientes. Também registramos melhorias significativas nos indicadores de eficiência operacional e aumento da produtividade em todas as etapas da cadeia logística. Esses ganhos são percebidos tanto pelos clientes quanto pela nossa equipe, fortalecendo a construção de relações de confiança com todos os parceiros da companhia. Este é um ativo intangível e que faz toda a diferença na construção de uma relação sustentável e de longo prazo”, conta Rodrigo Casado, CEO e presidente da Movecta.

O Ebitda contábil (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) da Movecta atingiu valor inédito, passando de R\$ 79 milhões em 2022 para R\$ 105 milhões no ano passado, representando avanço de 33% no período.

“Para dar continuidade ao crescimento da Movecta de forma estruturada temos previstos investimentos em mais de R\$ 100 milhões até 2026. Esta é mais uma iniciativa que reafirma nosso compromisso estabelecido no lançamento da nova marca Movecta: investir intensamente em infraestrutura para aprimorar continuamente o nível de serviço oferecido aos nossos clientes, como também avançar em nossa transformação digital e verticalizar nossas ofertas de soluções, sempre com o objetivo de gerar valor e expandir os negócios de nossos clientes. Internamente vamos focar em impulsionar o crescimento em novas receitas, fortalecer a recorrência através de uma estratégia de intimidade com os clientes e otimizar a rentabilidade por meio de operações eficientes, produtividade e estratégias comerciais”, detalha o executivo.

Parte significativa da alta da receita da Movecta no ano passado pode ser creditada ao aumento da movimentação das cargas refrigeradas nos portos onde a companhia atua (Suape, Santos e Itajaí), com alta de 11% no período, e destaque aos produtos farmacêuticos, com incremento de 28%. No total foram movimentados 83 mil contêineres nos terminais da Movecta em todo o país 2023.

Outra frente que contribuiu para a alta das receitas da companhia no ano foi o manuseio e armazenamento de carga fracionada. Esse tipo de serviço, que demanda conhecimento técnico e especializado, acabou impulsionando o faturamento da Movecta, especialmente nas cidades portuárias onde atua. “Notamos uma maior demanda de empresas buscarem compartilhamentos de custos em contêineres. Essa modalidade de serviço cresceu bastante, mostrando nossa expertise em atender uma demanda logística das empresas”, diz Casado.

No ano passado a Movecta anunciou investimentos da ordem de R\$ 50 milhões em um centro de distribuição em Itajaí (SC), ampliando o leque de soluções logísticas na região. O espaço conta com 7,4 mil metros quadrados dedicado à operação de armazenamento e é o segundo CD da companhia na cidade, que agora contabiliza mais de 10 mil metros quadrados disponíveis na região. Os investimentos destinados para o CD estão previstos até 2026.

“Além destes investimentos locais, vamos garantir a implementação eficaz das diretrizes definidas em nosso planejamento estratégico, sustentando o crescimento da Movecta de forma estruturada. Nosso objetivo é consolidar a Movecta como um dos principais provedores de soluções logísticas do

país, destacando-nos pela proximidade com o cliente e pela excelência em todas as áreas de nosso negócio”, explica Bernardo Costa, diretor de Estratégia e Transformação.

Outra parte importante da receita adveio da ampliação de oferta das soluções logísticas da companhia, como o transporte de cargas solares e eólicas, a especialização em operações que demandem alta complexidade, e a ampliação dos serviços logísticos nos terminais alfandegados e centros de distribuição, como etiquetagem e embalagem.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2024

SUBSEA7 ANUNCIA ALTA DE 12% NO PRIMEIRO TRIMESTRE, COM RECEITA DE US\$ 1,4 BILHÃO

Da Redação OFFSHORE 28/04/2024 - 18:47



No Brasil, os destaques foram a utilização dos PLSVs e o avanço nas atividades dos projetos Bacalhau e Mero 3

A Subsea7 encerrou o primeiro trimestre de 2024 receita de US\$ 1,4 bilhão, o que representa um crescimento de 12% no comparativo ao mesmo período de 2023. O EBITDA ajustado global registrou o valor de US\$ 162 milhões, um incremento de 52% em relação ao primeiro trimestre do ano passado, resultando em uma margem de EBITDA ajustada de 12%, acima dos 9% do ano anterior. Os bons resultados nas unidades de negócios de

Energias Renováveis (Seaway7) e Subsea and Conventional foram os destaques.

“Os números do primeiro trimestre de 2024 mostram que estamos no caminho certo para atingir os objetivos do ano inteiro. No Brasil, os pontos altos foram os projetos Bacalhau e Mero 3. No primeiro, houve a instalação de risers rígidos e linhas de fluxo pela nossa embarcação "Seven Vega", enquanto a "Seven Pacific" e a "Seven Cruzeiro" inseriram umbilicais e outras estruturas submarinas. Em Mero 3, houve o início das primeiras atividades offshore com a introdução do sistema de amarração do FPSO. Já no global, os destaques foram os projetos Sangomar, no Senegal, e Barossa, na Austrália”, destaca John Evans, CEO Global da Subsea7.

A carteira de pedidos (backlog) global permanece em US\$ 10,4 bilhões, dos quais prevê-se a execução de US\$ 4,8 bilhões até o fim deste ano, seguido por US\$ 4,1 bilhões em 2025 e US\$ 1,5 bilhão em 2026 e nos anos seguintes. A entrada de novos pedidos continuou favorável com uma marca de US\$ 1,3 bilhão. Para o ano de 2024, a Subsea7 espera uma receita entre US\$ 6 bilhões e US\$ 6,5 bilhões e um EBITDA ajustado entre US\$ 950 milhões e US\$ 1 bilhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2024

SANTOS BRASIL AMPLIA ATUAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 28/04/2024 - 18:46



Empresa, que possui frota própria e terceirizada, fechou cinco novos contratos neste primeiro trimestre

A Santos Brasil está ampliando a sua atuação no setor de transportes. 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 companhia, como o Tecon Santos e os Centros Logísticos Industriais Aduaneiros (Clas Santos e Guarujá), no Porto de Santos, e o Centro de Distribuição de São Bernardo do Campo.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 035/2024
Página 68 de 68
Data: 29/04/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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 (Transportation Management System) tem aporte de R\$ 1,5 milhão e previsão de entrar em funcionamento no segundo semestre.

Desde o ano passado o Centro de Distribuição (CD) conta com uma nova plataforma de gestão (WMS - Warehouse Management System). 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.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 28/04/2024



MERCO SHIPPING 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: 29/04/2024