

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 037/2024
Data: 02/05/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
GESTÃO ESTRATÉGICA TERRITÓRIO PORTUÁRIO.....	4
INSTITUTOS FEDERAIS EM SANTOS E SÃO VICENTE TERÃO CONSULTA PÚBLICA	5
GOVERNO FEDERAL REAVALIA TRAÇADO ORIGINAL DE FERROVIA	6
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	7
AL INVESTIRÁ MAIS DE R\$ 80 MI PARA EXPANDIR REDE DE GÁS NATURAL	8
10 ZPES TRAVAM NO BRASIL, MAS NO CEARÁ E PIAUÍ VÃO DE VENTO EM POPA	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	11
AGÊNCIA PARTICIPA DE MISSÃO INTERNACIONAL À ÁFRICA DO SUL PARA DEBATER O SETOR AQUAVIÁRIO	11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	12
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS VAI CRIAR POLÍTICA NACIONAL DE TRANSPORTE AÉREO DE ANIMAIS	12
PORTO DE SUAPE RECEBE AEROGERADORES PARA INSTALAÇÃO DE PARQUE EÓLICO	14
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	14
NOTA OFICIAL DO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES SOBRE AS CHUVAS NO RIO GRANDE DO SUL	14
ENTREVISTA - SECRETÁRIO ADRIALDO CATÃO FALA SOBRE INOVAÇÕES PARA 2024 NO PRIMEIRO DIA DO MAIO AMARELO.....	15
MINISTRO RENAN FILHO ASSINA PORTARIA SOBRE PRORROGAÇÃO EM CONCESSÕES DE FERROVIAS	16
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – INCENTIVO À INDÚSTRIA.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Rio Grande do Sul 1</i>	17
<i>Rio Grande do Sul 2</i>	17
<i>Rio Grande do Sul 3</i>	17
<i>Rio Grande do Sul 4</i>	17
<i>Energia</i>	17
<i>Hidroviás do Brasil</i>	18
NACIONAL - LULA SANCIONA PROJETO DE LEI QUE ALTERA TABELA DO IMPOSTO DE RENDA	18
NACIONAL - SENADO APROVA PROJETO DE LEI QUE ESTIMULA MODERNIZAÇÃO DA INDÚSTRIA	19
FERROVIAS - BROOKFIELD CONCLUI OPERAÇÃO E PASSAR A SER MAIOR ACIONISTA DA VLI	20
BIOECONOMIA - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS QUER ATRAIR MAIS INVESTIMENTOS DE BIOECONOMIA	21
REGIÃO SUL - RIO TAQUARI SUPERA OS 30 METROS DE CHEIA E BATE RECORDE HISTÓRICO	22
REGIÃO SUL - GOVERNO DE SC AUTORIZA LICITAÇÃO DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DA SERRA.....	23
REGIÃO NORDESTE - PECÉM REGISTRA ALTA DE 18% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º TRIMESTRE.....	24
JORNAL O GLOBO – RJ.....	25
PARA ECONOMIZAR EM CONTRATAÇÕES, STELLANTIS BUSCA ENGENHEIROS NO BRASIL E NA ÍNDIA.....	25
EMBRAER ESTUDA AVIÃO PARA CONCORRER COM BOEING E AIRBUS, DIZ IMPRENSA INTERNACIONAL	27
LULA PEDIRÁ A PREMIER DO JAPÃO ABERTURA PARA A CARNE BOVINA BRASILEIRA	28
ALÍQUOTA DA REFORMA TRIBUTÁRIA NÃO DEVE PASSAR DE 30%, MESMO COM MUDANÇAS NO CONGRESSO, DIZ SECRETÁRIO.....	29
REFORMA TRIBUTÁRIA, AUTONOMIA DO BC: POR QUE A MOODY'S MELHOROU PERSPECTIVA PARA O BRASIL?	32
HADDAD SE REÚNE COM CAMPOS NETO EM MEIO A PREOCUPAÇÃO DO BC COM PRESSÃO INFLACIONÁRIA	33
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	34
PODEMOS REAVALIAR DIREÇÃO PARA O BRASIL SE NÃO HOUVER MELHORA FISCAL, DIZ VICE-PRESIDENTE DA MOODY'S	34
OPINIÃO - DOS CICLOS DA BORRACHA A UMA NOVA ECONOMIA DA FLORESTA EM PÉ	37
CSN FECHA ACORDO DE EXCLUSIVIDADE PARA COMPRA DA INTERCEMENT E PODE VIRAR LÍDER NO SETOR DE CIMENTO	38
BRASIL TEM DÉFICIT EM CONTA CORRENTE DE US\$ 4,57 BI EM MARÇO, RESULTADO PIOR QUE O ESPERADO.....	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	41
FII DE LOGÍSTICA DA JAB E CONCRETO CAPTA R\$ 300 MILHÕES.....	41
GOVERNO DO RS DECRETA ESTADO DE CALAMIDADE PÚBLICA	42
TRÊS ANOS APÓS CONCESSÃO, SANEAMENTO AVANÇA NO RIO	43
MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E SOBE QUASE 14% EM ABRIL.....	45
PORTAL PORTOS E NAVIOS	46
NOVA GERAÇÃO GUAIBAMAX SERÁ MULTICOMBUSTÍVEL E CONTOURÁ COM TECNOLOGIAS TESTADAS PELA VALE.....	46
CABOTAGEM RECUPERA NÚMEROS OPERACIONAIS PRÉ-PANDEMIA.....	47



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 037/2024
Página 3 de 58
Data: 02/05/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

PETROBRAS ESPERA AVANÇAR COM TESTES DE BUNKER COM BIODIESEL	49
ARTIGO - ESTIAGEM NA AMAZÔNIA: VALE A PENA VER DE NOVO?	49
PETROBRAS REDUZ EMISSÕES ABSOLUTAS OPERACIONAIS EM 41%	50
PETROBRAS INVESTIRÁ R\$ 20 MILHÕES EM PESQUISAS SOBRE HIDROGÊNIO NATURAL	51
TUPI ALCANÇA 2,6 BILHÕES DE BARRIS DE PRODUÇÃO ACUMULADA	52
ARTIGO - ACIDENTES MARÍTIMOS SÃO INEVITÁVEIS, MAS O SEGURO GARANTE A ESTABILIDADE DE UM SETOR ESSENCIAL PARA O COMÉRCIO GLOBAL	53
CATTALINI TERMINAIS DESCARREGA 72,2 MIL M3 DE DIESEL, SUA MELHOR MARCA	54
INVESTIMENTOS TÊM GARANTIDO EFICIÊNCIA AOS PORTOS PRIVADOS DO ARCO NORTE	55
SUAPE RECEBE PACOTE COMPLETO PARA USINA EÓLICA	56
PORTO DO RIO DE JANEIRO INGRESSA NO MERCADO LIVRE DE ENERGIA.....	57
DIRETORIA DA PORTOS RS É RECONDUZIDA PARA MAIS DOIS ANOS DE GESTÃO	57
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	58
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GESTÃO ESTRATÉGICA TERRITÓRIO PORTUÁRIO

Existindo programa de sustentabilidade e havendo relações de confiança, o território vira um ativo do negócio portuário

Por: Flávia Nico



Foto: Unsplash

O senso comum entende gestão do território como assunto de menor importância, restrito à área de sustentabilidade – quando ela existe. Defendo que é aspecto estratégico do negócio portuário e, para que se apresente como uma oportunidade, deve estar no radar do Conselho de Administração da autoridade portuária.

Uma boa gestão do território portuário depende de uma política de sustentabilidade existir como um programa que articula ações isoladas em relação à cidade-porto dentro de um plano maior, esse sim associado ao planejamento estratégico do negócio. As ações de impacto social devem ser pensadas, planejadas e executadas como parte do propósito do negócio portuário, vinculado diretamente à estratégia do porto. No entanto, o que comumente vemos é uma miríade de ações desconexas, com impactos até relevantes localmente, mas que exigem um esforço tremendo de uma equipe diminuta e que pouco trazem de benefícios para o porto.

A gestão do território portuário depende de uma boa relação do porto com a comunidade, dos elos históricos, das relações de confiança. A concepção remete aos distritos italianos, aos arranjos produtivos locais, aos clusters ou ecossistemas... como preferirem chamar. A ideia central é a mesma: uma comunidade portuária é feita de elos seguros que garantem relações de confiança e de trocas do tipo win-win. A mensagem é clara: não dá para passar do estágio de enfrentamento porto-cidade apostando apenas em uma marca nova e uma campanha em redes sociais que informe da preocupação do porto com o território.

Finalmente, para produzir um programa de sustentabilidade voltado para a relação cidade-porto pautado na noção de uma comunidade portuária vibrante, a autoridade portuária deve atuar na gestão de riscos.

A gestão de riscos é um conjunto de estratégias e práticas que buscam identificar, mitigar e controlar riscos para evitar perdas. A gestão de riscos ajudará a elaborar o programa de sustentabilidade do porto, identificando os pontos sensíveis ou materiais para o porto e proporcionando um melhor conhecimento da comunidade portuária. Mas, se a associação de um programa de sustentabilidade ao planejamento estratégico é algo que uma boa equipe técnica consegue desenvolver, a integração do porto com território precisa ser construída. É neste momento que as oportunidades aparecem!

A realização de investimentos na comunidade portuária é vista como uma despesa não prioritária e associada a custos altos. Erro de estratégia: a gestão do porto precisa enxergar o porto como parte da comunidade portuária, do território. Porto como negócio que impacta positivamente no território porque é nele que se situa. O porto que constrói redes porque faz parte de uma comunidade, o porto que participa de negociações com diferentes partes interessadas porque conhece os riscos e oportunidades que trazem ao seu negócio.

Existindo um programa de sustentabilidade elaborado a partir do conhecimento dos riscos do negócio e havendo relações de confiança construídas historicamente, o território vira um ativo do

negócio portuário. Retomando o argumento, quando a gestão do território portuário é encabeçada pelo CEO da empresa e tratada no âmbito do Conselho de Administração, a relação porto-cidade ganha os devidos contornos e peso estratégico com potencial de se transformar em oportunidades para o negócio portuário.

Falaremos mais sobre isso nos próximos artigos, afinal, esse é só o início de nossas conversas. Obrigado pelo seu tempo. E nos vemos em breve!

Tudo sobre: opinião

Este artigo é de responsabilidade do autor e não reflete necessariamente a linha editorial e ideológica do Grupo Tribuna. As empresas que formam o Grupo Tribuna não se responsabilizam e nem podem ser responsabilizadas pelos artigos publicados neste espaço.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/05/2024

INSTITUTOS FEDERAIS EM SANTOS E SÃO VICENTE TERÃO CONSULTA PÚBLICA

Unidades estão em fase de edital e podem abrigar cursos na área de logística

Por: ATribuna.com.br



Vice-presidente Geraldo Alckmin e ministro Márcio França estivera em Santos Foto: Vanessa Rodrigues/AT

Os institutos federais que serão instalados em Santos e São Vicente estão em fase de elaboração de edital para a abertura de consulta pública. A ideia é que a população escolha os cursos mais adequados para as cidades, mas a expectativa é de que as unidades tenham capacitações em logística portuária e comércio.

A afirmação é do ministro do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte, Márcio França, que esteve nesta terça-feira (30) na Unimes, em Santos, junto com o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin (PSB).

“Existe uma tramitação e quem escolhe as matérias que vão ter no instituto federal é a população, em consulta popular. Está na fase de publicação dos editais para que a população escolha”, disse o ministro.

França destacou sua preferência por uma grade curricular de qualificação profissional voltada os setores portuário e de comércio. “Eu gostaria muito que os cursos fossem vinculados às atividades principais da região, na área portuária e logística, em Santos, e na área de contabilidade e comércio, em São Vicente”.

Sobre prazo para a viabilização dos institutos, o ministro disse que “depende muito da agilidade das prefeituras”, que devem disponibilizar os locais. Os institutos federais foram anunciados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), em Santos, em fevereiro.

Investimentos

França elogiou a rapidez do Governo Federal na condução de projetos voltados ao Porto. “Avançou bastante em pouco tempo, começando pela autorização da obra do túnel Santos-Guarujá e, pela primeira vez, o dinheiro. São R\$ 6 bilhões que foram disponibilizados. O Governo do Estado está entrando com zero, por enquanto, porque o Governo Federal colocou R\$ 3 bilhões e os outros R\$ 3 bilhões são do BNDES. Por enquanto, é o Governo Federal que está bancando essa estrutura do túnel”.

A respeito de uma possível Zona de Processamento de Exportação (ZPE) na Área Continental de Santos e da iniciativa da Autoridade Portuária de expandir a poligonal do Porto, França defende que Santos se torne um hub port de exportação de carga de valor agregado.

“O Brasil não pode ser um grande exportador de commodities a vida inteira. É preciso ter um porto onde essa commodity possa ser qualificada e exportada. Temos áreas que poderiam ser ampliadas e há grandes empresas chegando”.

Acessos

França cobrou agilidade do Estado na solução viária de acesso ao complexo portuário e à Baixada Santista. “Está na hora de o Governo do Estado pensar na terceira pista ou uma pista alternativa que possa ser ajudada pelo sistema portuário. Boa parte do trânsito é em função do Porto, mas os moradores continuam subindo e descendo por necessidade”.

Estado

Em nota, o Estado informa que em 13 de março abriu consulta pública do projeto do túnel e fez audiências públicas. Disse ainda que possui disponibilidade financeira e de captação de recursos para a construção e que a proposta é realizar o leilão da obra ainda em 2024.

Em relação à terceira pista da Imigrantes, afirmou que, no início do ano, deu à Ecovias autorização para elaborar projetos e que vai avaliar a viabilidade de incluir as obras no contrato de concessão.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/05/2024

GOVERNO FEDERAL REAVALIA TRAÇADO ORIGINAL DE FERROVIA

Transnordestina vai até o Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco

Por: ATribuna.com.br e Estadão



Ferrovia terá extensão de mais de 1,2 quilômetros Foto: Márcio Ferreira/MT/Divulgação

O ministro da Casa Civil, Rui Costa, afirmou que o Governo Federal está reavaliando o traçado original da ferrovia Transnordestina até o Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco. Segundo o ministro, “intervenções urbanas não permitem o traçado original” do trecho.

A declaração ocorreu em audiência pública na comissão de infraestrutura do Senado, ontem. Ele havia sido questionado pela senadora Teresa Leitão (PT-PE) sobre os planos do governo de retomar o traçado original da Transnordestina em forma de “T”, e não de “L invertido”. Costa prometeu que o T vai se materializar, mas considerou que terá que ser feito outro traçado.

Além disso, o ministro afirmou que, num passado recente, o trecho de Pernambuco havia sido excluído da concessão, restando apenas o “L invertido”. No entanto, o contrato foi revisto.

“Estamos retomando a obra de Pernambuco como obra pública, inicialmente, enquanto a gente formata um novo edital de concessão”, disse Costa. “Já iniciaremos a licitação desse ramal”. Segundo o ministro, o governo está “buscando fazer correções necessárias para obras terem celeridade”.

Projeto

O Governo Federal, por meio da Infra S.A., vinculada ao Ministério dos Transportes, lançou o edital de contratação da empresa que irá elaborar o projeto executivo de engenharia para a implantação da Ferrovia Transnordestina, no trecho entre Salgueiro e o Porto de Suape.



A abertura das propostas deve ocorrer no próximo mês. O segmento, que havia sido excluído do contrato de concessão na gestão anterior, receberá cerca de R\$ 450 milhões em investimento nos próximos anos, através de recursos do Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A Transnordestina

De Eliseu Martins, no Piauí, até o Porto de Pecém, no Ceará, a Transnordestina terá uma extensão de mais de 1,2 mil quilômetros, passando por 53 municípios dos estados do Piauí, Ceará e Pernambuco.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 01/05/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

Localizada na Mata Norte, a Usina Olho D'Água investiu para aumentar a sua área irrigada nos últimos anos

Por Ângela Fernanda Belfort



A Usina Olho D'Água processou, pela primeira vez, mais de 2 milhões de toneladas de cana-de-açúcar. Foto: Divulgação

A Usina Central Olho D'Água registrou uma safra recorde em abril último, processando 2.094.575 toneladas na moagem de 2023/2024. Foi a maior colheita já realizada por uma unidade industrial em Pernambuco. Na moagem passada, a empresa processou 1.976.693 toneladas. Um dos diferenciais na produtividade agrícola da companhia foi o aumento na área de irrigação.

Atualmente, a empresa tem 15 mil hectares de canaviais irrigados, sendo 10 mil hectares de irrigação de salvação e 5 mil hectares de irrigação plena. A área de sequeiro é de 6,5 mil hectares. “Se não tivesse feito os açudes, ia continuar refém do clima, perdendo soca, planta. As lagoas fizeram a diferença. Até o clima melhorou. Está menos seco”, resume o diretor-presidente da Usina Olho D'Água, Gilberto Tavares de Melo.

Mais açudes na usina

A empresa construiu dois grandes açudes nas suas propriedades para aumentar a sua área irrigada. O primeiro foi construído em Itambé e tem a capacidade de armazenar 20,7 milhões de metros cúbicos de água. Concluído no ano passado, o segundo fica no município de Aliança e comporta 18 milhões de metros cúbicos.

Para o leitor ter ideia, a famosa Lagoa Rodrigo de Freitas, na cidade do Rio de Janeiro, acumula 20 milhões de metros cúbicos. A decisão da empresa de construir os açudes foi tomada depois de duas estiagens consecutivas que maltrataram muito a Zona da Mata Norte, a de 1998/1999.

Localizada em Camutanga, a Usina Central Olho D'Água emprega 3.437 trabalhadores na safra e 2.232 na entressafra. “A irrigação também gerou mais emprego contínuo, porque é uma atividade contínua”, afirma Gilberto.

Expansão do grupo Olho D'Água

O grupo Olho D'Água tem atualmente três usinas e emprega um total de 8.679 pessoas na safra e 5.625 trabalhadores durante a entressafra. A corporação expandiu a sua atuação adquirindo unidades fora de Pernambuco. Em 2019, o grupo comprou a usina Giasa, que fica na cidade de

Pedras de Fogo, a 40 km de João Pessoa, na Paraíba. A Giasa foi vendida pela companhia francesa Louis Dreyfus.

O conglomerado também tem uma usina no Piauí, a Comvap, adquirida há 22 anos. “A área da Giasa é um pouco mais chuvosa. No Piauí, cerca de 50% da área é irrigada, mas não é irrigação plena. A plena ocorre em 30% da área”, comenta Gilberto. As unidades industriais do grupo produzem vários tipos de açúcar, etanol e energia.

A Usina Central Olho D’Água se originou de um engenho, de nome homônimo, comprada pelo avô de Gilberto, Artur Tavares de Melo, e mais dois sócios em 28 de setembro de 1920. Gilberto já é da terceira geração que administra a empresa, que já tem a quarta geração participando das suas atividades.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 02/05/2024

AL INVESTIRÁ MAIS DE R\$ 80 MI PARA EXPANDIR REDE DE GÁS NATURAL

Projeto de expansão prevê construção de mais 59 quilômetros de dutos para transporte de gás natural

Por Vanessa Siqueira



Projeto quer aumentar oferta de gás para municípios dos litorais Norte e Sul de Alagoas. Crédito: Algás Alagoas

A rede de distribuição de gás natural em Alagoas deve ganhar expansão a partir de 2025, abrangendo municípios dos litorais Norte e Sul do Estado. Segundo a companhia Gás de Alagoas (Algás), o projeto prevê um investimento de R\$ 80,9 milhões nas obras de implantação dos dutos para transporte de gás natural para estas novas regiões.

O projeto está incluso nas chamadas “Rotas Operacionais de Desenvolvimento da Distribuição do Gás Natural em Alagoas”, previsto para ocorrer entre os anos de 2024 e 2029, que pretende incluir os municípios de Marechal Deodoro e Barra de São Miguel, localizados no Litoral Sul, e Paripueira, Barra de Santo Antônio e São Luiz do Quitunde, no Litoral Norte, nas áreas de abrangência da companhia para oferta de gás natural residencial e industrial.

De acordo com a Algás, o projeto Litoral Norte prevê um investimento de R\$ 46 milhões, com extensão total de 32 quilômetros de gasoduto para atender as cidades previstas no plano.

Já o projeto Litoral Sul pretende investir R\$ 34,9 milhões na construção de 27 quilômetros de dutos.

Atualmente, a companhia mantém contrato com 83.011 unidades residenciais, das quais 60,1 mil já estão interligadas e consumindo o produto. Outras 22.847 unidades estão em construção e serão interligadas nos próximos anos. O gás é levado a casas e estabelecimentos comerciais por meio de dutos em Polietileno de Alta Densidade (PEAD), que correspondem a 368 km de tubulação e 232 km em aço.



São abastecidas atualmente as cidades de Arapiraca, Atalaia, Maceió, Marechal Deodoro, Messias, Igreja Nova, Penedo, Pilar, Rio Largo, Santa Luzia do Norte, São Miguel dos Campos, São Sebastião e Satuba, que são atendidas com gás natural via tubulação.

Companhia já leva gás encanado a 13 municípios do estado. Crédito: Algás Alagoas

Maceió concentra, atualmente, a maior parte dos clientes residenciais que optaram pelo combustível para suprir as demandas diárias. No segmento industrial, a Algás conta com 42 unidades consumidoras incluindo indústrias químicas, plástico, alimentos e bebidas, cerâmica e outros setores produtivos.

Trinta e quatro postos de combustível operam com gás natural, sendo 25 deles na capital e outros nove distribuídos nas cidades de Arapiraca, Atalaia, Pilar, Rio Largo, Messias, São Sebastião e Palmeira dos Índios.

Lei deve impulsionar produção de gás natural no estado

A rede de distribuição de gás no estado possui cerca de 600 km de extensão. Além das obras para levar o combustível para mais pessoas e empresas, o Executivo estadual sancionou em novembro do ano passado a Lei do Gás, que normatiza a exploração direta – ou mediante concessão – dos serviços de gás canalizado em Alagoas.

A lei estabelece o consumo mínimo para o consumidor livre de gás natural, permitindo aos usuários a aquisição simultânea do produto no mercado livre e no mercado cativo, além de permitir a participação conjunta das concessionárias com os agentes livres de mercado em chamadas públicas para aquisição de gás, visando obter preços e condições mais competitivas.

A nova Lei do Gás brasileira está em vigor desde 2021 e estabeleceu marcos regulatórios para o mercado, modificando atividades relacionadas ao transporte, escoamento, tratamento, processamento, estocagem subterrânea, acondicionamento, liquefação, regaseificação e comercialização de gás natural.

Recentemente, as empresas Origem e TAG confirmaram um projeto pioneiro no país para estocar gás natural, no município de Pilar. A Origem já produz petróleo e gás natural no município, sendo responsável por cerca de 95% da produção de gás em Alagoas.

O investimento total estimado para o projeto será de até aproximadamente US\$ 200 milhões, cerca de R\$ 1 bilhão, divididos em diferentes etapas.

Segundo boletim da Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), em março, a produção alagoana de gás natural foi de 1.264,93 mil metros cúbicos diários (Mm³/d), sendo a Origem Alagoas responsável por 1.256,26 Mm³/d do total da produção.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 02/05/2024

10 ZPES TRAVAM NO BRASIL, MAS NO CEARÁ E PIAUÍ VÃO DE VENTO EM POPA

A ZPEs são áreas geográficas que contam com benefícios fiscais - mantidos pela reforma tributária - mas esquecidos pelas políticas públicas de investimentos. Confira nesta primeira reportagem sobre o tema

Por **Patricia Raposo** patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br



ZPE de Pecém: a primeira a entrar em operação no Brasil/Foto: divulgação Complexo do Pecém

A reforma tributária por fim a oferta de benefícios fiscais até 2032 complicando o jogo para atração de investimentos nas regiões mais pobres do País. Mas restou uma área geográfica onde, de certa forma, benefícios seguem sendo ofertados. São as Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs).

O texto base da reforma manteve o diferencial competitivo

nos níveis estabelecidos pela legislação relativa aos tributos extintos. Mas, embora tenham o potencial de oferecer vantagens a estados mais pobres, esse mecanismo segue à margem da política de investimentos em praticamente todo Brasil.

No entanto, o tema das ZPEs vai entrar no debate do 1º Congresso de Direito Aduaneiro e Desenvolvimento do Nordeste, que será realizado em Recife, nos dias 06 e 07 de junho. O evento é promovido pela Associação Brasileira de Direito Aduaneiro e Fomento ao Comércio Exterior (ABDAEX).

Segundo a presidente da entidade, a advogada Anna Dolores Sá Malta, a intenção é que o tema desperte a atenção dos potenciais interessados. No seu entendimento, o assunto anda esquecido e a implantação de ZPEs precisa ganhar celeridade no Brasil.

De fato, no País, o tema não evoluiu. O Brasil tem atualmente apenas 12 ZPEs autorizadas a funcionar, e só duas em operação, ambas no Nordeste. Uma está no Porto de Pecém (CE) e outra em Parnaíba (PI). Todas foram criadas por iniciativas públicas, exceto a de Pernambuco, onde a concessão foi dada ao Grupo Cone. No Espírito Santo a ZPE também será privada. Em julho do ano passado, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, assinou a resolução que criou a ZPE de Aracruz.

Originalmente, as Zona de Processamento de Exportação (ZPE) foram concebidas como áreas de livre comércio destinadas à produção de bens para exportação e à prestação de serviços vinculados à atividade exportadora. Além de desenvolver a cultura da exportação, as zonas contribuem para fortalecer a balança comercial e o desenvolvimento local. Com as alterações trazidas pelo novo marco legal das ZPEs, em 2021, a obrigatoriedade de exportar foi eliminada.

Em Pecém, a 1ª ZPE do Brasil

A ZPE do Ceará, a primeira a entrar em operação no Brasil, completou 10 anos em agosto de 2023 ajudando a impulsionar as exportações do Estado ao longo da última década. De acordo com o estudo Ceará em Comex, do Centro Internacional de Negócios (CIN), há 10 anos, os principais produtos exportados pelos cearenses eram calçados, castanha de caju e couros e peles, em um valor acumulado de aproximadamente US\$ 1,41 bilhão.

A partir de 2016, contudo, as placas de aço produzidas no Setor 1 da ZPE Ceará se tornaram, disparadamente, o principal produto exportado pelo Estado, e atualmente respondem por cerca de 50% de tudo o que o Ceará exporta. Em 2022, por exemplo, o valor total das exportações cearenses atingiu US\$ 2,34 bilhões, uma alta de 65% na comparação com 2013. Desse total, US\$ 1,07 bilhão diz respeito às placas.

Hidrogênio Verde

A recente ZPE de Parnaíba, que funciona desde 2022, acabou estimulando a construção de um porto no Piauí, que era o único estado da costa brasileira que não possuía um atracadouro marítimo. O novo capítulo da economia piauiense começou com a entrega da primeira etapa do Porto Piauí, em dezembro passado, situado no município de Luís Correia.



ZPEs, como a de Parnaíba, no Piauí, impulsionam a economia/Foto: divulgação

O porto é fundamental porque a ZPE vai abrigar a maior usina de hidrogênio verde do mundo, com investimentos de US\$ 100 milhões da empresa croata Green Energy Park. O combustível produzido na usina será exportado via ZPE para a Europa.

Além disso, segundo o Investe Piauí- Agência de Atração de Investimentos Estratégico-, a Lion Mining, empresa que explora minério de ferro em Piripiri, manifestou interesse em investir na área. Recentemente, o Conselho Nacional das Zonas de

Processamento de Exportação (CZPE) aprovou quatro projetos de plantas industriais na ZPE de Parnaíba (PI), que juntos somam R\$ 156 milhões e devem gerar 281 postos de trabalho, entre instalação e operação. Vão produzir e exportar mel, cosméticos, tratores agrícolas e castanha de caju. No local, já há companhias produzindo madeira ecológica (a partir de resíduos vegetais) e cera de carnaúba.

O governo estadual investiu mais de R\$ 50 milhões na implantação da ZPE, incluindo a construção da infraestrutura básica para atender às necessidades das futuras empresas, e acredita que ela será um vetor de desenvolvimento capaz de dobrar o Produto Interno Bruto (PIB) da região litorânea do Piauí nos próximos 10 anos.

Desconhecimento

Especializada em Direito Tributário e Aduaneiro, Anna Dolores analisa que a falta de conhecimento das empresas sobre o mecanismo da ZPE contribui para travar o tema. Ela lembra que o instrumento existe desde a década de 80, e que o marco regulatório aprimorou o sistema em 2021.

“Estados como Pernambuco não têm ZPE por falta de conhecimento. Na China, só o PIB da ZPE de Chenzhen supera o do Brasil”, ressalta a presidente da ABDAEX. De fato, foi no governo de Deng Xiaoping – entre 1984 e 1987, que a China adotou a ZPEs como estratégia de desenvolvimento. Elas foram mantidas por governos subsequentes e se constituíram como o principal marco de abertura do mercado chinês.

ZPE em Pernambuco

A Zona de Processamento de Exportação de Suape foi criada em janeiro de 2010. Ela é municipal, com sede em Jaboatão dos Guararapes, mas ocupa parte do território estratégico de Suape, numa área de 198,84 hectares.

O secretário de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco, Guilherme Cavalcanti, analisa que no Brasil como um todo as ZPEs não decolaram por falhas na legislação, “que vêm sendo corrigidas”. Ele entende que o perfil da indústria pernambucana, muito voltado para o mercado interno, contribuiu para o cenário local. O secretário ressalta o pioneirismo do Grupo Cone, e diz que o estado tem como prioridade fazer a ZPE privada dar certo.

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 02/05/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AGÊNCIA PARTICIPA DE MISSÃO INTERNACIONAL À ÁFRICA DO SUL PARA DEBATER O SETOR AQUAVIÁRIO

Representantes da ANTAQ se reuniram com membros da PIANC e participam do 35º Congresso Mundial da associação



Banner site_PIANC.png

Brasília, 02/05/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participou de missão internacional à África do Sul para debater o setor aquaviário. Representantes da Agência se encontraram com membros da Associação Mundial para a Infraestrutura de Transportes Aquaviários (PIANC) e participam do 35º Congresso Mundial da associação, que se estende até sexta-feira (30).

O diretor-geral da Agência, Eduardo Nery, e o diretor Wilson Lima Filho estiveram na missão e deliberaram acerca de diretrizes estratégicas da PIANC durante a reunião da assembleia geral e participaram de reuniões bilaterais com representantes da PIANC Bélgica e da PIANC China.

Esses encontros permitiram a ampliação do conhecimento dos projetos estratégicos da Bélgica e da China para o setor, permitindo um canal direto de troca de informações entre as instituições.

Além disso, os diretores se reuniram com o presidente mundial da associação e outros integrantes da PIANC para debater a intensificação da participação da ANTAQ nos trabalhos técnicos da Associação Mundial e a definição de estratégias para o fortalecimento da Seção Nacional da PIANC.

Na viagem, foi confirmada ainda a realização do evento PIANC AMÉRICAS no ano de 2026 no Brasil, evento que contará também com sessões dedicadas à pauta do PIANC COPEDEC, tradicional evento organizado pela instituição voltado para a discussão de soluções de engenharia portuária e costeira nos países em desenvolvimento.

Sobre o evento

O evento, que acontece a cada quatro anos, foi iniciado na segunda-feira (29) e se estende até sexta-feira, dia 3 de maio, em Cape Town, na África do Sul. Confira a programação neste link.

Nos dias 26 e 27 de abril aconteceu a assembleia geral da associação. Na ocasião, foram tomadas decisões estratégicas e institucionais para a associação. A assembleia é composta por delegações dos países membros.

A ANTAQ representa a PIANC no Brasil desde 2007, e nos últimos anos vem intensificando sua participação na instituição com o objetivo de ampliar a internacionalização do conhecimento técnico da Agência e de contribuir para que o Brasil possa participar de maneira mais ativa na elaboração desses relatórios.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 02/05/2024

Plano será realizado em conjunto com Anac, setor aéreo, entidades dos direitos dos animais e sociedade civil



Silvio Costa Filho apresenta plano nacional para transporte seguro de pets - Foto: Vosmar Rosa/MPor

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) vai criar uma Política Nacional de Transporte Aéreo de Animais. O documento será criado por meio de contribuição coletiva, com representantes da sociedade civil, Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) operadores

e companhias aéreas, entidades dos direitos dos animais, Congresso Nacional e demais agentes do setor aéreo. Os primeiros passos do plano foram discutidos nesta terça-feira (30) durante reunião



realizada no MPor, com a presença de parlamentares. João Fantazzini Junior, tutor do cachorro Joca morto após uma falha no transporte aéreo, também participou do encontro.

O debate é mais um passo na criação de regras específicas para o transporte aéreo de pets no país. Uma das primeiras ações adotadas pelo Governo Federal foi a realização de uma consulta à sociedade, instaurada nesta segunda-feira (29) pela Agência Reguladora, cujo objetivo é colher contribuições de todos os setores para aperfeiçoar os procedimentos relacionados à viagem de animais na cabine ou no porão de aeronaves.

O ministro Silvio Costa Filho, de Portos e Aeroportos, espera que, através do diálogo e da construção coletiva, o país possa ser pioneiro na adoção de regras mais específicas quando o assunto for transporte de animais. “Espero que a gente possa avançar numa política nacional que traga mais segurança aos nossos pets. Com esse triste episódio, que nós lamentamos profundamente, a gente quer que o caso Joca fique marcado na agenda nacional, além de estar marcado no coração de todos nós”, enfatizou.

De acordo com dados das companhias aéreas, no último ano, foram transportados cerca de 80 mil animais em aeronaves comerciais. Do total, aproximadamente 90% viajaram na cabine de passageiro. Para este ano, a previsão é o crescimento de 15% no serviço de transporte de pets, ou seja, serão mais de 100 mil animais viajando em aeronaves com seus tutores.

Luiz Ricardo Nascimento, diretor da Anac, lembrou que é momento de debater regras mais eficazes para segurança de animais na aviação. Ele indicou que a Agência já foi procurada pela indústria, companhias aéreas e demais agentes do setor para sugerir diretrizes sobre a regulação do tema. “Nós temos que trabalhar para que toda a sociedade brasileira decida o que é o melhor”, destacou.

Consulta à sociedade

Coordenado pela Agência Nacional de Aviação Civil, a consulta setorial, iniciada ontem, terá duração de 15 dias, sendo encerrada no dia 14 de maio. Além da audiência pública, a ANAC também abrirá uma consulta setorial para coleta de subsídios que possam trazer aprimoramento aos procedimentos de transporte de animais e melhorias na Portaria nº 12.307, de 2023, que atualmente regula o tema.

Os interessados podem contribuir por meio do site da Agência (clique no link para acessar). As sugestões para o aprimoramento das regras sobre transporte aéreo de animais poderão ser realizadas presencial, por meio uma consulta pública híbrida que será realizada às 14h desta quinta-feira (2).

Medidas adotadas

Em reunião realizada na última quinta-feira (25), junto com representantes da Associação Brasileira das Empresas Aéreas (Abear) e da Azul Linhas Aéreas, o Ministério de Portos e Aeroportos e Anac definiram, em caráter emergencial, a adoção de cinco medidas para aperfeiçoar os procedimentos relacionados ao transporte aéreo de animais. São eles:

1. O processo de escuta da sociedade será coordenado pela ANAC, que realizará audiência através de canais de participação social na próxima semana para tomada de subsídios buscando revisar e aprimorar a Portaria nº 12.307/23, que dispõe sobre as condições gerais para o transporte de animais aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional;
2. As companhias aéreas se comprometeram a apresentar, em 10 dias, propostas e sugestões para aprimorar a referida portaria;
3. As companhias aéreas, em caráter emergencial, irão estudar a viabilidade da implementação do serviço de rastreabilidade de animais transportados em porão de aeronaves;
4. O MPor irá convidar representantes do Congresso Nacional para reunião na próxima terça-feira, com o objetivo de buscar sugestões para melhorar a qualidade do serviço de transporte aéreo animal no país e analisar projetos de lei, em tramitação no Congresso Nacional, relativos ao tema;
5. Com base nestes subsídios que serão apresentados pela sociedade, pelo parlamento e pelas empresas aéreas, o MPor lançará, ainda neste primeiro semestre, uma Política Nacional de

Transporte Aéreo de Animais (PNTAA), visando garantir mais segurança e bem-estar para os animais transportados pelas áreas no Brasil.

Todas as medidas citadas estão sendo realizadas pelo Governo Federal, Congresso Nacional e órgãos da sociedade civil.

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

Data: 02/05/2024

PORTO DE SUAPE RECEBE AEROGERADORES PARA INSTALAÇÃO DE PARQUE EÓLICO



Pela primeira vez na história, complexo pernambucano recebe embarcação com todos os componentes necessários ao funcionamento de usina eólica

Maior complexo portuário do nordeste recebe oito aerogeradores para instalação de parque eólico - Foto: divulgação Suape

O maior porto público da região nordeste, o de Suape, localizado no estado de Pernambuco, recebeu nesta semana uma remessa de oito aerogeradores, que equivalem a 24 pás eólicas, e demais peças destinadas à montagem e funcionamento do equipamento, utilizado na geração de energia limpa. De acordo com a administração do porto, o desembarque do material teve início no domingo (29) e deverá se estender por mais 5 a 7 dias.

Pela primeira vez na história, o complexo de Suape recebe de uma única vez uma remessa completa desses equipamentos, com todos os componentes necessários ao funcionamento de um parque eólico. Provenientes do porto de Lianyungang, situado na província de Jiangsu, na China, as hélices têm 84 metros de comprimento e pesa quase 7 mil toneladas, equivalente a um prédio de 28 andares, sendo a maior carga do tipo desembarcada no atracadouro do porto.

O material está sendo desembarcado no Cais 4 do Porto de Suape. Inicialmente, o material permanecerá no pátio do Terminal de Contêineres de Suape (Tecon) aguardando a liberação por parte dos órgãos intervenientes. Após liberação alfandegária, as pás eólicas, rotores, torres, caixas de transmissão, geradores, entre outros equipamentos, serão transportados, via modal terrestre, para a Serra da Palmeira, na Paraíba, onde está sendo instalado um parque eólico abrangendo os municípios de Picuí, Baraúna, São Vicente do Seridó, Nova Palmeira e Pedra Lavrada.

Até julho de 2025, estão previstas outras operações similares, totalizando 108 turbinas em 11 viagens até Suape. Isso significa dizer que a cada 45 dias, um navio deve desembarcar carga semelhante no complexo portuário do estado pernambucano.

Com informações da assessoria de comunicação do porto de Suape

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

Data: 02/05/2024

Ministério dos Transportes coordena esforços para restabelecer fluxo viário e garantir abastecimento e assistência à população. Ministro Renan Filho acompanha presidente Lula e autoridades federais em reuniões e visitas ao estado nesta quinta-feira (2)

Em decorrência das fortes chuvas que atingem todo o Rio Grande do Sul nos últimos dias, com registros de deslizamentos e de interdições de importantes rodovias federais no estado, o Ministério dos Transportes coordena esforços concentrados de órgãos vinculados à pasta e entidades parceiras para liberar as vias obstruídas e, acima de tudo, garantir plena assistência à população afetada – à qual prestamos total solidariedade e profundo pesar pelas perdas acumuladas.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, cancelou a agenda oficial desta quinta-feira (2) para acompanhar o presidente Lula; e os ministros chefe da Casa Civil, Rui Costa; do Desenvolvimento Regional, Waldez Góes; e da Secretaria de Comunicação, Paulo Pimenta, entre outras autoridades do Governo Federal, em agenda ao estado. Estão previstas reuniões com o governador Eduardo Leite e equipes da Defesa Civil, entre outros órgãos, sobrevoos a áreas afetadas e, posteriormente, entrevista à imprensa local para que sejam comunicadas todas as providências adotadas e ações emergenciais em andamento para minimizar o sofrimento, garantir assistência e restaurar a circulação de pessoas, equipes de pronto-atendimento e mercadorias pelo território gaúcho.

O corpo técnico do Ministério dos Transportes se soma às equipes do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), das concessionárias do sistema federal de rodovias, da Polícia Rodoviária Federal, bem como do Governo do Estado e das prefeituras dos municípios atingidos, incluindo dezenas de voluntários e socorristas envolvidos nas operações emergenciais, para garantir atendimento imediato e digno à população, bem como celeridade no reestabelecimento do fluxo viário.

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

Data: 02/05/2024

ENTREVISTA - SECRETÁRIO ADRUALDO CATÃO FALA SOBRE INOVAÇÕES PARA 2024 NO PRIMEIRO DIA DO MAIO AMARELO

Facilitar os registros de acidentes e mais serviços na Carteira Digital de Trânsito fazem parte do planejamento anual da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran)



Assista aqui: <https://youtu.be/gitUg9-BYqE>

Reduzir mortes no trânsito é o principal objetivo do Maio Amarelo, que chega em sua 11ª edição em 2024. A campanha deste ano quer reforçar o protagonismo de cada um para evitar acidentes e mortes nas estradas. Enfatizando essa mensagem, o tema “Paz no trânsito começa por você” foi o escolhido por voto popular ano passado. Para falar sobre a campanha e os avanços previstos para este ano, conversamos com o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

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

Data: 02/05/2024

MINISTRO RENAN FILHO ASSINA PORTARIA SOBRE PRORROGAÇÃO EM CONCESSÕES DE FERROVIAS

Medida busca firmar critérios mínimos para estender contratos vigentes e fortalecer o setor ferroviário nacional

Aportaria que estabelece a Política Pública de Prorrogação dos Contratos de Concessão de Ferrovias será assinada nesta quinta-feira (02/05) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho. O objetivo é assegurar a vantajosidade prevista na legislação e definir critérios técnicos a serem considerados nas prorrogações antecipadas. A previsão de investimentos da concessionária em malha própria ou de interesse da administração pública serão consideradas como um critério para facilitar esse processo.

Dentre outros pontos destacados na portaria estão:

- Melhoria e organização das ferrovias;
- Avaliação dos riscos específicos de cada prorrogação;
- Acordo para encerrar processos judiciais e administrativos relacionados ao contrato;
- Acompanhamento próximo da criação do Termo Aditivo ao Contrato de Concessão, com reembolso dos gastos nos estudos para a nova licitação.

Após a assinatura da portaria, o ministro assina o termo de compromisso de cessão de área ferroviária à prefeitura de Araraquara (SP).

SERVIÇO:

O quê: assinatura de portaria que estabelece a Política Pública de Prorrogação dos Contratos de Concessão de Ferrovias

Quando: Quinta-feira (02/05), às 10h

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, Sala Interativa - Brasília, DF

O quê: Assinatura do Termo de Compromisso de Cessão de Área Ferroviária à Prefeitura de Araraquara (SP)

Quando: Quinta-feira (02/05), às 11h30

Local: Esplanada dos Ministérios, Bloco R, 6º andar, Sala Interativa - Brasília, DF

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

Data: 02/05/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – INCENTIVO À INDÚSTRIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A modernização da indústria brasileira é crucial para impulsionar o crescimento econômico e aumentar a competitividade do País no cenário global. O projeto de lei da Depreciação Acelerada – aprovado pelo Senado na última terça-feira, dia 30, e que, agora, segue para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) – representa um importante passo nesse sentido, ao conceder incentivos fiscais para a troca de maquinário e equipamentos industriais.

Ao permitir que as empresas deduzam, do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), o valor dos investimentos em maquinário, o projeto estimula a renovação do parque industrial brasileiro. Isso não apenas aumenta a eficiência e a capacidade produtiva das empresas, mas contribui para a redução de custos e a ampliação da competitividade no mercado nacional e internacional.



O projeto é especialmente relevante considerando o cenário atual, no qual mais de um terço das máquinas utilizadas na indústria brasileira está próximo ou ultrapassou o ciclo de operação ideal recomendado pelo fabricante. A modernização desses equipamentos é essencial para garantir a qualidade dos produtos, a segurança no ambiente de trabalho e a sustentabilidade das operações industriais.

Além disso, o incentivo à modernização da indústria tem o potencial de impulsionar toda a cadeia produtiva, gerando empregos, estimulando o crescimento econômico e promovendo o desenvolvimento tecnológico do País. Portanto, é fundamental que o projeto de lei da Depreciação Acelerada seja sancionado e implementado com sucesso, garantindo benefícios tanto para as empresas quanto para a economia como um todo.

Nesse sentido, é importante ressaltar a importância do diálogo e da colaboração entre o Governo, o Legislativo e o setor privado para promover políticas e iniciativas que incentivem a modernização e a inovação na indústria brasileira. Somente através de um esforço conjunto será possível criar um ambiente propício para o crescimento sustentável e a prosperidade de todos.

*Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 02/05/2024*

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RIO GRANDE DO SUL 1

As fortes chuvas que atingem o Rio Grande do Sul interromperam o tráfego e destruíram trechos de rodovias estaduais. Até a noite de ontem, 104 pontos de 46 rodovias permaneciam bloqueados. Os dados são do Departamento Autônomo de Estradas de Rodagem (Daer) e do Comando Rodoviário da Brigada Militar (CRBM). Há casos de pontes e estradas destruídas, submersas ou danificadas, além de quedas de barreiras e desmoronamentos.

RIO GRANDE DO SUL 2

As regiões gaúchas mais críticas, entre as afetadas pelas chuvas, são a Metropolitana, a Central, o Vale do Rio Pardo, o Vale do Taquari e a Serra Gaúcha. Nesta quinta-feira, dia 2, a elevação do nível dos rios deve ser mais intensa nas proximidades de Porto Alegre e da Região Metropolitana, segundo dados da Defesa Civil.

RIO GRANDE DO SUL 3

Devido à emergência no Rio Grande do Sul, o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB), cancelou sua agenda oficial nesta quinta-feira, dia 2, e irá acompanhar o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, e sua comitiva em viagem ao estado. Estão programadas reuniões com o governador Eduardo Leite e equipes da Defesa Civil, um sobrevoo nas áreas afetadas e, em seguida, uma entrevista à imprensa, para serem comunicadas as ações emergenciais que serão adotadas pelo Governo Federal para auxiliar a população gaúcha.

RIO GRANDE DO SUL 4

As equipes técnicas do Ministério dos Transportes e da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) já auxiliam os órgãos locais no restabelecimento do tráfego nas rodovias bloqueadas e interditadas parcialmente.

ENERGIA

O Porto do Rio de Janeiro, administrado pela PortosRio, ingressou no Mercado Livre de Energia. Com isso, poderá escolher fornecedores e fontes de energia para suas atividades. Segundo a autoridade portuária, com a medida, espera-se uma redução de 30% mensal nos custos de energia e de 200 toneladas por mês nas emissões de CO2.

HIDROVIAS DO BRASIL

Os acionistas da Hidrovias do Brasil aprovaram que a Ultrapar amplie sua participação na empresa sem ter de fazer uma oferta pública de aquisição (OPA). Tal medida só será necessária se a Ultrapar for ultrapassar a marca de 40% das ações da Hidrovias. Atualmente, ela detém 10%, mas pretende adquirir 17%, chegando a 27%. Serão 13% do Pátria Investimentos e 4% da Temasek Holdings, o fundo soberano de Singapura.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

NACIONAL - LULA SANCIONA PROJETO DE LEI QUE ALTERA TABELA DO IMPOSTO DE RENDA

Texto prevê aumento de isenção para quem recebe até dois salários mínimos

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



Na companhia de alguns ministros, Lula participou de um ato em alusão ao Dia do Trabalhador e mostrou aos profissionais a documentação do projeto de lei que ele sancionou (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) sancionou na quarta-feira, dia 1º, o projeto de lei que aumenta a isenção do imposto de renda para quem ganha até dois salários mínimos. A medida foi adotada em São Paulo, enquanto ele participava de um ato promovido por centrais sindicais em alusão ao Dia do Trabalhador.

O projeto de lei 81/2024 altera apenas os valores da tabela progressiva mensal do imposto de renda, com o limite de isenção aumentando. As demais faixas de tributação permanecem as mesmas desde 2015. O limite máximo para a alíquota zero é oficialmente R\$ 2.259,20, mas um desconto simplificado de R\$ 564,80 será aplicado para garantir isenção a quem ganha até R\$2.824, equivalente a dois salários mínimos.

Lula reforçou o compromisso de, até o final do seu terceiro mandato, isentar do imposto de renda toda a população que receber até R\$ 5.000. “A inflação está caindo, o aumento está acontecendo, a indústria voltou a investir no Brasil. Só a indústria automobilística anunciou para mim e para o (vice-presidente Geraldo) Alckmin o investimento de R\$ 129 bilhões, o que não acontecia há mais de 40 anos neste país”, afirmou.

O ministro do Trabalho, Luiz Marinho, informou que nos últimos 15 meses foram gerados 2,220 milhões de novos empregos com carteira assinada, um aumento de 34% em relação ao primeiro trimestre do ano passado. Marinho também mencionou que realizará auditoria e fiscalizará 208 empresas nacionais que não prestaram informações na Lei de Igualdade Salarial entre Homens e Mulheres, aprovada em junho de 2023.

“Quem constrói a riqueza não são os algoritmos, os aplicativos e nem as máquinas. Quem constrói a riqueza do Brasil e provoca o crescimento da economia é o povo trabalhador”, disse Marinho.

No evento também foi assinada a promulgação do convênio para recomendação sobre o trabalho decente para os trabalhadores domésticos. Estiveram presentes na cerimônia o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin; o ministro dos Direitos Humanos e da Cidadania, Silvío Almeida; a ministra da Igualdade Racial, Anielle Franco; e Cida Gonçalves, ministra das Mulheres.

Desoneração

Lula criticou a decisão de manter a desoneração da folha de pagamento para 17 setores da economia, afirmando que isso não seria feito para beneficiar os mais ricos.

No final do ano passado, o Congresso Nacional aprovou um projeto de lei que prorrogava a desoneração até 2027. Isso permitia que empresas de 17 setores continuassem pagando uma alíquota entre 1% e 4,5% sobre a receita bruta em vez dos 20% da folha de pagamento como contribuição previdenciária. Além disso, a alíquota das contribuições ao INSS para municípios com até 156 mil habitantes foi reduzida de 20% para 8%.

“A gente faz desoneração quando o povo pobre, ganha quando o trabalhador ganha, mas fazer desoneração sem que eles sequer se comprometam a gerar um emprego, sem que eles sequer se comprometam a dar garantia para quem está trabalhando. Eu quero dizer que no nosso país não haverá desoneração para favorecer os mais ricos e sim para favorecer aqueles que trabalham e que vivem de salário”, disse Lula.

Embora o presidente Lula tenha vetado o projeto, o Congresso derrubou o veto ainda em dezembro, mantendo os benefícios às empresas. Lula argumentou que essa medida não assegura a criação de empregos e que não pode haver desoneração da folha de pagamento das empresas sem contrapartidas para os trabalhadores.

A desoneração da folha de pagamento tem um impacto de aproximadamente R\$ 9 bilhões por ano na Previdência Social. Por outro lado, a assistência aos pequenos municípios resultará em uma perda de arrecadação de cerca de R\$ 10 bilhões por ano para o Governo.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/05/2024

NACIONAL - SENADO APROVA PROJETO DE LEI QUE ESTIMULA MODERNIZAÇÃO DA INDÚSTRIA

Inicialmente, serão destinados R\$ 3,4 bilhões em créditos financeiros pela União

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



O projeto permite que as empresas deduzam 50% do valor de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos no ano em que forem instalados ou entrarem em operação, e os outros 50% no ano seguinte, do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica Foto: Freepik

O projeto de lei da Depreciação Acelerada, que concede incentivo fiscal para estimular a troca de maquinário pelas empresas do setor industrial, adquiridos até 31 de dezembro de 2025, foi aprovado pelo Senado Federal nesta terça-feira, dia 30. O texto do PL 2/2024 segue agora para sanção do

presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

O projeto permite que as empresas deduzam 50% do valor de máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos no ano em que forem instalados ou entrarem em operação, e os outros 50% no ano seguinte, do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ) e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL).

Para receber o incentivo, as empresas deverão se habilitar junto ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Segundo o governo, o programa de Depreciação Acelerada vai destinar inicialmente R\$3,4 bilhões em créditos financeiros para estimular a modernização dos equipamentos industriais.

Um levantamento realizado em 2023 pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) revelou que, em média, as máquinas utilizadas na indústria têm 14 anos de uso, sendo que 38% desses equipamentos estão próximos ou já ultrapassaram o ciclo de operação ideal recomendado pelo fabricante.

As negociações entre o Executivo e o parlamento se intensificaram para a aprovação da matéria. O líder da oposição no Senado, Rogério Marinho (PL-RN), expressou preocupação em evitar os “erros cometidos em administrações anteriores”. Marinho questionou se os benefícios concedidos às empresas não seriam uma forma de tratamento desigual em relação às taxas de juros, o que poderia afetar a produtividade e a concorrência do setor. No entanto, ele votou a favor devido à importância do projeto para o crescimento econômico nacional.

“O projeto permite que se melhorem os balanços, que as empresas tenham mais capacidade de alavancar créditos, comprar novas máquinas e melhorar o parque industrial”, declarou Marinho.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, agradeceu à colaboração do Congresso Nacional para a aprovação do PL. “Tanto a Câmara quanto o Senado têm sido parceiros importantes. Com diálogo e muito trabalho, estamos construindo uma nova agenda para o Brasil”, disse Alckmin.

O PL 2/2024 foi relatado na Câmara dos Deputados pelo deputado federal Márcio Honaiser (PDT-MA) e no Senado Federal pelo senador Jaime Bagattoli (PL-RO).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

FERROVIAS - BROOKFIELD CONCLUI OPERAÇÃO E PASSAR A SER MAIOR ACIONISTA DA VLI

Gestora passa a ter 36,5% de participação no negócio, que ocorre em meio a discussões da renovação da Ferrovia Centro Atlântica

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



A transação foi assessorada pelo Bank of America no Brasil. A VLI opera 4.800 km de ferrovias, oito terminais de transbordo e seis terminais portuários. Foto: Divulgação

A canadense Brookfield concluiu a transação de compra de 10% de ações da companhia ferroviária VLI e se tornou a maior sócia da empresa. As informações foram divulgadas pelo Jornal Valor Econômico.

Com a conclusão, a empresa passou a deter 36,5% de participação no negócio. Em seguida, vem a Vale (com 29,6%), o FI-FGTS (15,9%), a Mitsui (que permanece com 10% das ações) e o BNDESPar (8%).

A operação ocorre em meio às discussões sobre a renovação antecipada da Ferrovia Centro Atlântica (FCA), que é o principal contrato da VLI – principal eixo de integração entre as regiões Sudeste, Nordeste e Centro-oeste. De acordo com fontes ouvidas pelo jornal, a decisão da Brookfield de aumentar sua participação no negócio foi motivada pela perspectiva de um acordo com o governo para prorrogar a concessão. No entanto, até agora, não houve uma formalização da renovação antecipada, que tem sido alvo de diversas disputas desde o governo anterior devido aos investimentos planejados no aditivo.

A transação foi assessorada pelo Bank of America no Brasil. A VLI opera 4.800 km de ferrovias, oito terminais de transbordo e seis terminais portuários, segundo a Brookfield.

A Mitsui havia pedido o processo de abertura para uma oferta inicial de ações (IPO, em inglês), neste mês, mas a Brookfield fez uma proposta de compra da participação.

Segundo o Valor Econômico, informações do mercado dão conta de que a Mitsui está planejando outros rumos de investimento e tenha negociado o preço que conta dos livros do FI-FGTS, que também é acionista da VLI, de R\$ 1,8 bilhão pelos 10%. Foi apurado que o preço de venda da fatia ficou entre R\$ 1,8 bilhão e R\$ 2 bilhões.

Agora, a Brookfield é oficialmente dona de 36,5% da VLI. No ano passado chegou a iniciar um processo de venda de sua participação, contratando o Citi para buscar interessados. A empresa investe na VLI desde 2014.

Segundo comunicado da Brookfield, desde então, a empresa melhorou seus “serviços de exportação, aumentando sua capacidade de escoamento em 5 vezes e reduzindo o tempo de pesagem e carregamento em 80%”.

Segundo fontes de mercado, a Brookfield teria feito a leitura de que o preço de venda proposto pela Mitsui seria atrativo porque o ativo total tem um valor de R\$ 30 bilhões – contra os R\$ 18 bilhões que estão marcados nos livros do FI-FGTS.

A Vale possui ainda 29,6% da VLI . O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) também é acionista.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

BIOECONOMIA - POLO INDUSTRIAL DE MANAUS QUER ATRAIR MAIS INVESTIMENTOS DE BIOECONOMIA

Centro de Bionegócios da Amazônia lançou CBA Conecta para estimular colaboração da iniciativa privada

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



Os projetos que já estão aptos a receber investimentos foram apresentados durante uma reunião realizada na segunda-feira entre representantes do MDIC, do CBA e da Suframa

O Centro de Bionegócios da Amazônia (CBA) apresentou, em parceria com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) e a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), o projeto CBA Conecta para representantes das empresas de diversos segmentos do Polo Industrial de Manaus. A

iniciativa é para estimular parcerias privadas em soluções e negócios no âmbito da bioeconomia.

Os projetos que já estão aptos a receber investimentos foram apresentados durante uma reunião na última segunda-feira (29) entre o secretário da Economia Verde, Descarbonização e Bioindústria do MDIC, Rodrigo Rollemberg, o diretor-geral do CBA, Márcio Miranda, e o superintendente da Suframa, Bosco Saraiva.

Essas propostas são nas áreas de produtos naturais, materiais e energia, tecnologia vegetal, bioinsumos, tecnologia industrial e central analítica. Foi apresentado também o CBA Open, uma estrutura compartilhada com empresas, associações, organizações de fomento e ICT, espaços de coworking e de realização de eventos, laboratórios multiusuários, um condomínio de startups e o estabelecimento de parcerias com escolas de bionegócios.

“Estou impressionado com o interesse do mundo inteiro na área de bioeconomia. Toda semana recebo dois, três embaixadores de vários lugares do mundo querendo informações sobre a Amazônia. E a grande novidade desse novo CBA é que ele deixa de ser um centro de pesquisa para

ser também um centro, sobretudo, de bionegócios, para que, em parceria com as empresas privadas, especialmente empresas do Polo Industrial de Manaus (PIM), possa desenvolver produtos e negócios a partir da biodiversidade da Amazônia que gerem riqueza e renda para as comunidades locais”, disse Rollemberg.

O diretor-geral do CBA, Márcio Miranda, afirmou que o Centro passa por um importante momento em sua trajetória. “Queremos eliminar o estigma dos investimentos em ‘bio’ sem retorno, mostrar que as empresas do Polo Industrial de Manaus podem ser parceiras na reestruturação do CBA e para isso queremos envolver os empresários na geração de ideias para bionegócios”, ressalta.

O superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, destacou a importância dos diálogos voltados aos assuntos estratégicos para o futuro da Amazônia e fez, ainda, uma comparação do projeto “CBA Conecta” com o projeto das “Jornadas de Integração e do Desenvolvimento” promovidas pela Suframa nos Estados da sua área de abrangência.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

REGIÃO SUL - RIO TAQUARI SUPERA OS 30 METROS DE CHEIA E BATE RECORDE HISTÓRICO

Cidades de Lajeado e Estrela foram duramente castigadas pela enchente. Porto Alegre fecha comportas

Por **ALEXANDRE FERNANDES** jalexandre.fernandes@redebeneews.com.br / DA **REDAÇÃO** redacao@portalbeneews.com.br



Na cidade gaúcha de Lajeado, uma das mais atingidas pela enchente que castiga o Rio Grande do Sul, a prefeitura local registrou a marca de 30,15 metros às 21h30min. Foto: Laura Malmann/Prefeitura de Lajeado

O Rio Taquari, no Rio Grande do Sul, atingiu na noite de quarta-feira (1º) uma marca histórica, registrando 30 metros de cheia pela primeira vez. Este fenômeno ocorreu nas cidades de Lajeado e Estrela, situadas no Vale do Taquari, que têm sido duramente afetadas por uma prolongada e intensa precipitação, resultando em inundações urbanas, destruição de

residências e pontes, e lamentavelmente, em pelo menos 10 vidas perdidas.

Em Lajeado, a prefeitura local registrou a marca de 30,15 metros às 21h30min, enquanto em Estrela, o nível alcançou 30,20 metros às 21h. A previsão é de que o Rio Taquari continue a subir, alcançando a marca de 32 metros. Esta rápida elevação do rio caracteriza o “pior momento” das chuvas no estado, conforme declaração do governo gaúcho.

O Governo do Rio Grande do Sul emitiu um alerta devido às fortes chuvas que assolam o estado. O aviso foi divulgado pelo governador Eduardo Leite (PSDB) em uma rede social na noite de quarta-feira.

Conforme o vídeo, a situação no Vale do Taquari é crítica devido à cheia do Rio Taquari. Segundo Leite, as cidades com maior probabilidade de transbordamento são Santa Teresa, Muçum, Rosa Sales, Encantado, Estrela e Lajeado. Este alerta ecoa uma declaração prévia do governador em uma coletiva de imprensa, onde ele descreveu este evento como o pior desastre na história do Rio Grande do Sul.

Comportas

Já a Portos RS, Autoridade Portuária que administra os complexos do estado, emitiu nota oficial na noite de quarta informando que haveria o fechamento das comportas pela DMAE (departamento da

Prefeitura de Porto Alegre responsável pela manutenção e operação das comportas), por razão do aumento do nível do Guaíba nos últimos dias.

Além disso, o complexo de Porto Alegre, tendo em vista a dificuldade de acesso ao local, estará fechado para novas atracções a partir das 12h desta quinta-feira (2). “Manteremos todos informados, quando de atualizações e do retorno das atividades”.

A Portos RS encerrou a nota se solidarizando com o povo gaúcho.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

REGIÃO SUL - GOVERNO DE SC AUTORIZA LICITAÇÃO DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DA SERRA

Estão previstas reformas na infraestrutura do terminal, avaliadas em R\$ 2,9 milhões

Por Cássio Lyra cassio.lyra@redenenews.com.br



Conforme anunciado, os novos voos serão operados pela Azul, com destino para São Paulo, nos dias domingo, segunda-feira, quarta-feira e sexta-feira, a partir do mês de maio

O governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (PL), assinou a autorização da licitação para as obras de ampliação e revitalização do Aeroporto Regional da Serra Catarinense, em Correia Pinto. Ao todo, serão investidos o valor de R\$ 2,9 milhões na reforma e ampliação do terminal de passageiros, reforma da seção contra incêndio e implantação do ponto de controle de acesso à área restrita dos operadores.

Projetada ainda no final da década de 1990 e inaugurada nos anos 2000, a estrutura atual do terminal de passageiros demandava uma revitalização, de acordo com o Governo do Estado.

“Com estas obras de revitalização estamos atendendo uma reivindicação da região que demandava melhorias no terminal de passageiros. Seguimos com a orientação de melhorar as condições de todos os aeroportos do Estado”, afirmou o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF), Beto Martins. Do montante de R\$ 2,9 milhões destinados para as obras de ampliação, R\$ 1,4 milhão é proveniente do Governo do Estado, enquanto que R\$ 1,5 milhão são de emendas parlamentares da Assembleia Legislativa.

Estamos investindo e vamos revitalizar todos os aeroportos. Queremos deixar eles arrumados com condições para atender a demanda e movimentar a economia dos municípios. Um dos objetivos é potencializar o turismo da Serra e aeroporto é fundamental para isso”, destacou o governador Jorginho Mello.

Aeroporto

O Aeroporto de Correia Pinto é um importante equipamento de infraestrutura para a região do estado, principalmente para a atração de turistas. Em novembro de 2023, foi rebatizado como Aeroporto Regional da Serra Catarinense, para reforçar esta identificação com a vocação turística.

A operação com voos comerciais teve início em 2020 e em 2023 registrou a movimentação de 25 mil passageiros. Atualmente recebe voos regulares da companhia aérea azul, ligando Correia Pinto com o Aeroporto de Viracopos, em Campinas (SP) e também de aviação geral. A pista tem 1.802 metros de comprimento por 30 metros de largura.

Mais voos

Durante a solenidade de assinatura para a licitação das obras de ampliação dos terminais, o GEerno estadual informou que o aeroporto terá mais quatro voos, em quatro operações semanais.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024

REGIÃO NORDESTE - PECÉM REGISTRA ALTA DE 18% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º TRIMESTRE

Foram 4,4 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e março deste ano

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



Em comparação a fevereiro deste ano, também houve um crescimento de 26% de cargas movimentadas: 1.523.833 toneladas em março e 1.287.128 toneladas no mês anterior
Foto: Divulgação

A movimentação geral no Porto do Pecém (CE) 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.

Segundo o diretor comercial do Complexo do Pecém, André Magalhães, o crescimento é fruto do “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”, disse o executivo.

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.

Investimentos

No começo do mês, o Governo do Ceará assinou o sexto pré-contrato para a produção de hidrogênio e amônia verdes no estado. O vínculo foi firmado entre o Complexo do Pecém e a empresa francesa Voltalia do Brasil. O Complexo quer se tornar um dos pioneiros na produção e exportação das substâncias através de um Hub de Hidrogênio Verde.

A projeção de investimento é de US\$ 3 bilhões (cerca de R\$ 15 bilhões), com expectativa para geração de 5 mil empregos na fase de implantação do empreendimento, que será estabelecido no Complexo Industrial e Portuário do Pecém (CIPP).

Até o momento, foram assinados outros cinco pré-contratos (AES, Casa dos Ventos, Cactus Energia, Fortescue e uma outra empresa que pediu sigilo) e 36 Memorandos de Entendimento (MoU), todos com o objetivo de produzir e também exportar hidrogênio verde.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/05/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

PARA ECONOMIZAR EM CONTRATAÇÕES, STELLANTIS BUSCA ENGENHEIROS NO BRASIL E NA ÍNDIA

Dona das marcas Jeep e Fiat quer ter dois terços da mão-de-obra em engenharia recrutada em países de baixo custo, onde remuneração é um quinto da paga nos EUA ou na França

Por Bloomberg



Fábrica da Stellantis em Turim, Itália — Foto: Bloomberg

Gigante do setor automobilístico, a Stellantis passou a recrutar a maior parte de sua força de trabalho de engenharia em países como Brasil, Índia e Marrocos em meio à concorrência mais acirrada nos países desenvolvidos.

A montadora ítalo-americana, detentora de marcas como Jeep, Peugeot e Fiat, colocou como foco contratar engenheiros em mercados onde o custo anual por funcionário não passe de cerca de € 50 mil (equivalente a US\$ 53.000 ou R\$ 274.073), segundo fontes.

O custo da mão de obra qualificada em centros como Paris e Detroit pode chegar a cinco vezes esse valor.

As montadoras estão sentindo a pressão da desaceleração da demanda por carros elétricos, os EVs, e enfrentam dificuldades de fabricar veículos mais acessíveis. Empresas como Tesla e Volkswagen estão cortando empregos e transferindo parte da produção para locais de custo menor.

Embora a pressão seja maior entre as marcas de mais amplo alcance, fabricantes de automóveis premium, como a BMW, também estão contratando em países como a Índia e em outros lugares para aproveitar os talentos locais.

A Stellantis é atualmente uma das mais agressivas e pretende ter cerca de dois terços dos engenheiros em países de custos mais baixos a longo prazo, disseram as fontes.

O que está por trás dos cortes da Stellantis são os veículos, incluindo o Citroen ë-C3 elétrico de €



23.300 (US\$ 24.892 ou R\$ 128.718), que deve começar a ser entregue no segundo trimestre. Fabricar veículos acessíveis significa que a empresa deve buscar mais economia. O CEO da empresa, Carlos Tavares alertou em janeiro que a empresa não pode "desconsiderar a realidade de sua situação de custos". No total, a Stellantis está lançando 25 novos modelos este ano.

Ponto de carga elétrica Evbox em um showroom operado pela Stellantis em Paris. — Foto: Nathan Laine/Bloomberg

Após a divulgação de resultados do primeiro trimestre esta semana, as ações da Stellantis chegaram a cair mais de 10% em Nova York e Milão, depois que a diretora financeira Natalie Knight disse que os retornos na Europa são afetados pela diminuição da demanda.



— Sempre há mais potencial quando se trata de disciplina de custos. Vamos continuar a otimizar nossos custos trabalhistas — disse Natalie.

A remuneração anual dos engenheiros nos Estados Unidos ou na França tende a ficar na faixa de US\$ 150.000 a US\$ 200.000 (de R\$ 775.680 a R\$ 1,034 milhão), incluindo benefícios, disseram várias fontes. Os engenheiros de países como México, Brasil ou Índia podem custar apenas 20% ou 30% desse valor, acrescentaram.

Cortes nos EUA, contratações no México

Além de buscar economia, a Stellantis está procurando adicionar expertise em áreas como software, inteligência artificial e produtos químicos de células de bateria, disse um porta-voz, acrescentando que o setor é um campo de jogo global em "profunda transformação com o surgimento de novos participantes chineses".

Em sua sede nos Estados Unidos, em Auburn Hills, no estado de Michigan, a Stellantis cortou no mês passado cerca de 400 empregos assalariados de engenharia, incluindo pessoas que trabalham com calibração de veículos, eletrônica e controles. Enquanto isso, a empresa está procurando contratar engenheiros eletrônicos para trabalhar no México.

No Brasil, 500 novas vagas

A Stellantis também planeja contratar cerca de 500 engenheiros para somar aos quase 4 mil que já tem no Brasil, disse o diretor de operações da América do Sul, Emanuele Cappellano, em uma entrevista. Os engenheiros, muitos dos quais estão baseados na cidade mineira de Betim, concentram-se em projetos globais, acrescentou Cappellano.

Com R\$ 30 bi da Stellantis: Montadoras vão investir R\$ 117 bi no Brasil. Veja as cifras das rivais
Em alguns casos, a pressão causou problemas durante o desenvolvimento, por exemplo, no sistema de direção da plataforma "Smart Car" originalmente desenvolvida pela Tata Consulting Services, da Índia, de acordo com as fontes, que acrescentaram que dezenas de engenheiros franceses e italianos tiveram que ser enviados de avião para trabalhar nas correções.

A falta de recursos de engenharia também está criando problemas de lançamento da produção na fábrica de caminhões da empresa em Sterling Heights, Michigan, de acordo com Mike Spencer, presidente do sindicato United Auto Workers Local 1700. Mais cortes estão planejados para os próximos meses.

Renault troca França por Romênia, Brasil e Coreia do Sul

A Stellantis é acompanhada por concorrentes como a Renault na busca de talentos em engenharia e software nos mercados emergentes. Sua arquirrival eliminou cerca de 1.500 cargos de engenharia na França nos últimos anos e vem construindo centros na Romênia, no Brasil e na Coreia do Sul.

O CEO da Renault, Luca de Meo, elogiou o "alto nível de competência" da Índia em áreas como engenharia de nuvem, inteligência artificial e direção autônoma durante um recente evento para a imprensa.

As medidas estão alimentando as tensões políticas. A Stellantis está sob crescente pressão na Itália, onde o governo tenta convencer a empresa a recuar nos seus planos de eliminar milhares de empregos. Enquanto isso, seus funcionários na Itália e na França reclamaram que as medidas de corte de custos de Tavares levaram a um aumento da carga de trabalho, condições insalubres em certas fábricas, falta de equipamentos de trabalho e aquecimento insuficiente.

Vários consultores criticaram o fato de Carlos Tavares ter recebido um pacote de remuneração de € 36,5 milhões — o mais alto entre os CEOs de montadoras tradicionais — enquanto pregava a austeridade dentro da empresa e tocava planos de eliminar milhares de empregos.

A empresa de consultoria Glass Lewis alertou sobre o possível "risco à reputação" da empresa devido à diferença entre a remuneração da alta administração e a pressão sobre o restante da equipe.

Fonte: *O Globo - RJ*
Data: 02/05/2024

EMBRAER ESTUDA AVIÃO PARA CONCORRER COM BOEING E AIRBUS, DIZ IMPRENSA INTERNACIONAL

Fabricante brasileira de aeronaves nega planos para "ciclo considerável de investimentos", mas ressalta que tem capacidade de desenvolvimento

Por O GLOBO — Rio



Jato E-195-E2 da Embraer — Foto: Divulgação

A fabricante de aeronaves Embraer estuda desenvolver um modelo de avião comercial de longo curso, o que colocaria a companhia brasileira em concorrência direta com os principais nomes do setor, a americana Boeing e a europeia Airbus, segundo informações dos jornais The Wall Street Journal e Financial Times.

Após a publicação das reportagens, a Embraer negou que tenha um “plano para um ciclo considerável de investimentos neste momento”, mas ressaltou, em nota, que “certamente tem capacidade para desenvolver uma nova aeronave de corredor único (narrow body)”.

“A companhia tem hoje uma linha de produtos nova e de muito sucesso desenvolvida nos últimos anos e estamos focados na comercialização dessas aeronaves para fazer a companhia crescer e se fortalecer”, diz a nota da Embraer.

Número de assentos

Os aviões de corredor único têm capacidade para cerca de 200 passageiros e autonomia para voar em longo curso, de 6 mil a 8 mil quilômetros. É o caso dos populares 737 Max da Boeing ou os A320 da Airbus.

A Embraer é a terceira maior fabricante de aviões do mundo, mas não compete diretamente com a Boeing e a Airbus, porque se especializou nas aeronaves da aviação regional e nos jatinhos particulares.

As aeronaves regionais levam de 100 a 140 passageiros, no caso do E195-E2, maior avião da Embraer. Eles voam a distância de, no máximo, 4,8 mil quilômetros.

Rivalidade com canadense

Na aviação regional, a principal concorrente direta da Embraer era a canadense Bombardier. Em 2017, a Bombardier firmou uma parceria comercial com a Airbus e, em 2020, acabou vendendo sua divisão de aviões regionais para a fabricante europeia, se dedicando aos jatos executivos.

A Embraer chegou a tentar trilhar caminho semelhante e, em 2018, firmou acordo para vender parte de sua divisão comercial para a Boeing, mas o negócio acabaria desfeito em 2020, pela companhia americana – a empresa brasileira busca ressarcimento por prejuízos numa arbitragem internacional.

Segundo as reportagens do The Wall Street Journal e do Financial Times, os estudos da Embraer para desenvolver o novo modelo ainda estariam em estágios iniciais e seriam levados para uma decisão do Conselho de Administração apenas em 2025.

Jatinho de longo curso

O jornal americano, o primeiro a revelar os planos, deu ênfase ao desenvolvimento do avião de corredor único, como os 737 e os A320. Já o Financial Times acrescentou que o projeto poderia incluir jatinhos particulares de longo curso.

Nesse nicho, a Embraer se destaca nas aeronaves menores. Ano passado, o Phenom 300, jatinho da brasileira para até nove passageiros, destronou o Cessna Citation Excel, da fabricante americana, como avião executivo mais usado nos EUA.

Já nas aeronaves particulares de longo alcance e, portanto, maiores, as líderes de mercado são a Gulfstream, a Bombardier e a Dassault Aviation, segundo o jornal Financial Times.

Bilhões em investimentos e crise da Boeing

Para a Embraer, lançar modelos de aviões maiores, seja para a aviação comercial, seja para a executiva, seria uma decisão ousada, que exigiria bilhões em investimentos, sem retorno garantido. Mesmo assim, sempre foi uma possibilidade no radar de analistas de mercado – a empresa sempre minimizou essa possibilidade.

As apostas de que a Embraer poderia de fato fazer esse movimento aumentaram desde o início deste ano, por causa da crise enfrentada pela Boeing desde que, nos primeiros dias de janeiro, um 737 Max 9 da Alaska Airlines perdeu parte de sua fuselagem – a estrutura que abriga a cabine de passageiros – no meio do voo nesta sexta-feira e precisou fazer um pouso de emergência no Aeroporto Internacional de Portland, em Oregon, nos EUA.

Problemas em aeronaves da linha foram relatados por outras companhias, o governo americano abriu uma investigação, e a Boeing anunciou a substituição de parte do alto comando da companhia.

Além disso, a companhia foi obrigada a reduzir a produção da linha Max dos 737. Segundo o Financial Times, a Boeing gastou US\$ 4 bilhões no primeiro trimestre deste ano por causa da crise, que ainda teve efeitos sobre os operadores – companhias aéreas de vários países foram obrigadas a reprogramar voos porque tiveram que deixar as aeronaves no solo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/05/2024

LULA PEDIRÁ A PREMIER DO JAPÃO ABERTURA PARA A CARNE BOVINA BRASILEIRA

Fumio Kishida fará visita oficial de dois dias ao Brasil

Por Eliane Oliveira — Brasília



O presidente Lula e o primeiro-ministro japonês Fumio Kishida no G7, em maio de 2023 — Foto: Ricardo Stuckert/PR

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva quer aproveitar o encontro que terá, na sexta-feira, com o primeiro-ministro do Japão, Fumio Kishida, para pedir a abertura do mercado japonês para a carne bovina brasileira. O Brasil tenta, sem sucesso, chegar a um acordo com o governo do país desde 2005.

Atualmente, o Japão importa 70% da carne bovina que consome, algo em torno de US\$ 4 bilhões por ano. Desse total, 80% são fornecidos apenas por Estados Unidos e Austrália.

Segundo Eduardo Saboia, secretário de Ásia e Pacífico do Itamaraty, o Japão passa por um período de inflação alta, pelos padrões do país, de 8%. Ele ressaltou que, mesmo que o Brasil entre no Japão com a carne tributada em 40% — alíquota que os outros dois fornecedores não pagam — o produto teria preço competitivo.



— A abertura do mercado para o Brasil poderia ajudar na redução da inflação — disse Saboia.

O diplomata acrescentou que Lula também pedirá a ampliação do mercado japonês para a carne suína brasileira. Hoje, apenas o produto de Santa Catarina pode ser exportado para o Japão.

Roteiro da visita

A convite do presidente brasileiro, Fumio Kishida fará uma visita oficial de dois dias ao Brasil. O premier será recebido por Lula, na sexta-feira e, no sábado, dia 4, viajará a São Paulo, para encontros com membros da comunidade nipo-brasileira e com empresários dos dois países.

Lula e Kishida terão uma reunião no Palácio do Planalto, prevista para começar às 9h30, seguida por uma cerimônia de assinatura de atos e um almoço no Itamaraty. Durante a conversa, os líderes abordarão tópicos da agenda bilateral, como elevação dos fluxos de comércio e investimentos; temas consulares; ciência, tecnologia & inovação; parceria em transição energética; e cooperação em iniciativas ambientais.

No contexto da presidência brasileira do G20, os líderes devem discutir as iniciativas de combate à fome e à pobreza; mudança do clima à luz da COP30 em Belém (2025); e reforma da governança internacional incluindo a ONU, além de tópicos relacionados à paz, segurança e desarmamento.

O Japão foi o primeiro país asiático a participar do Fundo Amazônia, com a doação de US\$ 14 milhões. O país deve colaborar com o programa de recuperação de áreas degradadas do cerrado.

— Ainda é pouco. Queremos mais do que isso — afirmou Saboia.

Empresários e descendentes

Em São Paulo, no dia 4, o chefe de governo japonês realizará atividades junto à comunidade nipo-brasileira, com compromissos nas esferas acadêmica e cultural. Também participará, ao lado do vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, do Fórum Empresarial Brasil-Japão.

O Brasil conta com a maior população nipo-descendente fora do Japão, estimada em mais de 2 milhões de pessoas. Já o Japão abriga a quinta maior comunidade brasileira no exterior, com cerca de 211 mil nacionais.

Lula visitou o Japão maio do ano passado, quando participou, como convidado do governo japonês, da Cúpula do G7 (grupo formado por Estados Unidos, Japão, Alemanha, Reino Unido, França, Itália e Canadá), em Hiroshima. À margem do evento, o presidente brasileiro e o premier japonês firmaram uma acordo de isenção de vistos para visitas de até 90 dias, vigente desde setembro de 2023.

Em 2023, o Japão foi o segundo parceiro comercial do Brasil na Ásia e o nono no mundo, com intercâmbio comercial de US\$ 11,7 bilhões e superávit brasileiro de US\$ 1,491 bilhão. O Japão ocupa a posição de oitavo maior investidor externo no Brasil pelo critério de controlador final, com estoque de cerca de US\$ 28,5 bilhões.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/05/2024

ALÍQUOTA DA REFORMA TRIBUTÁRIA NÃO DEVE PASSAR DE 30%, MESMO COM MUDANÇAS NO CONGRESSO, DIZ SECRETÁRIO

Appy chama sistema atual de 'bagunça' e afirma que decisão sobre percentual do Imposto Seletivo é política

Por Victoria Abel e Geralda Doca — Brasília

O secretário extraordinário de Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, afirmou que a alíquota padrão de referência do Imposto sobre Valor Agregado (IVA) não deve ultrapassar 30% mesmo com mudanças feitas pelo Congresso Nacional.



O governo enviou ao Congresso Nacional, na semana passada, a proposta de regulamentação dos novos tributos criados com a reforma, que seguirão o modelo de IVA. Com o projeto, a alíquota média dos tributos sobre o consumo ficou estimada em 26,5%.

O secretário de Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Appy disse, em entrevista ao GLOBO, que acredita que as modificações feitas pelos parlamentares não devem desconfigurar a regulamentação da reforma a ponto de ultrapassar a alíquota paga hoje, que gira em torno de 34%. Quanto mais exceções são inseridas na reforma, maior a alíquota.

Alíquota padrão do IVA

(Imposto sobre Valor Agregado)



Alíquota padrão do IVA — Foto: Editoria de Arte/O Globo

Alíquota padrão do IVA — Foto: Editoria de Arte/O Globo

— O que a gente pode garantir é que a alíquota padrão no novo modelo será menor que a atual, a alíquota média também. Dependendo das mudanças pelo Congresso, a alíquota pode subir muito, mas não acredito que vamos ter mudanças que levem a alíquota para cima de 30% — afirmou.

Appy lembra que hoje o sistema é complexo — segundo ele, uma bagunça — e os tributos incidem sobre os preços já com tributos. O ICMS, por exemplo, incide sobre o PIS/Cofins. A reforma unifica os tributos federais PIS, Cofins e IPI, o estadual ICMS e o municipal ISS. A unificação forma um imposto no modelo de IVA, que não existe hoje no Brasil, mas é aplicado em dezenas de países.

— A alíquota que a gente pode chamar de padrão hoje, porque aqui no Brasil é uma bagunça completa, é uma alíquota que inclui ICMS e PIS/Cofins. Considerando o ICMS de alguns estados, de 18%, temos uma alíquota hoje de 34%. Alguns estados com ICMS maior de 18%, têm alíquota mais elevada.

O governo irá disponibilizar ao Congresso e a sociedade uma calculadora de alíquota, um simulador, que irá dar uma estimativa de aumento ou diminuição do imposto, conforme a adição de exceções ou de produtos da cesta básica.

Bernard Appy destacou que mudanças no grupo de produtos do imposto zerado podem ser a principal causa de aumento na alíquota padrão. Apenas a inclusão das carnes no imposto zerado poderia elevar a alíquota de uma média de 26,5% para 27,1%. A reforma prevê que algumas categorias de produtos serão isentas de imposto. Outras terão a alíquota reduzida. E os demais, alíquota padrão.

Questionado se as recentes tensões políticas entre Congresso e governo poderiam afetar a tramitação da regulamentação da reforma, Appy negou, citando os presidentes da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG).

— A Reforma Tributária tem um efeito muito positivo sobre o crescimento do país, sobre o ponto de vista distributivo, sobre as desigualdades regionais. Acho que isso é compreendido pelos parlamentares e pelos presidente das duas Casas. Não acho que a reforma tributária passe a ser um locus de disputa política por outros motivos, ela é relevante em si, certamente haverá discussão sobre o conteúdo, mas não acho que venha a ser contaminado por outras questões políticas.

Alíquota definida por estados e municípios

O secretário explica ainda que o Senado Federal irá definir, dentro da alíquota padrão, as três alíquotas de referência que cada ente federativo terá direito. Ele também destaca que os municípios e estados terão autonomia para elevar ou diminuir suas alíquotas, sem limitação, mas que terão de arcar com o ônus político das mudanças.

— A alíquota de referência mantém a carga tributária no país. Os estados e municípios têm autonomia para definirem para baixo ou para cima da que foi definida pelo Senado. A decisão deles de alterar a alíquota local não afeta a alíquota de referência. Isso afeta o custo para os consumidores daquele estado ou daquele município. A diferença será que hoje os estados podem aumentar a alíquota por produto, de um jeito não transparente.

Appy acredita que o efeito positivo da Reforma Tributária sobre o crescimento do país irá evitar aumentos expressivos de impostos para a arrecadação. Isso porque o aumento de receita já será proporcionado com o aquecimento econômico, ajudando a solvência fiscal dos entes da federação.

— Está dado na Emenda Constitucional que toda fixação da alíquota de referência será feita de modo a manter a carga tributária. Segundo, os estados mantêm a autonomia de definir sua arrecadação sabendo que quem paga a conta é o consumidor, o eleitor, e isso está mantido. Não acredito que a questão fiscal dos estados vá contaminar.

Estados se precipitaram na reclamação

O Comitê de Secretários de Fazenda dos Estados e do Distrito Federal (Comsefaz) divulgou uma nota na última terça-feira protestando contra pontos da regulamentação da reforma.

Um deles seria a falta de autonomia para determinar a quantidade de cashback para famílias de baixa renda. De acordo com o projeto de lei complementar, a devolução do imposto será de no mínimo 20%. O restante poderá ser estipulado pelos estados e municípios. No entanto, o cashback não poderá variar conforme o produto, serão apenas três categorias gerais para devolução: botijão de gás, contas de água e luz, e demais produtos de consumo próprio.

— Acho que eles se precipitaram naquela nota. A nota que saiu dos estados se precipitou porque ela incluiu temas que não estão nesse projeto. E temas, como o cashback, que não consegui entender onde está a divergência. Porque o que foi colocado no projeto é que foi acordado com eles.

Imposto Seletivo

O secretário de Reforma Tributária também explicou que o Imposto Seletivo não terá apenas uma alíquota geral, mas uma alíquota de referência para cada categoria incluída na tributação do pecado: veículos; embarcações e aeronaves; produtos fumígenos; bebidas alcoólicas; bebidas açucaradas; e bens minerais extraídos.

Essas categorias serão tributadas com alíquotas maiores, inclusive maiores que o valor padrão, para desestimular o consumo.

No caso das bebidas alcoólicas, haverá duas alíquotas de referência do imposto seletivo: uma sobre o teor alcoólico da tipo da bebida, quanto mais alto, maior, e outra que vai incidir conforme o volume de álcool presente na garrafa ou latinha.

— A alíquota do imposto seletivo será uma decisão política.

REFORMA TRIBUTÁRIA, AUTONOMIA DO BC: POR QUE A MOODY'S MELHOROU PERSPECTIVA PARA O BRASIL?

Avaliação de crédito pela agência de risco passou de 'estável' para 'positiva', ou seja, o 'rating' pode ser elevado. Foi a primeira revisão desde 2018, no início do governo Bolsonaro

Por Renan Monteiro — Brasília



Agência de risco Moody's mudou perspectiva de nota de crédito do Brasil, que agora fica mais perto de grau de investimento — Foto: Emmanuel Dunanad/AFP

A agência de classificação de risco Moody's melhorou ontem a perspectiva da nota de crédito do Brasil, de "estável" para "positiva", ou seja, que pode ser revista para cima. O rating, que não foi alterado, atualmente está em Ba2.

É a primeira mudança que a Moody's faz na avaliação do Brasil desde 2018, ou seja, no início do governo do ex-presidente Jair Bolsonaro. Em seu comunicado, a agência justifica a melhora na perspectiva citando o maior crescimento do país, após "reformas estruturais" e "salvaguardas institucionais".

Essas agências avaliam a capacidade de uma instituição ou país pagarem suas dívidas. De acordo com a sua capacidade de pagamento, são atribuídas notas que podem ir de AAA, para os melhores pagadores, a D, para quem está em situação de inadimplência.

As classificações das agências de risco

	Fitch	Moody's	S&P
Grau de investimento com qualidade alta	AAA	AAA	AAA
	AA+	AA1	AA+
	AA	AA2	AA
	AA-	AA3	AA-
	A+	A1	A+
	A	A2	A
	A-	A3	A-
Grau de investimento com qualidade média	BBB+	BAA1	BBB+
	BBB	BAA2	BBB
	BBB-	BAA3	BBB-
Grau especulativo	BB+	BA1	BB+
	BB	BA2	BB
	BB-	BA3	BB-
	B+	B1	B+
	B	B2	B
	B-	B3	B-
	Risco alto de inadimplência até chegar a calote	CCC	CAA1
CC		CAA2	CCC
C		CAA3	CCC-
RD		CA	CC
D		C	C
			D

— Foto: Criação O Globo

Com o chamado grau de investimento — espécie de selo de bom pagador — o país atrai recursos de fora, pois é percebido como um porto seguro para o investidor. O Brasil ainda não tem grau de investimento (veja quadro abaixo).

— Foto: Criação O Globo

A agência cita a autonomia operacional do Banco Central, em lei de 2021; uma maior governança nas empresas públicas; e medidas para "melhorar o ambiente de negócios", que são a digitalização financeira e a Reforma Trabalhista de 2017.

Embora reconheça que a Reforma Tributária sobre o consumo só venha a mostrar seus efeitos positivos em alguns anos, a agência também afirma que ela traz um prognóstico positivo para o Brasil.

Riscos fiscais

Para os avaliadores, o crescimento "mais robusto" do Produto Interno Bruto (PIB) nos anos recentes é resultado dessas reformas estruturais. A Moody's espera que a economia brasileira cresça 2%, em média, entre 2024 e 2025, acima do nível pré-pandemia, entre 2015 e 2019, de retração de 0,5%.

entre 2024 e 2025, acima do nível pré-pandemia, entre 2015 e 2019, de retração de 0,5%.



O relatório também diz ver “riscos” para a garantia, por parte do governo, do equilíbrio fiscal. A agência cita a dependência do crescimento das receitas para ajustar as contas e caminhar para “déficits mais baixos” e a capacidade limitada do governo em cortar despesas. A erosão da credibilidade levaria a um “enfraquecimento” da confiança dos investidores, “pesando sobre o crescimento e o investimento, e o aumento dos custos de financiamento do governo.”

O Ministério da Fazenda, ao comentar a nova perspectiva, diz que a decisão da Moody's faz parte da melhoria na trajetória da nota de crédito verificada durante 2023, com a elevação do rating tanto pela S&P quanto pela Fitch, outras agências de classificação.

“Ocorrendo a efetivação da mudança da nota de crédito, o Brasil estará a um degrau de voltar a possuir grau de investimento, um marco significativo para os indicadores de estabilidade econômica do país”, diz a nota.

A pasta também destaca “o compromisso com uma trajetória sustentável para as contas públicas”, ao falar da combinação de esforços para melhorar a arrecadação e conter a dinâmica das despesas.

“Isso tem a ver com o trabalho conjunto dos três Poderes, que colocaram os interesses do país acima de divergências superáveis. Mesmo com a deterioração momentânea da economia global, o Brasil caminha e recupera credibilidade econômica, social e ambiental”, afirmou o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nas redes sociais.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva também comentou a decisão da Moody's nas redes: “O Brasil que estamos construindo voltou a ser respeitado no mundo.”

A nova âncora fiscal do Brasil, que limita o aumento das despesas primárias a 70% do aumento das receitas do ano anterior, deve resultar em uma “gradual” consolidação do quadro fiscal no Brasil, segundo a Moody's. O comunicado fala em redução do déficit primário (antes dos juros) em 2024 e 2025. A meta do governo é zerar o déficit este ano e o próximo.

A agenda de transição energética do governo para atrair investimentos privados para projetos de energia limpa também pode contribuir para alavancar o crescimento do país, segundo a agência.

Em 2008, o Brasil ganhou, pela primeira vez, grau de investimento, pela S&P. A decisão foi seguida pela Fitch, no mês seguinte, e pela Moody's, em setembro de 2009.

A S&P tirou o grau de investimento do Brasil em 2015, em plena recessão. A Fitch fez o mesmo em seguida, com novo rebaixamento em 2018. Já a Moody's rebaixou a nota do país em 2016.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/05/2024

HADDAD SE REÚNE COM CAMPOS NETO EM MEIO A PREOCUPAÇÃO DO BC COM PRESSÃO INFLACIONÁRIA

Ministro da Fazenda e presidente do banco se encontram na tarde desta quinta-feira
Por Victoria Abel

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, e o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, se reúnem nesta quinta-feira no gabinete da pasta em São Paulo. O encontro ocorre em meio à recente preocupação de Campos Neto com a possibilidade de aumento da inflação, diante dos números de pleno emprego.

A taxa de desemprego subiu de 7,5% no trimestre encerrado em dezembro para 7,9% em março, puxada pela habitual dispensa de trabalhadores temporários no início do ano. Apesar do aumento, o indicador está em seu menor nível para o período desde 2014, dez anos antes, quando chegou a

7,2%. Já a renda subiu 1,5% na comparação com o fim do ano passado e 4% contra o mesmo período de 2023, alcançando R\$ 3.123 no trimestre.



Haddad e Campos Neto em audiência pública no Senado Federal — Foto: Edilson Rodrigues/Agência Senado

Apesar de positivo, o aumento do emprego eleva o consumo pelas famílias, aquecendo a economia e impactando os preços. A preocupação do BC é que uma previsão de aumento exacerbado da inflação leve a uma interrupção no corte da taxa básica de juros, a Selic.

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central realizou o último corte na taxa básica de juros em março, cumprindo a sequência de quedas previstas no final do ano passado. O corte foi de 0,5 ponto percentual, levando a Selic para 10,75%. Antes, a taxa estava em 11,25% ao ano.

Já Haddad vem de um esforço concentrado para evitar a aprovação de pautas no Congresso que elevam os gastos públicos. Na noite de terça-feira, o ministro elogiou a aprovação pelo Senado do programa de incentivo a eventos, chamado de Perse. Após uma negociação que provocou atrito entre o governo e os parlamentares, o texto que seguiu para a sanção presidencial com uma versão menos onerosa aos cofres públicos.

Na quarta-feira, o ministro também comemorou o fato de a agência de classificação de riscos Moody' mudar a perspectiva sobre a nota de crédito do Brasil. Agora, há uma avaliação "positiva" para o país. O rating atualmente está em Ba2 e a perspectiva anterior era "estável".

Autonomia BC

Nos últimos meses, Campos Neto também vem tentando emplacar a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) de ampliação da autonomia do BC, para dar independência financeira e orçamentária ao órgão, tornando-o uma empresa pública.

A Proposta de Emenda Constitucional (PEC) que tramita no Congresso sobre a autonomia financeira e administrativa do Banco Central permitirá que o BC defina sua própria política de pessoal, inclusive os salários dos servidores. Eles vem reclamando dos baixos salários pagos pela instituição, em comparação com outros bancos privados.

A receita independente do BC viria da senhoriagem, que é o lucro que se tem com a emissão, administração e circulação da moeda, e algumas taxas cobradas pelo Banco Central.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/05/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PODEMOS REAVALIAR DIREÇÃO PARA O BRASIL SE NÃO HOVER MELHORA FISCAL, DIZ VICE-PRESIDENTE DA MOODY'S

Apesar da sinalização positiva para a nota de crédito do País, Samar Maziad vê quadro desafiador nas contas públicas, com necessidade de ajuste pelo lado do gasto e incerteza quanto à retomada do grau de investimento

Por Aline Bronzati (Broadcast)



**Entrevista com
Samar Maziad - vice-presidente da Moody's para risco soberano**

NOVA YORK - A agência de classificação de risco Moody's melhorou a perspectiva da nota de crédito do Brasil de estável para positiva, mas ainda vê um quadro fiscal "desafiador" no País. A mudança, anunciada nesta quarta-feira, 1º, foi motivada pela trajetória de crescimento da economia, que melhorou quando comparada aos anos pré-pandemia, e também pela expectativa de um desenho mais positivo das contas públicas, com o novo arcabouço fiscal atuando para estabilizar a dívida

brasileira à frente.

"Se isso não acontecer, teremos de reavaliar a direção, certo?", alerta a vice-presidente da Moody's para risco soberano, Samar Maziad, de Nova York, em entrevista exclusiva ao Estadão/Broadcast. Na sua visão, mais do que metas fiscais ambiciosas para os próximos anos, o que importa é a direção, o compromisso com o arcabouço fiscal, que ainda não foi capaz de convencer o mercado.

Quanto às chances de o Brasil recuperar o grau de investimento no governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, Maziad reforça o coro ao fiscal: "Essa questão ainda terá de ser respondida, mas ainda levará algum tempo antes que possamos falar sobre outro movimento positivo". O Brasil está dois degraus abaixo do grau de investimento pela Moody's.

A seguir, confira os principais trechos da entrevista.

A Moody's mudou a perspectiva do Brasil para positiva, mas manteve o rating. Por quê? O que motivou a alteração neste momento?

Temos de ter uma visão mais de médio prazo. Sobre o momento da melhora da perspectiva, algumas boas notícias, outras más, vindo. Então, nossa decisão não é motivada pelo ciclo de notícias. É mais uma visão de médio prazo e futuro. Mas, o principal gatilho é que a gente já vê um reforço no perfil de crédito por causa do desempenho do crescimento, que será mais fraco este ano do que no ano passado, mas vemos uma dinâmica de expansão diferente do período pré-pandemia, quando tivemos anos de baixo crescimento, e até mesmo a recuperação da crise da (Operação) Lava Jato, que foi lenta e demorou muito.

Mas o Brasil crescerá menos neste ano...

Olhando para frente, temos uma dinâmica diferente de crescimento. Nos últimos dois anos, fomos surpreendidos positivamente e mesmo as nossas projeções futuras não são ruins. Prevemos uma expansão de 2% neste ano e este é um indicativo de melhora no perfil de crédito. Então, esperamos que isso continue. Esse foi um fator chave para a melhora da perspectiva (da nota do Brasil) para positiva. Também consideramos a trajetória fiscal e baseamos nosso cenário em uma consolidação fiscal gradual. E o fiscal será melhor do que no ano passado, e espero que seja consistentemente melhor ao longo do tempo. Portanto, gostaríamos de ver uma consolidação fiscal gradual, mas consistente.

Mas, recentemente, o governo mudou as suas metas fiscais e anunciou alvos menos ambiciosos para os próximos anos. Qual a visão da Moody's sobre essa revisão? Quão preocupada a agência está?

Nosso cenário prevê um déficit primário neste ano e um déficit primário menor no próximo. Então, vemos essa melhoria. De certa forma, o que importa é a direção e a postura, o compromisso com o arcabouço fiscal, que ainda precisa de algum trabalho, porque o mercado não está alinhado com as previsões do governo. A implementação ou os resultados das novas regras são fundamentais para melhorar a credibilidade do arcabouço.

"A mudança nas metas cria ruído e dúvidas sobre o risco de novas revisões.



A mudança das metas fiscais é uma ameaça para o alvo deste ano ou para o arcabouço?

As limitações ou deficiências do novo arcabouço fiscal permanecem, que é a dependência das receitas. Isso de certa forma não mudou. A mudança nas metas cria ruído e dúvidas sobre o risco de novas revisões. No entanto, a revisão está relacionada a um menor volume de receitas por medidas aprovadas no Congresso, o que exige ações do lado da despesa, e ainda não vimos isso. Mas não significa que a meta fiscal deste ano será revisada. A questão é que serão necessárias medidas adicionais para alcançar a meta em 2025. Ainda é um quadro desafiador, mas, no geral, melhorando o desempenho ao longo do tempo e permitindo a estabilidade da dívida, que é o que temos no nosso cenário base, então conversa com uma perspectiva positiva. Se isso não acontecer, teremos de reavaliar a direção, certo?

Mas a necessidade de novas medidas para cumprir as metas fiscais surge em meio à deterioração da relação do governo com o Congresso. Quais os riscos?

Citamos as medidas e as reformas na mudança da perspectiva. Isso também está por trás da melhora do perfil de crédito. Isso não se refere somente ao que acontece no governo, mas também no Congresso. Reconhecemos, é claro, o papel do Congresso na viabilização de reformas ou na consolidação fiscal. Então, para o próximo ano, nem todas as medidas foram aprovadas e isso tem a ver com risco político e talvez as metas não sejam alcançadas por causa disso. É um fator de risco. E, caso esse fator de risco permaneça e as receitas não venham, o governo pode ter problemas para atingir as metas fiscais.

A mudança das metas fiscais pode postergar uma melhora do rating do Brasil?

Mudar a meta significa uma menor ambição. Esse é o problema. Esse é um fator de risco e não apenas o alvo. Para nós, o importante é não só a mudança do número, mas da política, da direção. Portanto, o fiscal não melhora, o que significa que a dívida não estabiliza. A mudança da meta fiscal é um sinal, mas se a melhoria for implementada, é isso que importa.

A Moody's mencionou o benefício de reformas na mudança de perspectiva do Brasil. Na visão da agência, quais são as mais importantes após a tributária?

Não estamos vendo uma grande iniciativa no horizonte, mas é necessário que continue o apoio ao investimento e à melhoria do ambiente de negócios. Atualmente, o maior avanço que poderia acontecer é no lado fiscal, mostrar que o novo arcabouço pode proporcionar sustentabilidade fiscal. Isso é fundamental neste momento. Isso apoiará um menor prêmio de risco, menor carga de juros e mais confiança geral na direção da política fiscal. Mas, especificamente, as medidas que apoiam a transição energética e atraem investimentos em energia limpa serão importantes para as perspectivas de crescimento a médio prazo, o que é realmente um fator-chave na melhoria da perspectiva do rating do Brasil.

Mas a Moody's vê apetite do atual governo por reformas, em trabalhar nesses pontos? Porque vemos diferentes correntes na atual gestão...

Depois da reforma tributária, e ainda precisamos de toda a regulamentação, o que deve ocupar o topo da agenda, mas é importante porque, sem isso, a reforma não pode ser implementada. Um passo fundamental é focar na taxonomia verde, no mercado de carbono e elementos que apoiam mais investimentos nesta área. Então, essas são as duas áreas em que acho que vemos muita discussão.

“Um rating mais alto dependerá do caminho fiscal, de modo que essa questão ainda terá de ser respondida, mas ainda levará algum tempo antes que possamos falar sobre outro movimento positivo.”

O Brasil está no caminho para recuperar o grau de investimento no governo Lula?

Temos uma perspectiva positiva. Um rating mais alto dependerá do caminho fiscal, de modo que essa questão ainda terá de ser respondida, mas ainda levará algum tempo antes que possamos falar sobre outro movimento positivo. O Brasil está dois degraus abaixo do grau de investimento neste momento.



O Fed manteve os juros inalterados novamente e o mercado teme que o primeiro corte atrase ainda mais por conta da inflação, além de maiores riscos geopolíticos. Como o cenário externo poderia impactar o Brasil em termos de crescimento e na política monetária?

A posição da política monetária no Brasil pode ser um pouco influenciada pelos juros globais, mas talvez menos, porque o diferencial ainda é muito elevado entre as taxas locais e dos EUA. Então, há espaço para o Banco Central no Brasil seguir perseguindo os seus objetivos. Mas o mais importante, que impulsiona o prêmio de risco e os custos dos empréstimos para o governo, é a incerteza em torno da trajetória fiscal. Esse é um ponto importante porque o Brasil paga muitos juros sobre a sua dívida, e isso é fundamental. É também uma restrição de crédito. Melhorar a credibilidade do quadro fiscal reduzirá os encargos com juros à medida que as taxas começarem a descer.

Os problemas domésticos pesam mais que os externos?

Para o Brasil, neste momento, provavelmente sim. Acho que o balanço de riscos é mais influenciado por fatores domésticos.

Quão preocupada a Moody's está com a escolha do futuro presidente do Banco Central no Brasil?

Agora, temos um Banco Central independente no Brasil. Essa foi uma melhoria que apoia a estrutura da política monetária. Então, só temos de ver isso. Não podemos comentar sobre isso.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, falou sobre a expectativa de relatórios da Moody's e da Fitch. A divulgação na data de hoje já estava prevista ou teve alguma relação com as falas do ministro?

Temos um processo e damos às autoridades a chance de revisar o comunicado antes de ser divulgado à imprensa e, então, o publicamos. Portanto, não teve relação.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/05/2024

OPINIÃO - |DOS CICLOS DA BORRACHA A UMA NOVA ECONOMIA DA FLORESTA EM PÉ

Produtos da floresta em pé na Amazônia geraram receita anual de US\$ 298 milhões entre 2017 e 2019; globalmente, mercado movimenta US\$ 176,6 bilhões por ano

Por Marina Grossi

Cultura emblemática da Amazônia, a borracha passou por diversos ciclos de desenvolvimento, tendo seu apogeu na virada do século XIX para o XX, quando gerou muita riqueza para cidades como Belém e Manaus. Com o passar das décadas, no entanto, perdeu mercado para a borracha importada de países asiáticos como Tailândia e Indonésia, atualmente os maiores produtores. Mas começam a tomar corpo, no coração da Amazônia, iniciativas para reativar essa cadeia, com agregação de valor e fortalecendo o comércio justo com comunidades extrativistas locais. O trabalho de extração do látex das seringueiras depende da manutenção da floresta em pé e do conhecimento tradicional dos extrativistas, sendo verdadeiros ativos da sociobiodiversidade da Amazônia.

No Estudo de Boas Práticas Empresariais na Amazônia, lançado em 2022, fruto de uma pesquisa conjunta entre o Conselho Empresarial Brasileiro para o Desenvolvimento Sustentável (CEBDS) e o Instituto de Conservação e Desenvolvimento Sustentável da Amazônia (Idesam), listamos casos de parcerias comerciais entre organizações e empresas, como do segmento de pneus, interessadas na borracha extraída de modo sustentável. Embora hoje a produção de borracha nativa da Amazônia seja pontual – cerca de 840 toneladas em 2022 –, ela pode assumir novas proporções com os incentivos corretos, já que a demanda global pelo produto é superior a 14 milhões de toneladas/ano, segundo a associação dos países produtores de borracha natural. Assim, fomentar a renovação dessa cadeia, partindo de atributos socioambientais, pode ser estratégico para o Brasil.

A borracha amazônica é um entre muitos exemplos do potencial da bioeconomia dos nossos biomas. Hoje, o Brasil participa de forma muito tímida do mercado global de produtos das cadeias da sociobiodiversidade: os produtos da floresta em pé na Amazônia geraram uma receita anual de US\$

298 milhões entre 2017 e 2019, o que é pouco, diante de seu potencial – globalmente, o mercado de produtos da sociobiodiversidade movimenta US\$ 176,6 bilhões por ano. Só na Amazônia Legal brasileira, o potencial de aumento do Produto Interno Bruto (PIB) é de R\$ 40 bilhões anuais, com geração de 312 mil empregos adicionais até 2050, segundo estudo do WRI Brasil.



Vista aérea da Amazônia no Pará; extração do látex depende da manutenção da floresta em pé Foto: Daniel Teixeira/Estadão

O CEBDS acredita que os produtos da bioeconomia das cadeias da socio biodiversidade podem compor, até 2030, pelo menos dois itens da pauta de exportação brasileira, com incremento de ao menos 1% do PIB – essa foi uma das recomendações que fizemos ao Plano de Transformação Ecológica do governo federal. O plano coloca a bioeconomia como um de seus seis eixos prioritários e sinaliza, de forma inédita, que o combate ao desmatamento virá acompanhado de políticas públicas para incentivar as cadeias da floresta em pé. Assim, a bioeconomia pode ajudar o país a gerar renda com os biomas preservados, combater a pobreza e fomentar um novo paradigma econômico em regiões de rica biodiversidade.

Na atual presidência do G-20, a bioeconomia tem ganhado relevância nos grupos de trabalho e atende às três prioridades estabelecidas pelo Brasil: o combate à fome, o desenvolvimento sustentável e o redesenho da governança global. A bioeconomia também é uma aliada para que o país alcance os compromissos assumidos nos dois maiores tratados ambientais da atualidade – o Acordo de Paris, do clima, e o de Kunming-Montreal, da biodiversidade, além de responder à Agenda 2030 da ONU.

O setor empresarial brasileiro tem dado passos importantes nesse tema. Além das já citadas contribuições ao Plano de Transformação Ecológica, o CEBDS lançou, durante a COP 28, realizada em Dubai em 2023, uma parceria para ajudar empresas a identificar oportunidades para desenvolver iniciativas sustentáveis na Amazônia Legal. A ideia é sistematizar um ‘fast-track’ de projetos que possam ser replicados e escalados, capazes de impactar o Plano de Transformação Ecológica do governo e, ao mesmo tempo, garantir integridade e adicionalidades socioambientais. Os parceiros são o Igarapé, a JGP e empresas associadas ao CEBDS que atuam na Amazônia Legal ou que tenham afinidade com os projetos discutidos.

Enxergamos a bioeconomia como uma alternativa concreta para a transformação da economia brasileira e um caminho seguro para soluções de clima, natureza e de desenvolvimento econômico-social, especialmente para os países ricos em natureza como o Brasil. Hoje, as maiores florestas tropicais do mundo estão, além da Amazônia, na Bacia do Congo, na África, e no Sudeste Asiático, regiões do Sul global que podem oferecer essas soluções ao mundo. É possível mudar paradigmas e fazer valer a economia da floresta em pé, sem a dependência de ciclos econômicos específicos como no passado? Bons projetos existem, mas é fundamental que ganhem escala, extensão, recursos e status de política pública.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/05/2024

CSN FECHA ACORDO DE EXCLUSIVIDADE PARA COMPRA DA INTERCEMENT E PODE VIRAR LÍDER NO SETOR DE CIMENTO

Empresa de Benjamin Steinbruch tem prazo de negociação exclusiva até 12 de julho para compra da cimenteira da Mover, ex-Camargo Corrêa, em negócio estimado em mais de R\$ 8 bilhões

Por Ivo Ribeiro

Segunda maior produtora de cimento do mercado brasileiro, a CSN Cimentos Brasil, empresa do grupo controlado pelo empresário Benjamin Steinbruch, deu um grande passo nesta quarta-feira, 1º,

para a compra da InterCement, ao firmar um acordo com direito de exclusividade na negociação. A InterCement é a cimenteira da Mover Participações (ex-Camargo Corrêa), holding dos negócios dos herdeiros do empresário Sebastião Camargo (falecido em 1994). As negociações exclusivas têm prazo até 12 de julho (72 dias).

Em comunicados nesta quinta-feira, 2, CSN e InterCement afirmaram que o acordo não representa, neste momento, compromisso vinculante por nenhuma das partes, ou suas controladas, de obrigação para realizar a transação.

Se confirmada, a aquisição pode garantir à CSN a posição de líder nas vendas de cimento no Brasil, ameaçando o domínio de décadas da Votorantim Cimentos. O negócio envolve 100% do capital da InterCement Participações, holding que controla duas fabricantes de cimento e concreto: a InterCement Brasil, com 15 fábricas no País, e a Loma Negra, dona de 9 unidades de produção na Argentina.

O negócio terá de passar, no entanto, pelo crivo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), que poderá exigir da CSN alguns remédios para evitar concentração de mercado. Por exemplo, a venda de algumas fábricas, principalmente nos Estados do Rio e de Minas Gerais, onde passaria a ter maioria de unidades fabris.



Fábrica da InterCement em Ijaci, Minas Gerais Foto: InterCement/Divulgação

A venda da InterCement, que é conduzida pelo BTG Pactual, envolve dívidas financeiras consolidadas na casa de R\$ 8 bilhões a R\$ 9 bilhões, compostas por debêntures detidas por Bradesco, Itaú e Banco do Brasil, e por US\$ 549 milhões de um título com vencimento em julho, entre outros compromissos. A empresa, no ano passado, postergou com os três bancos o pagamento de debêntures vencidas em 2023, de mais de R\$ 1 bilhão. Esse novo prazo vence na próxima semana, no dia 8 de maio.

Com a aquisição, a cimenteira de Steinbruch poderá atingir, no mínimo, 35% do mercado brasileiro, fatia semelhante à da Votorantim Cimentos, atual líder de mercado, se não sofrer restrições do Cade. Em 2023, a CSN Cimentos alcançou 21% (com 13 milhões de toneladas vendidas), enquanto a InterCement Brasil, em terceiro lugar, obteve 14% do mercado (vendas de 8,6 milhões de toneladas).

Ao assumir a InterCement - operação dada como fato praticamente consumado com o acordo de ontem, segundo pessoas próximas das negociações -, a CSN passa a ser a número 1 no mercado de cimento da Argentina. O negócio no país vizinho é operado pela quase centenária Loma Negra, uma marca emblemática local que o então grupo Camargo Corrêa adquiriu em 2005. A empresa detém cerca de 48% das vendas de cimento: 6,42 milhões de toneladas no ano passado.

Evolução do negócio

O negócio de cimento dentro da CSN começou em 2009 com uma moagem em Volta Redonda (RJ), ao lado da siderúrgica, aproveitando resíduos da fabricação do aço (escória). Anos depois a empresa montou um complexo de produção de clínquer (matéria-prima feita a partir de calcário) e cimento em Arcos (MG), elevando sua capacidade a 4,6 milhões de toneladas. Mais um passo foi a aquisição da Cimento Elizabeth, em 2021, na Paraíba. O último grande salto de Steinbruch foi a compra dos ativos da LafargeHolcim no Brasil, em 2022, por US\$ 1,025 bilhão.

Com isso, em 14 anos, a CSN saiu do zero para a vice-liderança do mercado de cimento brasileiro. Com a compra total da InterCement, a empresa se tornaria a protagonista desse negócio no Mercosul e na América Latina, assumindo a liderança na Argentina e com grande chance de assumir a mesma posição no Brasil.

A InterCement, fundada em 1967 por Sebastião Camargo, cresceu aceleradamente com aquisições: a Cauê, de Minas Gerais, em 1997, a Loma Negra, em 2005, e a portuguesa Cimpor, em 2010, que tinha operações em Portugal, Brasil e África. Está nessa compra, alavancada financeiramente, a raiz do endividamento da companhia, agravado por custo da dívida e crises econômicas que afetaram o negócio.

A venda da empresa, por conta das dívidas, tornou-se inexorável desde o início do ano passado. A gestão da InterCement vendeu em janeiro de 2023 a fábrica do Egito e em meados do ano as unidades de produção na África do Sul e Moçambique, negócio concretizado no fim de dezembro. No total, essas alienações geraram cerca de US\$ 270 milhões ao caixa da companhia, que garantiu um alívio temporário.

No fim de 2023, conforme balanço da empresa publicado recentemente, a InterCement registrava uma dívida líquida financeira de US\$ 1,3 bilhão, o correspondente a R\$ 6,5 bilhões. A empresa, que registrou prejuízo de US\$ 183 milhões - por conta da queda de vendas na Argentina e no Brasil e ao custo da dívida -, encerrou o exercício fiscal com caixa US\$ 361 milhões. Esse valor se deve em grande parte aos três desinvestimentos de ativos na África.

No Brasil e Argentina, a empresa encerrou o ano com vendas de 15,1 milhões de toneladas, com recuo maior na Argentina por causa da crise do país. Somente no Brasil, a empresa dispõe de capacidade de produção de 17 milhões de toneladas de cimento por ano, mas cerca de 5 milhões são de fábricas que estão hibernadas, aguardando melhoria da demanda, ou fechadas para sempre (antigas e de alto custo de produção). Na Argentina, são 7,6 milhões de toneladas de capacidade instalada, além de uma ferrovia e ativos de concreto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/05/2024

BRASIL TEM DÉFICIT EM CONTA CORRENTE DE US\$ 4,57 BI EM MARÇO, RESULTADO PIOR QUE O ESPERADO

Mercado projetava um déficit de US\$ 3,1 bilhões no mês; no acumulado do ano, rombo chega a US\$ 14,4 bilhões

Por Célia Froufe (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - O resultado das transações correntes ficou negativo em US\$ 4,579 bilhões em março, segundo dados divulgados nesta quinta-feira, 2, pelo Banco Central. Este é o pior desempenho para o mês desde 2021, quando o saldo foi negativo em US\$ 8,555 bilhões. Em fevereiro, o resultado havia sido deficitário em US\$ 4,373 bilhões.

As transações correntes levam em conta as negociações entre o Brasil e outros países. Incluem a balança comercial, a balança de serviços e as chamadas transferências unilaterais (como os investimentos diretos de empresas).

O déficit em março foi maior que a mediana do levantamento realizado pelo Projeções Broadcast, que apontava para saldo negativo de US\$ 3,10 bilhões.



No acumulado do primeiro trimestre, a conta corrente teve rombo de US\$ 14,398 bilhões. Em 12 meses, o saldo das transações correntes está negativo em US\$ 32,606 bilhões, o que representa 1,46% do Produto Interno Bruto (PIB).

Dados das transações correntes foram divulgados pelo BC nesta quinta-feira Foto: André Dusek/Estadão

A estimativa do Banco Central para o ano é de déficit de US\$ 48 bilhões (2,1% do PIB), conforme o Relatório Trimestral de Inflação (RTI) de março.

Viagens ao exterior

A conta de viagens internacionais registrou déficit de US\$ 455 milhões em março, segundo os dados do BC. O valor reflete a diferença entre o que os brasileiros gastaram lá fora e o que os estrangeiros desembolsaram no Brasil no período. Em março de 2023, o déficit nessa conta foi de US\$ 546 milhões.

O desempenho da conta de viagens internacionais no terceiro mês deste ano foi determinado por despesas de brasileiros no exterior, que somaram US\$ 1,046 bilhão. Já o gasto dos estrangeiros em viagem ao Brasil ficou em US\$ 592 milhões em março.

A conta de viagens internacionais registrou déficit de US\$ 1,313 milhões no acumulado do ano. No mesmo período de 2023, o déficit nessa conta foi de US\$ 1,526 milhões.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/05/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

FII DE LOGÍSTICA DA JAB E CONCRETO CAPTA R\$ 300 MILHÕES

Fundo vai começar a operar em maio e tem como objetivo desenvolver, construir e locar galpões logísticos industriais e com metragem aproximada de até 100 mil m2 de área bruta locável

Por Sérgio Tauhata, Valor — São Paulo

Um novo fundo de logística da parceria entre JAB Empreendimentos Imobiliários e Concreto Empreendimentos e Participações vai começar a operar em maio, após captar R\$ 300 milhões. O FII constituído em março teve assessoria de estruturação do escritório PLC Advogados, especializado em na área. A gestão do ativo está sob responsabilidade da Reag Investimentos.

Segundo o PLC, “o objetivo do veículo será desenvolver, construir e locar galpões logísticos industriais (padrão AAA) e com metragem aproximada de até 100 mil m2 de área bruta locável [ABL]”. A previsão é de construção de, pelo menos, dois espaços na cidade de Betim, em Minas Gerais, localizados no Parque Industrial Logístico Joseph Bacha.



João Carlos Mansur, CEO da Reag — Foto: Silvia Zamboni/Valor

Segundo o sócio do PLC, Gustavo Rajão, “o momento do mercado se mostra favorável, com retomada de demanda pelos FIIs com grandes equipamentos”. O advogado explica que o escritório tem participado de várias novas estruturações.

O FII da Jab e da Concreto “vai ser um fundo voltado para investidores qualificados, com olhar de longo prazo”. Rajão avalia haver um interesse particularmente

por galpões logísticos bem localizados.

“O FII destina-se a ter, a princípio, dois equipamentos totalizando 100 mil m2 de ABL em uma região estratégica, em frente à BR-381 e onde vai ter a intersecção com o futuro rodoanel metropolitano de Belo Horizonte, uma interligação de várias rodovias”, afirma o sócio do PLC. “São vias de transporte que contam com a presença de inúmeras marcas como Petrobras, Fiat, Porto Seco além de grandes transportadoras e indústrias de diversos segmentos.”

O FII contratará uma construtora especializada para implantação e execução das obras dos galpões, previstas para depois de entregues, vão gerar até 1,2 mil empregos diretos e 5 mil indiretos.

O presidente do grupo JAB, Marcos Bacha, afirma que “nossa visão, realizando este investimento em parceria com a gestora Reag, está embasada na necessidade do mercado de galpões, que registra nessa região uma vacância média atual de 2% para locação”.

Para o CEO da Reag, João Carlos Mansur, “o momento atual é propício para desenvolvimento de empreendimentos como este”. Conforme o gestor, “com um cenário de estabilidade econômica e expectativa de aumento no volume das atividades empresariais, sobretudo em serviços e logística, haverá um maior fluxo de investimentos a serem potencializados por taxas de juros mais atrativas e maior demanda por centros de distribuição e logística de alta qualidade e muito bem localizados”.

Fonte: Valor Econômico - SP

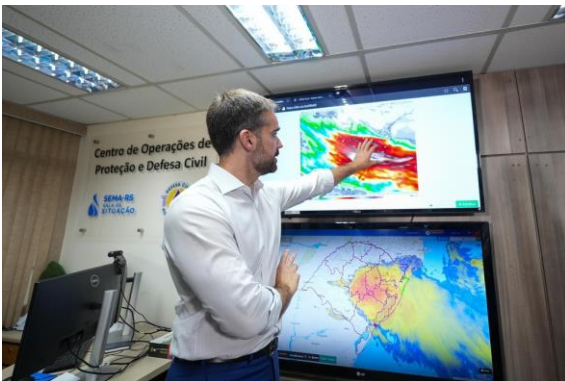
Data: 02/05/2024

GOVERNO DO RS DECRETA ESTADO DE CALAMIDADE PÚBLICA

O decreto é válido por 180 dias

Por Agência Brasil — Brasília

O governo do Rio Grande do Sul decretou estado de calamidade pública por causa das fortes chuvas que atingem o Estado desde a última sexta-feira.



— Foto: **Mauricio Tonetto / Secom**

Assinado pelo governador Eduardo Leite, o decreto foi publicado em edição extra do Diário Oficial do Estado na noite de quarta-feira (1º). A medida estabelece que os órgãos e entidades da administração pública “prestarão apoio à população nas áreas afetadas” por “eventos climáticos como chuvas intensas, alagamentos, granizo, inundações, enxurradas e vendavais”, causando “danos humanos, com a perda de vidas, e danos materiais e ambientais, como a destruição de moradias, estradas e pontes”, além de

comprometer o funcionamento de instituições públicas.

O decreto é válido por 180 dias e não impede que o governo estadual reconheça (homologue) decretos de calamidade pública declarados pelas prefeituras. Até o momento, 134 municípios já reportaram prejuízos e danos à infraestrutura decorrentes de alagamentos, transbordamento de rios, deslizamentos ou outras consequências das chuvas e da cheia de rios.

O decreto de estado de calamidade pública é o reconhecimento legal, pelo Poder Público, de uma situação anormal, provocada por desastres, e que causa sérios danos à comunidade afetada, inclusive à segurança e/ou à vida das pessoas.

O texto classifica a situação como um desastre do nível III, ou seja, de grande intensidade. O que significa que os danos já são vultosos, embora suportáveis e superáveis caso as comunidades e órgãos e entidades públicas estejam devidamente informadas, preparadas e mobilizadas e haja o necessário aporte de recursos financeiros. O decreto também permite ao governo adotar medidas administrativas para agilizar o processo de contratação de bens e serviços necessários para socorrer a população e recompor serviços e obras de infraestrutura essenciais.

Segundo o mais recente balanço da Defesa Civil estadual, divulgado na manhã desta quinta-feira (2), ao menos 13 pessoas já morreram em todo o Estado devido às consequências das chuvas intensas, 21 estão desaparecidas e mais de 44,6 mil pessoas já foram de alguma forma afetadas em todo o

Rio Grande do Sul. Segundo o portal g1, o número de vítimas está em 24 - além das 13 mortes contabilizadas pela Defesa Civil, Corpo de Bombeiros e Brigada Militar (BM) confirmaram outros 11 óbitos.

O número de desalojados, ou seja, de pessoas que tiveram que deixar suas casas e buscar abrigo na casa de parentes, amigos ou em hospedagens pagas, já passa de 5.250, enquanto os que tiveram que buscar abrigos públicos ou de entidades assistenciais chegam a 3,07 mil.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/05/2024

TRÊS ANOS APÓS CONCESSÃO, SANEAMENTO AVANÇA NO RIO

Águas do Rio, concessionária da Aegea, inicia obras que vão evitar despejo de mais de 50 milhões de litros de esgoto in natura no Rio Guandu

Por Águas do Rio



Eduardo Gama olha esperançoso a chegada das obras de esgotamento sanitário — Foto: Divulgação/Águas do Rio

Eduardo Gama da Paixão olha, ainda incrédulo, a chegada de caminhões e máquinas operadas por homens que, em poucos minutos, abrem o solo. É ali, no bairro Cosme e Damião, em Japeri, na Região Metropolitana do Rio de Janeiro, que têm início as obras de implantação do sistema de esgotamento sanitário em duas cidades vizinhas, Japeri e Queimados, na Baixada Fluminense. Por décadas, ele e os moradores da região despejam o esgoto em redes construídas pelas próprias mãos, que, por sua vez, se misturam às águas pluviais para seguir sem tratamento até os córregos próximos, hoje transformados em valões. O saneamento, essa palavra que por tanto tempo foi apenas um eco distante, agora ganha forma com tubulações que vão conectar casas e sonhos.

“Moro aqui há 50 anos, e o esgoto da minha casa, quando dou descarga, vai para a rua. Algumas casas têm rede porque o próprio dono construiu, mas a tubulação termina no valão. Nem acredito que vai ter rede na rua agora”, diz entusiasmado Eduardo Gama.

Com investimento de R\$ 640 milhões, a Águas do Rio vai instalar cerca de 700km de redes e construir mais de 60 estações elevatórias, responsáveis por bombear o esgoto até a estação de tratamento, que também será construída e terá capacidade para tratar 600 litros por segundo.

Médico há 20 anos, o infectologista André Siqueira, pesquisador do Instituto Nacional de Infectologia Evandro Chagas (INI/Fiocruz), explica que a falta de saneamento básico está relacionada ao risco de diversas doenças infecciosas e a problemas agudos como distúrbios circulatórios e metabólicos. Ele ressalta que as crianças são as mais prejudicadas.

“O contato com o esgoto pode gerar imunodeficiência, fazendo com que a pessoa tenha maior propensão a infecções respiratórias como a pneumonia. Crianças e idosos, principalmente os que vivem em áreas vulneráveis, têm mais chance de contaminação, apresentando diarreia, gastroenterite e parasitose intestinal. Isso pode levar à desnutrição, o que nas crianças até 5 anos pode implicar em déficit de crescimento e aprendizado”, comenta o médico da Fiocruz.

Larissa Pimenta, moradora de Japeri, sabe bem o que é viver em um ambiente insalubre.

“Todo o esgoto da vizinhança fica bem aqui atrás da minha casa. Sempre que chove forte, essa água suja entra na minha casa. A gente já se acostumou com o mau cheiro, mas, se chega visita, ficamos com vergonha. Tem muitos ratos e mosquitos. Meu filho, de 10 anos, já pegou bicho de pé brincando no quintal. O tratamento dele ficou caro, e a gente gastou dinheiro sem ter. Eu mesma já tive várias

vezes problema na pele. Vendo essa obra, nosso coração se enche de esperança”, contou a dona de casa.



Larissa Pimenta vive a expectativa das melhorias previstas para após o fim dos serviços — Foto: Divulgação/Águas do Rio

Mobilidade social

Para Luana Pretto, presidente executiva do Instituto Trata Brasil — que divulgou recentemente o Ranking do Saneamento, no qual o tratamento de esgoto foi apontado como um dos mais atrasados no país — a falta do acesso a água e esgoto tratados compromete o futuro da criança ao longo da sua vida.

“A falta de saneamento afeta o desenvolvimento intelectual e neurológico das crianças, o que implica na melhor capacidade de aprendizagem. Hoje quem tem acesso a água potável e esgotamento sanitário tem uma escolaridade média de 12 anos, e quem não tem fica pelo menos dois anos a menos estudando. Isso reflete, por exemplo, na nota do Enem e na possibilidade de ingressar numa boa faculdade. Essa formação vai impactar na renda média dessa criança que se torna adulta”, comenta Luana, acrescentando que o acesso ao saneamento pleno impulsiona a economia, e um dos setores mais favorecidos é o Turismo.

Fim do despejo

A primeira fase da implantação do sistema de esgoto será concluída ainda este ano com a entrada em funcionamento da ETE Queimados, que terá capacidade para tratar o efluente coletado pelas redes que já estiverem prontas. Quando a estação estiver em pleno funcionamento, em 2026, mais de 50 milhões de litros de esgoto in natura não terão mais como destino o Rio Guandu, de onde é captada a água para tratamento e que abastece em torno de nove milhões de pessoas que vivem em diferentes cidades da Região Metropolitana do Rio. Na capital, esse sistema fornece água para 151 dos 178 bairros da cidade.



Rio Guandu é o principal manancial da Região Metropolitana do Rio — Foto: Diculgação/Águas do Rio

Áreas vulneráveis

Segundo o vice-presidente da Aegea, Alexandre Bianchini, responsável pelas concessões no Rio de Janeiro, os resultados positivos que a companhia vem obtendo, por meio da concessionária Águas do Rio — com investimentos de R\$ 2,7 bilhões dos R\$ 24,6 bilhões que serão realizados — mostram que os desafios podem ser superados quando há investimento e um modelo de

negócio, que tem como base eficiência operacional, solidez financeira, cumprimento de metas e alinhamento aos princípios ESG.

“É com esse arcabouço que a Aegea está contribuindo para a universalização do saneamento nos mais de 500 municípios onde atua. No Estado do Rio, ela está presente em 27 municípios, atendendo dez milhões de pessoas, incluindo os que vivem nas cerca de 700 comunidades, onde o acesso a água e esgoto tratados começa a chegar aos mais vulneráveis, levando dignidade, saúde e mais qualidade de vida.”

Bianchini ressalta ainda que um dos facilitadores para a entrada da empresa em áreas vulneráveis são os programas sociais, que estabelecem um forte relacionamento com as comunidades, a exemplo do Afluentes, que mantém uma comunicação direta com as lideranças comunitárias, e o Vem Com a Gente (VCG) — programa com viés social e comercial, que vem superando os desafios



para levar a infraestrutura por vielas e morros até as casas das pessoas, que sempre estiveram à margem desses serviços essenciais.

“Em pouco mais de dois anos de atuação da Águas do Rio, em torno de 300 mil pessoas receberam água tratada pela primeira vez em suas casas, e 1,6 milhão são beneficiadas com a Tarifa Social, mais do que o dobro do início da concessão. Estamos cumprindo todas as metas contratuais e vamos garantir a universalização até 2033, como estabelece o Marco Legal do Saneamento”, conclui o representante da Aegea.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/05/2024

MINÉRIO DE FERRO SE RECUPERA E SOBE QUASE 14% EM ABRIL

O otimismo recente, contudo, não deve garantir preço médio anual maior que os US\$ 120 por tonelada vistos no ano passado

Por Stella Fontes — De São Paulo

A retomada dos gastos da China com infraestrutura e indicadores positivos no setor industrial chinês impulsionaram os preços do minério de ferro em abril, o primeiro mês de 2024 a exibir valorização e o maior ganho mensal em pelo menos 16 meses no mercado à vista. O otimismo recente, contudo, não deve garantir preço médio anual maior que os US\$ 120 por tonelada vistos no ano passado. No norte do país asiático, segundo índice Platts, da S&P Global Commodity Insights, o minério com teor de 62% de ferro encerrou a terça-feira (30) negociado a US\$ 116,75 a tonelada, com alta de 13,57% no acumulado do mês passado. Com esse desempenho, a desvalorização registrada pela commodity em 2024 foi reduzida a 16,9%.

Para o analista Daniel Sasson, do Itaú BBA, a recente recuperação dos preços do minério de ferro pode ser explicada pelo bom desempenho dos setores de infraestrutura e indústria na China, com PMIs, um indicador relevante do nível de atividade, acima de 50 em abril - patamar que indica crescimento.

“Talvez isso tenha compensado um pouco a frustração já estabelecida com o setor de propriedades”, afirma, referindo-se à crise vivida pelo setor imobiliário chinês. Além disso, observa Sasson, a proximidade do Dia do Trabalho, um feriado de cinco dias na China, parece ter levado a um movimento de reestocagem de minério por parte das siderúrgicas locais, como forma de se prepararem para a aceleração do ritmo de produção no pós-feriado.

“A gente segue com estimativa de US\$ 110/tonelada na média do ano”

— Daniel Sasson

Maior produtora mundial, a China produziu 256,6 milhões de toneladas de aço no primeiro trimestre, queda de 1,9% na comparação anual, segundo dados da Worldsteel. O país asiático também é o maior comprador global de minério, cujo preço médio ficou em US\$ 120 por tonelada, no mercado à vista, de janeiro a abril.

“A gente segue confortável com nossa estimativa de US\$ 110 por tonelada na média do ano”, diz Sasson, acrescentando que isso implica em preço médio entre maio e dezembro na casa de US\$ 105 por tonelada, abaixo, portanto, dos níveis atuais.

Em amplo relatório do início de abril, a equipe de analistas liderada por Sasson e a analista de macro Laura Pitta, também do Itaú BBA, indicaram que o desequilíbrio entre oferta e demanda deve pressionar os preços do minério em 2024, levando à cotação média anual estimada de US\$ 110 por tonelada, contra US\$ 120 por tonelada em 2023.

Conforme os analistas, enquanto a demanda de minério deve recuar, em meio a uma queda estimada de 1,5% na produção chinesa de aço e ao maior uso de sucata ferrosa no processo

produtivo, a oferta deve crescer levemente, com o início de operação do projeto Simandou, o maior do mundo, pela Rio Tinto.

Além da expectativa quanto à volta do feriado na China, as atenções de curto prazo estão voltadas ainda para uma possível consolidação entre grandes “players” globais. Na semana passada, a australiana BHP, a maior do mundo, fez uma oferta de US\$ 38,8 bilhões para compra da rival Anglo American, que praticamente de imediato rejeitou a proposta - por considerar que ela subvaloriza seus ativos.

A potencial combinação dos negócios de BHP e Anglo poderia ter reflexos no mercado de minério de ferro, mas mudaria sobretudo a relação de forças em cobre, dando origem a um grupo com cerca de 10% da produção do metal, considerado estratégico para a transição energética. Segundo a agência Reuters, a BHP estaria considerando melhorar os termos da oferta.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/05/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

NOVA GERAÇÃO GUAIBAMAX SERÁ MULTICOMBUSTÍVEL E CONTARÁ COM TECNOLOGIAS TESTADAS PELA VALE

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02/05/2024 - 19:23



Arquivo/Divulgação

Diretor de navegação da companhia disse que principais opções serão metanol e bunker convencional, com possibilidade de retrofit futuro para amônia ou GNL.

O diretor de navegação da Vale, Rodrigo Bermelho, disse, na última terça-feira (30), que a nova geração de navios classe Guaibamax vai incorporar as melhores tecnologias já testadas, não somente as velas rotativas, que ficaram bastante conhecidas no setor. Ele adiantou

que essa geração será dual fuel (multi combustível), com opções tanto de metanol quanto de bunker convencional. A empresa optou pela flexibilidade de combustíveis, seguindo tendência mundial num cenário em que ainda existem diferentes linhas de pesquisas sobre combustíveis menos poluetes a serem adotados nas próximas décadas.

“No passado, projetamos o navio que poderia usar GNL [gás natural liquefeito]. Esse navio [nova geração] vai usar metanol ou bunker. Ele é projetado desde o começo para um retrofit futuro de amônia ou GNL, caso seja preciso. Essa flexibilidade permite tomarmos ações concretas e agir agora”, afirmou Bermelho, 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).

A promessa é que a nova geração de navios Guaibamax (VLOC), de 325 mil toneladas de capacidade, vai incorporar o estado da arte em tecnologias de redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), sendo 14% mais eficientes do que a geração anterior e podendo atingir até 90% de redução de emissões quando for utilizado metanol verde. A Vale tem como metas globais, de escopo 1 e escopo 2, de reduzir emissões em 33%, até 2030, e zerar as emissões líquidas de escopo 1 e 2 até 2050.

Bermelho afirmou que a empresa os minereiros de grande porte (Valemax) introduzidos em 2010 incorporaram diversos aspectos de eficiência operacional, como o transporte dedicado de minério, altas taxas de carregamento e amplas escotilhas para estivagem da carga. Ele destacou que em sete anos, da primeira para a segunda geração, a empresa melhorou em 15% a eficiência energética, incorporando tecnologias disponíveis.

O diretor de navegação lembrou que o projeto começou a ser pensado há 10 anos e já havia sido projetado um compartimento para combustível alternativo. “As regras para uso de combustível alternativo ainda não estavam prontas, estávamos discutindo com as sociedades classificadoras e já visualizávamos o futuro do uso desses combustíveis”, ressaltou. Apesar das gerações de navios eficientes, existe um entendimento que os desafios das ambições de descarbonização até 2050 são grandes para serem atingidos somente com ações de eficiência energética.

A Vale apostou em seu programa de pesquisa e desenvolvimento (P&D) para mapear e acelerar a maturidade das tecnologias verdes e identificar oportunidades de competitividade e melhoria do negócio. Além de traçar a rota de descarbonização e da economia de escala com uso de grandes navios, a empresa entendeu que era necessário ir atrás de eficiência energética e permitir uso de combustíveis alternativos, assim como encontrar soluções inovadoras e disruptivas em paralelo.

O diretor de navegação da Vale contou que todos os navios da frota contam com sistemas de coleta de dados de alta frequência. Bermelho mencionou que já existem quase três anos de coleta de dados e aprendizado a respeito das velas rotativas, que não é a única que a empresa vem testando. Ele também citou sistemas de lubrificação a ar, inversores de frequência, dispositivos hidrodinâmicos e diversos tipos de tintas aplicadas.

Os sistemas de dados de alta frequência permitem monitoramento em tempo real do desempenho dos navios com tecnologias e a validação dos ganhos que a Vale prevê em modelos computacionais. Nele é possível estabelecer, por exemplo, os parâmetros dos portos, dos tipos de navios, portfólio de tecnologia, metas de redução que a empresa pretende atingir.

“O modelo roda cenários e traz custo e emissões atingidas. Não existe uma resposta, ele roda vários cenários para ter sensibilidade do que faz diferença. Esse modelo retroalimenta próximos passos de pesquisa, onde vale a pena investir esforços e recursos no horizonte de 30 anos para atingir as metas colocadas. E orienta estratégias de investimentos”, detalha Bermelho.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/05/2024

CABOTAGEM RECUPERA NÚMEROS OPERACIONAIS PRÉ-PANDEMIA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02/05/2024 - 15:34



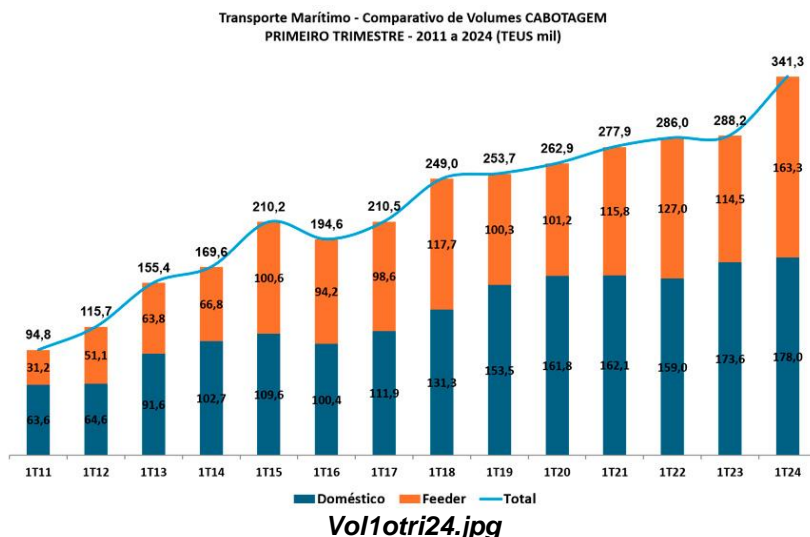
Arquivo/Divulgação

No primeiro trimestre, resultado foi puxado principalmente pelas cargas feeder, que registraram crescimento de 42,6%, segundo dados da Abac junto às EBNs associadas

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) verificou um aumento de 18,4% nas operações do modal no primeiro trimestre de 2024, com transporte de 341.256 TEUs. O acréscimo em relação ao mesmo período do ano passado foi puxado pelas

cargas feeder, que tiveram crescimento de 42,6% no período, somando 163.295 TEUs transportados. Para as cargas domésticas, a movimentação foi de 177.961 TEUs, que representou um incremento de 2,5% em relação ao mesmo período de 2023.

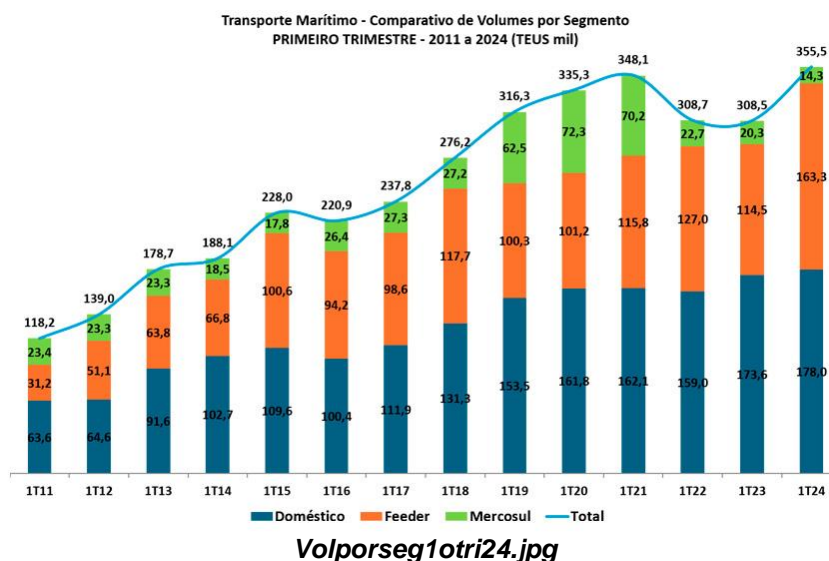
A associação avalia que os resultados dos três primeiros meses de 2024 foram bastante significativos e marcam a recuperação da curva de crescimento de 2021, quando o segmento sentiu mais fortemente os efeitos da pandemia de Covid-19 sobre a economia brasileira e, conseqüentemente, no transporte marítimo costeiro. Os dados do primeiro trimestre não incluem a movimentação da Norcoast, que começou a operar na cabotagem brasileira em 2024, e que não é associada à Abac.



“Esses números são interessantes com o crescimento forte do feeder demonstrando que a economia brasileira voltou à atividade e o crescimento significativo doméstico”, avaliou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano. Ele atribuiu o resultado do feeder ao crescimento da atividade econômica do país, sobretudo a importação de materiais. “Recuperamos os volumes de 2021, pré-pandemia. Isso mostra que o vale criado está sendo recuperado”, afirmou à Portos e Navios.

Mercosul

O resultado negativo foi registrado no trade Mercosul, cujo volume foi de 14.267 TEUs, representando uma queda de 29,8%. De acordo com a Abac, esse desempenho está fortemente motivado pelo fim dos acordos bilaterais de transporte marítimo do Brasil com a Argentina e com o Uruguai, somado à situação econômica da Argentina.



Estiagem

O diretor executivo da Abac disse que foram entregues todas as cargas impactadas pela estiagem de 2023 e que agora a preocupação das empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam na trafegam na região Norte é com a preparação para evitar uma repetição, a partir do terceiro trimestre,

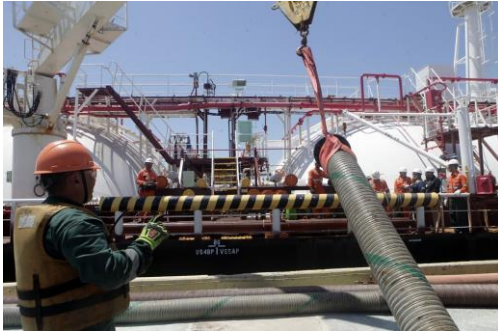
do período de seca que prejudicou a navegação ano passado. “Estamos alertando nossos clientes a mandarem suas cargas o mais cedo possível. Pode ser que no segundo trimestre haja um aumento bom por conta de antecipação de cargas. De qualquer forma, estamos insistindo para que sejam feitas dragagens, para não sermos tão impactados pela seca”, contou Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/05/2024

PETROBRAS ESPERA AVANÇAR COM TESTES DE BUNKER COM BIODIESEL

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 02/05/2024 - 17:19



Daniela Xu / Agência Petrobras

Em 2023, companhia realizou experimentos em navios operados pela Transpetro, com misturas de 10% e 24%. Diretor de transição energética disse que empresa tem expectativa de divulgar, em breve, avanços na linha de biocombustíveis

Após dois testes considerados bem sucedidos no ano passado, a Petrobras vem discutindo como progredir com a utilização de combustível marítimo com conteúdo renovável. O diretor de transição energética e sustentabilidade da Petrobras, Maurício Tolmasquim, disse que há expectativa de divulgar, em breve, avanços na linha de biocombustíveis. A empresa acredita que, no Brasil, os biocombustíveis são uma solução efetiva para a descarbonização da frota e que essa solução deve estar disponível a partir do segundo semestre de 2024.

No primeiro teste, realizado em julho de 2023, o gaseiro Darcy Ribeiro, da frota da Transpetro, fez um trajeto de quase 15 mil quilômetros, usando mistura de bunker com 10% de biodiesel, permitindo a redução de emissões de aproximadamente 7%. Em agosto passado, o navio Maersk CEBU, afretado pela Transpetro, fez uma viagem de 10 mil Km, com mistura de bunker e mais 24% de biodiesel, alcançando redução de aproximadamente 19% das emissões.

A Petrobras observa que a descarbonização do setor marítimo exigirá combustíveis com baixa intensidade de carbono e já existe um crescimento voluntário do mercado, com bunker com biocombustíveis começando a ser oferecido nos principais hubs globais. Tolmasquim citou que o Porto de Roterdã, na Holanda, e em Cingapura já existem ofertas de misturas de bunker com biocombustíveis e adesão dos armadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/05/2024

ARTIGO - ESTIAGEM NA AMAZÔNIA: VALE A PENA VER DE NOVO?

Por Luis Fernando Resano OPINIÃO 01/05/2024 - 16:33



Todos os anos, a partir de agosto, começa o período de estiagem na região amazônica. Nesta época do ano, e em todo o segundo semestre, há redução das chuvas e o volume de água nos rios da região diminui, o que pode impactar muito a vida dos moradores, das empresas e da indústria amazonense. Em 2023, uma combinação de fatores, incluindo o El Niño associado ao aquecimento do Atlântico Norte, provocou uma estiagem drástica.

2024 chegou e o nível dos rios permanece mais baixo que há um ano, o que significa que teremos pela frente mais um período desafiador. Segundo um monitoramento da Transpetro, anunciado na Navegistic Navalshore Amazônia, que aconteceu em abril em Manaus, a quota da nascente do rio Solimões, em

IQUITOS, no Equador, está a 30 centímetros da seca histórica registrada no ano passado. É um péssimo sinal.

O setor de cabotagem ainda não se recuperou da estiagem do ano passado. Uma das empresas associadas da ABAC, que transporta, dentre outros, cimento para a região, teve uma perda de resultado de até 80% em algum dos casos, devido ao fundeio prolongado, e a perda do volume transportado, em algumas viagens, foi de até 60%, se comparado a 2022. Todas as empresas de cabotagem que transportam até o porto de Manaus sofreram impacto similar. O aumento no custo de praticagem foi da ordem de 30%, pela restrição de calado. O setor ficou sem atracar em Manaus por um mês e meio naquele período e a queda de movimentação, na região, no quarto trimestre de 2023, foi de 42%.

Quando os rios da Amazônia reduzem o volume de água, os navios, que transportam até 3 mil contêineres cada, encontram dificuldade para chegar ao porto de Manaus. A solução é distribuir a carga em barcaças menores, que carregam pouco mais do que 100 contêineres. A operação agrega custos ao transporte, e se torna demorada e burocrática. No ano passado, por exemplo, a Receita Federal criou dificuldades para o desembarque, em outro porto, de mercadorias destinadas a Manaus, aumentando ainda mais uma crise já existente.

Como Manaus recebe uma série de insumos, de cimento a medicamentos, o momento exige ações urgentes e estruturais para que a população não sofra tanto. É necessário planejar o quanto antes. Fazer obras de dragagem antes da seca. A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária, do DNIT (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes), anunciou recentemente que recebeu batimetrias da região e que já mapeou os pontos de dragagens regulares. Mas é preciso correr, porque já está tarde para o que precisa ser feito. Se faz necessário criar um grupo de planejamento sobre o tema que inclua Governo, Marinha do Brasil, sociedade e entidades representativas do setor de cabotagem, a fim de garantir um mínimo de transparência e previsibilidade das informações. A promessa foi de que o edital de concorrência para as dragagens nos rios da região seria lançado este mês. Estamos aguardando.

De acordo com um levantamento realizado pela Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 2019, o Brasil utiliza, para transporte comercial de cargas e passageiros, apenas 30,9% dos quilômetros navegáveis de rios. O governo federal quer lançar o projeto BR dos Rios, que pretende incentivar a navegação nos rios brasileiros, por onde passam atualmente apenas 5% do total de cargas do país. O objetivo inicial é alcançar 8% até 2035.



O setor de cabotagem está preparado para aumentar sua contribuição para a economia nacional. Mas temos que planejar e fazer ações coordenadas. Só assim fará sentido falar em BR dos Rios.

Luis Fernando Resano é diretor executivo da ABAC (Associação Brasileira dos

Armadores de Cabotagem)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

PETROBRAS REDUZ EMISSÕES ABSOLUTAS OPERACIONAIS EM 41%

Da Redação OFFSHORE 01/05/2024 - 16:33



Caderno do Clima traz resultados positivos da jornada de descarbonização da empresa

A Petrobras reduziu em 41% suas emissões absolutas operacionais de gases de efeito estufa (GEE) entre 2015 e 2023, atingindo emissões absolutas de 46 milhões de toneladas de GEE em 2023, resultado inferior ao de 2022 (48 milhões de toneladas de GEE). Também houve redução de emissões absolutas de

metano no upstream de cerca de 68%, tendo por base o ano 2015: de 150 mil toneladas de metano (tCH₄) para 48 mil tCH₄ em 2023.

O desempenho em intensidade de emissões em 2023 ratifica os melhores resultados históricos nas atividades de upstream e downstream. A intensidade de emissão por barril produzido caiu mais do que a metade desde 2009, atingindo 14,2kgCO₂e/boe, ou seja, pouco mais de catorze quilos de gás carbônico para cada barril equivalente. Nas atividades de refino, a Petrobras atingiu 14% de redução na intensidade de emissões de 2015 a 2023.

“Estamos cientes de nosso papel no desafio global de mitigação dos efeitos da mudança do clima e caminhamos para a vanguarda da transição energética justa ao mesmo tempo em que reconhecemos a importância de continuarmos produzindo petróleo com baixo custo e baixas emissões, tendo em vista sua importância para a economia mundial ainda nas próximas décadas, buscando uma transição gradual, responsável e crescente”, afirma o presidente da empresa, Jean Paul Prates.

Para sustentar os compromissos e reforçar o posicionamento em baixo carbono, o plano estratégico 2024-28 prevê Capex de US\$ 11,5 bilhões para as ações no tema, mais do que o dobro do investimento previsto no plano estratégico anterior. Deste montante, foram destinados US\$ 5,5 bilhões para energias de baixo carbono que não estavam previstas no plano anterior, como eólica, solar, fotovoltaica, hidrogênio, CCUS e Corporate Venture Capital (CVC). Também foram ampliados os investimentos planejados em descarbonização das operações (Escopos 1 e 2), biorrefino e PD&I para novas competências em baixo carbono.

O desenvolvimento de soluções de baixo carbono conta com alocação de 15% do orçamento total de PD&I em 2024, chegando a 30% em 2028. As principais iniciativas estão relacionadas à eficiência energética, CCUS, separação submarina de CO₂, mitigação das emissões de metano, produtos de baixo carbono, hidrogênio de baixo carbono e geração eólica e solar.

“O desafio de atingir a neutralidade das emissões operacionais envolve a necessidade de viabilizar técnica e financeiramente as tecnologias que suportarão este compromisso. Para superar tal desafio, o Programa Carbono Neutro foi estruturado com o objetivo de fortalecer a nossa atuação em baixo carbono, assim como, acelerar e reduzir custos das soluções para descarbonização, trazendo maior competitividade para a Companhia. O Programa é o instrumento transversal que busca a visão corporativa integrada de nossas iniciativas, desenvolvidas por diferentes áreas de negócios”, explica o diretor de Transição Energética e sustentabilidade, Maurício Tolmasquim.

O Programa Carbono Neutro conta com um Fundo de Descarbonização voltado para acelerar a descarbonização das operações (Escopos 1 e 2), visando o atendimento aos compromissos climáticos e ambição net zero. Em 2022, a Petrobras aprovou a primeira carteira de projetos para uso do Fundo de Descarbonização, com iniciativas nos segmentos de Exploração e Produção (E&P), Refino, Gás e Energia (RGN) e logística. A companhia revisou o orçamento deste Fundo de US\$ 600 milhões para US\$1 bilhão no período 2024-28.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

PETROBRAS INVESTIRÁ R\$ 20 MILHÕES EM PESQUISAS SOBRE HIDROGÊNIO NATURAL

Da Redação ECONOMIA 01/05/2024 - 18:24



Pesquisas ocorrem desde outubro de 2023 no estado da Bahia e serão estendidas a outros estados

A Petrobras investirá R\$ 20 milhões em pesquisas sobre os processos de geração e viabilidade de extração do hidrogênio natural no Brasil. Também conhecido como hidrogênio geológico, por ser produzido no interior do planeta por meio de diferentes



processos, o hidrogênio natural é considerado um potencial recurso de energia renovável, cuja utilização não gera gases de efeito estufa.

O trabalho de pesquisa ocorre desde outubro de 2023, inicialmente no estado da Bahia, com previsão de ser realizado em outros estados do país, e segue as diretrizes do Plano Estratégico 2024-2028+.

A Petrobras vem capacitando o seu corpo técnico para um melhor entendimento sobre o tema desde 2022, promovendo ações com a comunidade científica, a exemplo do primeiro Workshop de Hidrogênio Natural, realizado em nosso Centro de Pesquisa (Cenpes) em março deste ano, reunindo estudiosos do Brasil e do exterior. A realização das pesquisas e o teste de ferramentas para prospecção do hidrogênio natural envolvem parcerias com instituições e empresas nacionais e internacionais.

"O hidrogênio é uma das alternativas mais promissoras para o atingimento das metas de descarbonização. A Petrobras está, conforme previsto em seu Planejamento Estratégico, estudando a cadeia de valor do hidrogênio com estudos de projetos, parcerias estratégicas com foco no mercado de produtos e atividades de pesquisa e desenvolvimento. Os estudos em pesquisas referentes ao hidrogênio natural nos colocam na vanguarda na análise do potencial desta fonte no Brasil", declarou o diretor de Engenharia, Tecnologia e Inovação, Carlos José do Nascimento Travassos.

Os investimentos da Petrobras em pesquisa e desenvolvimento previstos até 2028 para a economia de baixo carbono devem somar US\$ 0,7 bilhão, subindo de 15% do total de investimentos em P&D da Petrobras em 2024 para 30% ao final do período.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

TUPI ALCANÇA 2,6 BILHÕES DE BARRIS DE PRODUÇÃO ACUMULADA

Da Redação OFFSHORE 01/05/2024 - 18:00

Campo de maior produção de petróleo do Brasil responde por 20% da produção nacional. Somente em 2023, Tupi gerou R\$ 37 bi em tributos e participações governamentais

O campo de Tupi, no pré-sal da Bacia de Santos, chegou aos 15 anos de operação nesta quarta-feira (1º/5), com 2,6 bilhões de barris de óleo equivalente (boe) de produção acumulada e sete unidades em operação. Primeiro campo do pré-sal a entrar em operação, em maio de 2009, Tupi é hoje o maior campo de produção nacional, com volume médio de 850 mil barris de óleo equivalente por dia (boed), respondendo por 20% do total produzido no Brasil.

Com esse volume, se fosse um país, Tupi ocuparia a 20ª posição do ranking mundial de produção de óleo, à frente da Colômbia, Venezuela, Reino Unido e Argentina, segundo levantamento de 2023 da U.S. Energy Information Administration (EIA). Somente em 2023, Tupi gerou cerca de R\$ 37 bilhões em tributos e participações governamentais. Esse valor corresponde a cerca de 15% do total desembolsado pela Petrobras no ano passado, que foi de R\$ 240 bilhões.

"Foi no campo de Tupi, há exatos 15 anos, onde iniciamos nossa história no pré-sal, hoje o maior polo de produção da indústria offshore. Desde então, desenvolvemos uma série de tecnologias disruptivas e batemos recorde atrás de recorde, que consolidaram nossa liderança mundial em águas ultraprofundas. Tupi é o retrato de um Brasil que dá certo, representando uma conquista não só da Petrobras, mas de todo o país", disse o presidente da Petrobras, Jean Paul Prates.

Desafios inéditos no setor

Tupi revelou a existência de um novo modelo exploratório, até então desconhecido no mundo. Também impulsionou o desenvolvimento de uma série de tecnologias pioneiras, que trouxeram um legado único de inovações para a indústria global. Em parceria com seus fornecedores, a Petrobras superou uma série de desafios até então inéditos. O reservatório de Tupi está localizado em

profundidade total de até 7 mil metros, sendo 3 mil metros de rocha, 2 mil metros de sal, além de 2 mil metros de lâmina d'água.

“Passados 15 anos desde o primeiro óleo, os resultados de Tupi são a prova de que trilhamos o caminho certo. Esse sucesso reflete a excelência e a capacidade de superação do nosso corpo técnico. Longe de nos intimidar, os desafios se transformaram em motivação para persistir e em legado para a indústria offshore. Os frutos que colhemos hoje nos enchem de orgulho e apontam para um futuro promissor”, complementou Prates.

Tupi é operado pela Petrobras, em parceria com a Shell Brasil Petróleo Ltda e Petrogal Brasil S.A.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

ARTIGO - ACIDENTES MARÍTIMOS SÃO INEVITÁVEIS, MAS O SEGURO GARANTE A ESTABILIDADE DE UM SETOR ESSENCIAL PARA O COMÉRCIO GLOBAL

Por Eduardo Michelin e Sergio Dias OPINIÃO 01/05/2024 - 18:00



Acidentes marítimos representam uma realidade em um mundo onde a atividade naval desempenha um papel importante no comércio global. Desde tempestades repentinas até colisões inesperadas, os perigos dos mares estão sempre presentes, colocando em risco vidas, cargas valiosas e o meio ambiente.

No final de março, o mundo todo viu e se espantou quando o navio "Dali" colidiu com o pilar da ponte Francis Scott Key, em Baltimore, derrubando boa parte de sua estrutura em poucos segundos.

Acidentes de grandes proporções com navios cargueiros são raros, mas acontecem, e podem acarretar grandes prejuízos econômicos, principalmente quando envolvem possíveis danos a terceiros, como em Baltimore. Além disso, levantou questões sobre segurança marítima, riscos associados ao transporte de cargas e as implicações para as seguradoras e segurados.

O bloqueio do canal causou atrasos em diversas rotas de navegação, afetando o transporte de mercadorias e gerando prejuízos para empresas e comerciantes. Como resultado, houve um aumento na demanda por seguros marítimos, especialmente para cobrir danos às cargas, atrasos na entrega e outros custos relacionados.

O seguro e resseguro do grupo de Marítimos – ou Marine como é conhecido internacionalmente – proporcionam uma rede de segurança para todas as partes envolvidas.

Primeiramente, é preciso reconhecer que o setor marítimo enfrenta uma variedade de riscos imprevisíveis. As condições climáticas podem mudar rapidamente, transformando mares calmos em tempestades violentas.

Além disso, fatores como erro humano, falhas mecânicas e até mesmo ataques piratas podem desencadear incidentes graves. Diante dessas ameaças, o seguro e resseguro marítimos desempenham papel crucial na mitigação de perdas financeiras e para criar uma estabilidade no setor, porque protegem economicamente os danos relacionados às embarcações, à carga e à cadeia logística de transporte aquaviário, incluindo terceiros afetados num acidente.

Essa proteção não apenas salvaguarda os interesses dos proprietários de navios e empresas de transporte, mas também garante que o comércio global continue a funcionar de maneira eficiente e segura. Sem essa proteção, os riscos envolvidos na navegação poderiam ser proibitivamente altos, desencorajando investimentos e afetando negativamente a economia.

O grupo de marítimos pode oferecer soluções personalizadas para os desafios específicos enfrentados por empresas de navegação e proprietários de navios, ajudando a proteger seus ativos e operações.

O acidente em Baltimore envolve todos os segmentos de seguros marítimos e cada apólice é responsável pelas suas coberturas e responsabilidades. Porém, ele ressaltou a importância de medidas de segurança e prevenção de acidentes no setor marítimo. Seguradoras e empresas de navegação estão revisando seus protocolos de segurança e investindo em tecnologias e treinamentos para reduzir o risco de acidentes semelhantes no futuro.

Embora os valores ainda não tenham sido completamente apurados, é evidente que o impacto do incidente foi significativo, resultando na trágica perda de seis vidas, danos substanciais tanto ao navio quanto à estrutura da ponte desmoronada, perda de carga, a paralisação das operações portuárias e a interrupção do fluxo diário de pessoas entre os condados conectados pela ponte.

Isso implica que esse incidente pode muito bem figurar entre os maiores da história em termos de seguros marítimos, com os prejuízos estimados ultrapassando os 4 bilhões de dólares. Portanto, é crucial que as seguradoras e corretoras estejam alertas para uma avaliação precisa e uma precificação adequada dos riscos associados ao transporte marítimo. A revisão das apólices existentes e a possibilidade de um aumento iminente nas taxas de seguro também são considerações importantes.

Os acidentes marítimos são inevitáveis, mas os impactos negativos podem ser mitigados com seguro e resseguro robustos. Essas medidas não apenas protegem os interesses financeiros das partes envolvidas, mas também promovem a segurança e a estabilidade em um setor crucial para o comércio global.

Eduardo Michelin - Head of Marine para a América Latina da WTW; Sergio Dias - Diretor Adjunto de Marine Fac da WTW

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

CATTALINI TERMINAIS DESCARREGA 72,2 MIL M3 DE DIESEL, SUA MELHOR MARCA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2024 - 18:00



Um novo recorde de movimentação de graneis líquidos foi batido pela Cattalini Terminais Marítimos. O píer da companhia recebeu o navio "Jag Sparrow" para a descarga de 72,2 mil m³ de diesel.

Neste ano, o volume máximo importado fora de 70 mil m³. "Contamos com equipes preparadas e uma estrutura que oferece operações seguras e ágeis. Todo o processo logístico é planejado com o apoio de diferentes áreas, focadas sempre na melhor prestação do serviço", comentou Bruno Marcel dos Santos, gerente de logística da Cattalini Terminais Marítimos.

Com 228 metros de comprimento, o navio está atracado no berço externo do píer Cattalini, com calado é de 12,8 metros. As operações acontecem de forma ininterrupta e a carga importada está sendo direcionada aos Centros de Tancagem 3 e 4 da empresa. O óleo diesel importado via terminal da Cattalini integra o rol de produtos do segmento Derivados Claros de Petróleo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

INVESTIMENTOS TÊM GARANTIDO EFICIÊNCIA AOS PORTOS PRIVADOS DO ARCO NORTE

Da Redação *PORTOS E LOGÍSTICA* 01/05/2024 - 18:00



Graneleiro "MV Harvest Frost"

Os portos do Arco Norte vêm se destacando na última década por seu crescimento contínuo ascendente e também pelas inovações que vem trazendo para o setor, tanto por novidades em tecnologia, quanto por soluções mitigadoras de impacto ambiental. Só em 2023, o setor alcançou 51 milhões de toneladas de grãos escoados pelos portos da região, totalizando um crescimento aproximadamente 22% maior do que no ano anterior.

Com intensa movimentação nos rios da Bacia Amazônica, algumas estruturas vêm se destacando — as chamadas estações de transbordo flutuante, que por sua natureza se tornaram uma alternativa em uma região em que terrenos às margens de rios profundos já são escassos.

As estações flutuantes têm grande apelo econômico na sua implantação. Apesar de não terem a capacidade de um porto em terra, a solução tem feito sucesso para alguns tipos específicos de operações. A opção vem sendo utilizada na região pelas empresas Mega Logística e Transportes Bertolini, que possuem, cada uma, três operações deste tipo no Arco Norte.

Por ser flutuante, a estrutura tem flexibilidade logística e, em alguns casos, pode dobrar sua capacidade com a instalação de boias. Só em 2023, essas empresas movimentaram cerca de 6,4 milhões de toneladas de grãos vegetais sólidos nessas estações, tendo a expectativa de aumentar ainda mais a movimentação este ano.

Híbrido

As soluções inovadoras e tecnológicas não param por aí. Recentemente, a Hidrovias do Brasil teve o seu empurrador "HB Poraquê" reconhecido como a melhor embarcação do mundo na categoria "Empurrador Médio" pela revista Work Boat World, ficando à frente de mais de 400 embarcações de outros países.

O "HB Poraquê" é o primeiro empurrador com sistema de propulsão híbrido já produzido e tem como grande diferencial o fato de que emite muito menos gases poluentes. Além disso, ele permite desonerar as operações portuárias por reduzir custos operacionais e reduz a dependência das operações de combustíveis derivados de petróleo.

Outro case de sucesso foi desenvolvido pela Associação dos Terminais Portuários e Estações de Transbordo de Cargas da Bacia Amazônica (Amport) no Canal do Quiriri, possibilitando o aumento do calado de 11,50 para 13,90 metros na localidade, sem a realização de dragagem ou outra intervenção significativa no meio ambiente. Esse aumento foi possível devido à instalação de três estações de monitoramento meteoceanográficas, que permitem a navegação de navios maiores e de maior calado, possibilitando, assim, uma maior eficiência no transporte de cargas na região.

O projeto começou a ser desenvolvido em 2016 e realiza a medição meteorológica e oceanográfica em tempo real, observando o comportamento das marés e sua amplitude. Através dessas estações instaladas em pontos estratégicos próximos e no Canal do Quiriri, é possível identificar as condições ideais de navegabilidade em trechos críticos, garantindo a segurança dos grandes navios que percorrem aquela região com destino aos mercados internacionais. A iniciativa permitiu o aumento gradativo do calado ao longo dos anos, chegando à medição atual, que alcança quase 14 metros, mesmo considerando uma Folga Abaixo da Quilha (FAQ) de 1,5 metros.

A ação teve o investimento de cerca de R\$ 6 milhões e foi realizada através das empresas Hidrovias do Brasil S/A, Hydro Alunorte, TGPM – Terminais de Grãos Ponta da Montanha e Navegação Unidas Tapajós – Unitapajós.

O graneleiro "MV Harvest Frost", com 84.802 toneladas de grãos de soja carregadas no TGPM em 2022, bateu o recorde de carregamento de soja em um único navio como o maior volume embarcado na Região Norte do Brasil. A viagem do Pará à Europa foi possível pela ampliação do calado no Canal do Quiriri, que permitiram o aumento de calado para os atuais 13,9 metros.

Outra recente solução é o sistema de monitoramento de embarcações através de sinal AIS na região dos Estreitos, no Pará. A A desenvolveu o sistema e o doou para a Marinha para que ela pudesse ter melhores condições de monitorar as embarcações que trafegam pela região, possibilitando que comboios cada vez maiores possam transitar com segurança pelos corredores fluviais do Arco Norte. Embarcações menores também são beneficiadas com a ação, à medida em que o monitoramento possibilita maior controle de todo o corredor.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

SUAPE RECEBE PACOTE COMPLETO PARA USINA EÓLICA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2024 - 16:34



É a primeira vez que o porto pernambucano recebe embarcação com todos os componentes necessários ao funcionamento de um parque eólico

Um total de oito aerogeradores, que equivalem a 24 pás eólicas, e demais peças destinadas à montagem e funcionamento do equipamento, usado na geração de energia limpa, foram recebidos no Cais 4 do Porto de Suape. Provenientes da China, as hélices têm 84 metros de comprimento, equivalente a um prédio de 28 andares, sendo a maior carga do tipo desembarcada no atracadouro pernambucano.

É a primeira vez que todo o conjunto eólico chega ao porto numa única remessa. Outras operações similares estão previstas para ocorrer até julho de 2025, totalizando 108 turbinas em 11 viagens até Suape. A holding chinesa Goldwind, maior fabricante de turbinas eólicas do globo, é também responsável pela epopeia marítima do país asiático até Suape.

Com quase sete mil toneladas, a carga foi despachada no Porto de Lianyungang, situado na província de Jiangsu. A viagem até Suape teve a duração de 40 dias e foi realizada pelo navio "Tian Lu", de bandeira de Singapura, cidade-estado do sudeste da Ásia. A operação teve início no domingo (29) e deverá se estender por mais quatro a seis dias.

“É uma tarefa complexa que requer o uso de caminhões de três até 16 eixos e guindastes com capacidade de 400 toneladas combinadas”, explica Lira. Inicialmente, o material permanecerá no pátio do Terminal de Contêineres de Suape (Tecon), aguardando a liberação por parte dos órgãos intervenientes.

Após o desembarço da carga, as pás eólicas, rotores, torres, caixas de transmissão, geradores, entre outros equipamentos, serão transportados, por via terrestre, para a Serra da Palmeira, na Paraíba, onde está sendo instalado um parque eólico abrangendo os municípios de Picuí, Baraúna, São Vicente do Seridó, Nova Palmeira e Pedra Lavrada. A CTG Brasil, uma das maiores geradoras de energia limpa do país, é a responsável pela implementação e operação do complexo eólico.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

PORTO DO RIO DE JANEIRO INGRESSA NO MERCADO LIVRE DE ENERGIA

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2024 - 18:00



A PortosRio, autoridade portuária responsável pela gestão dos portos públicos do Rio de Janeiro, Itaguaí, Niterói e Angra dos Reis, anunciou, a entrada do Porto do Rio de Janeiro no Mercado Livre de Energia (MLE). O MLE permite que consumidores possam escolher seus fornecedores livremente, dando liberdade para negociação de preços e escolha das fontes de energia. A expectativa para 2024 é economizar cerca de 30% mensal com os custos de energia.

A PortosRio também projeta uma redução anual de emissões de CO² de mais 200 toneladas a partir da escolha de fontes renováveis como hídricas, eólicas, solares e biomassa, que são impulsionadas pelo MLE.

O diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, apoia a transição: “Além da economia substancial que iremos alcançar, esta mudança representa um passo significativo para a modernização e a eficiência energética do Porto do Rio de Janeiro, demonstrando o compromisso da PortosRio com a sustentabilidade e a redução de custos operacionais. Com a liberdade de escolher nossos fornecedores e fontes de energia, estamos posicionando o Porto do Rio de Janeiro para um futuro mais sustentável e competitivo.”

A migração do Porto do Rio de Janeiro para o novo modelo de consumo foi facilitada pela Liven, maior gestora independente de energia do estado. A troca para o ambiente livre de contratação foi licitada por meio de Pregão Eletrônico, tendo a MILL Energia como vencedora da licitação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024

DIRETORIA DA PORTOS RS É RECONDUZIDA PARA MAIS DOIS ANOS DE GESTÃO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 01/05/2024 - 18:00



A Diretoria Executiva e os conselhos de Administração e Fiscal da Portos RS, responsáveis pela administração dos portos do Rio Grande do Sul, foram reconduzidos para mais dois anos de gestão. A empresa pública segue com o presidente Cristiano Klinger.

“Recebemos com satisfação a confirmação da manutenção da Diretoria Executiva e dos conselhos de Administração e Fiscal para mais um biênio. Sabedores de nossa responsabilidade, seguiremos no comando da autoridade portuária norteados pela ética e focados em resultados, os quais são fruto de trabalho árduo, de forma a honrar a confiança depositada pelo governador”, disse Klinger.

A decisão foi deliberada pelo governador do estado, Eduardo Leite, e pelo secretário de logística e transporte, Juvir Costella. Além do presidente, permanecem na liderança da empresa os diretores de Gestão Administrativa e Financeira, João Alberto Gonçalves; de Infraestrutura, Lucas Meurer; de Operações, Romildo Bondan; de Meio Ambiente, Henrique Ilha; e de Relações Institucionais, Sandro Oliveira.

O Conselho de Administração recebe um novo integrante: Marcelo Andrade Moreira Pinto, indicado pela União. Moreira Pinto é engenheiro civil e diretor-presidente da Companhia de Desenvolvimento dos Vales do São Francisco e do Parnaíba (Codevasf).

O novo integrante irá se juntar aos demais membros reconduzidos ao cargo: a presidente e advogada Jacqueline Wendpap; o geógrafo Américo Elmo Bulla Junior; o engenheiro mecânico



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPIING

Edição: 037/2024
Página 58 de 58
Data: 02/05/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Eduardo Teixeira Neto; o economista José Fernando Marchiori; e o engenheiro civil Thierry José da Silva Rios.

O Conselho Fiscal é composto pelo presidente, o contabilista Cristian Kuster, pelo administrador Renato Aldair Menezes da Silveira, e pelo bacharel em Ciências Jurídicas e Sociais, Thiago Lorenzom.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 01/05/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 02/05/2024