

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 057/2024
Data: 08/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ ESTUDO PARA EVITAR LIBERAÇÃO DE CONTAMINANTES	4
'TRABALHADORES PRECISAM DE QUALIFICAÇÃO EM TECNOLOGIA', AFIRMA PRESIDENTE DO SINDAPORT.....	6
TRANSFERÊNCIA DE TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS É UMA 'NECESSIDADE URGENTE', DIZ MINISTRO	7
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	8
EMPRESÁRIOS SE UNEM PARA CRIAR 1ª FÁBRICA DE H2V DE SERGIPE	8
PETROBRAS ANUNCIA 1º REAJUSTE DO ANO DE GASOLINA E GÁS DE COZINHA	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	10
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA 92 QUILOMETROS TOTALMENTE REVITALIZADOS NA BR-262/MG.....	10
PORTAL PORTO GENTE	11
VLI RECEBE PRIMEIRAS UNIDADES DE LOTE DE 12 LOCOMOTIVAS WABTEC	11
TÚNEL SUBMERSO DO PORTO DE SANTOS PRECISA OCORRER.....	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL.....	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Retomada 1</i>	14
<i>Retomada 2</i>	15
<i>Hidrovia 1</i>	15
<i>Hidrovia 2</i>	15
<i>Hidrovia 3</i>	15
NACIONAL - FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA RECEBE NOVA FROTA DE LOCOMOTIVAS EM MG	15
RODOVIAS - SETOR PRIVADO VÊ COM BONS OLHOS NOVA PORTARIA PARA CONCESSÕES	16
NACIONAL - NOVA PORTARIA EXIGE ESTUDOS DE VULNERABILIDADE EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS VIGENTES	19
REGIÃO SUL - PARANÁ CRIA FUNDO PARA INVESTIR EM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE	19
REGIÃO SUL - PORTOS DE IMBITUBA E LAGUNA AUXILIAM EM ACIDENTE AMBIENTAL	20
OPINIÃO – ARTIGOS - ARTICULISTA - ONDE ANDA VOCÊ?.....	21
OPINIÃO – ARTIGOS – INFRAESTRUTURA - OPORTUNISMO NA SECA AMAZÔNICA DE 2024?	23
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - REESTRUTURAR O COMPLEXO PETROQUÍMICO DO NORDESTE	24
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUE O FRACASSO NA COPA AMÉRICA, DESSA VEZ, NÃO SEJA EM VÃO!	26
BAHIA ECONÔMICA - BA	27
PETROBRAS RETOMA CONTRATAÇÕES DE NAVIOS COM O PROGRAMA DE RENOVAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE FROTA PRÓPRIA	27
REESTRUTURAR O COMPLEXO PETROQUÍMICO DO NORDESTE – WALDECK ORNÉLAS	28
GOVERNO FEDERAL ESTUDA COBRAR MENSALIDADE DE ALUNOS RICOS NAS UNIVERSIDADES FEDERAIS, DIZ JORNAL	30
TURISMO: ALTA DO DÓLAR PODE PRESSIONAR PREÇOS E DIFICULTAR VIAGENS DOMÉSTICAS	30
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	31
O GOVERNO FEDERAL INAUGURA NOVO POLO DE TURISMO E LAZER EM ÁREA REVITALIZADA DO PORTO DE SANTOS	31
ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAÇÃO DE DEBÊNTURES	32
IVAN AMARAL ASSUME SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS DE SC.....	33
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	33
GOVERNO PRIORIZA ANTECIPAÇÃO DE RECURSOS DA ELETROBRAS PARA CONSUMIDORES CATIVOS DE ENERGIA; ENTENDA A PROPOSTA.....	33
COMISSÃO APROVA PROPOSTA QUE AMPLIA RECURSOS PARA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA	36
JORNAL O GLOBO – RJ.....	37
PETROBRAS LANÇA EDITAL DA TRANSPETRO PARA CONTRATAR 4 NOVAS EMBARCAÇÕES, O PRIMEIRO NO ATUAL GOVERNO	37
PETROBRAS ELEVA PREÇO DA GASOLINA EM 7,11%, PRIMEIRO REAJUSTE DA GESTÃO DE MAGDA	38
REFORMA TRIBUTÁRIA: SEGUNDO PROJETO PREVÊ PARTICIPAÇÃO DO CONTRIBUINTE EM COMITÊ QUE DECIDE DIVISÃO DO IMPOSTO	40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	41
MONTADORAS DO NORDESTE AMPLIAM BENEFÍCIOS NA REFORMA TRIBUTÁRIA EM TEXTO DA CÂMARA	41
PETROBRAS ANUNCIA PRIMEIRA LICITAÇÃO DO GOVERNO LULA 3 PARA CONSTRUÇÃO DE NAVIOS	42



GRUPO DE TRIBUTARISTAS FAZ CAMPANHA POR TAXAÇÃO DE ARMAS: 'DEVEM TER MESMA TRIBUTAÇÃO DE FLORES?'	44
REAJUSTE DA PETROBRAS PODE ELEVAR INFLAÇÃO EM 0,21 PONTO PORCENTUAL NO ANO, CALCULAM ECONOMISTAS	46
REAJUSTE DA GASOLINA MOSTRA QUE FALAS EQUIVOCADAS DE LULA JÁ TÊM IMPACTO SOBRE A INFLAÇÃO	47
PIX ATINGE NOVO RECORDE DE TRANSAÇÕES DIÁRIAS, COM 224,2 MILHÕES NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	48
PETRÓLEO RECUA COM ENFRAQUECIMENTO DO FURACÃO BERYL	48
MINÉRIO DE FERRO CAI 3% NA BOLSA DE DALIAN	49
VÁCUO REGULATÓRIO EM INFRAESTRUTURA REPRESA EMISSÕES DE DEBÊNTURES	49
TRANSPORTE NO RIO GRANDE DO SUL RETOMA OPERAÇÕES, MAS AINDA SOFRE IMPACTO DE ENCHENTES	51
EMISSÃO DE DEBÊNTURES TRAVA MESMO COM NOVAS REGRAS	52
AGENDA DE POLÍTICA: CÂMARA SE PREPARA PARA VOTAR REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	52
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	54
NAVIO DE CONTÊINERES VOLTA A ATRACAR NO PORTO DE ITAJAÍ APÓS 1 ANO E MEIO E TRAZ MAIS DE 1900 VEÍCULOS	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	55
PARA ESTALEIROS, LICITAÇÃO REFORÇA COMPROMISSO COM RETOMADA	55
TRANSPETRO PLANEJA LANÇAR MAIS 3 EDITAIS PARA AQUISIÇÃO DE NAVIOS	56
FÓRUM MARÍTIMO GLOBAL ANUNCIA PROGRESSO EM PROJETOS DE EMISSÃO ZERO	57
MOVECTA RECEBE LICENÇA PARA DESOVAR CARGAS REFRIGERADAS DE ORIGEM ANIMAL NA BAIXADA SANTISTA.....	57
AUDIÊNCIA NA CÂMARA DISCUTE QUEM PODE TRABALHAR COM MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NO PORTO.....	58
FALTA DE BIOCOMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS NO MERCADO EUROPEU PODE ATRASAR METAS DE DESCARBONIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO	58
SANTOS BRASIL ANTECIPARÁ CONCLUSÃO DA AMPLIAÇÃO DO TECON SANTOS	59
GOLAR LNG FECHA ACORDO DE 20 ANOS PARA IMPLANTAÇÃO DE FLNG NA ARGENTINA	60
SUÉCIA PLANEJA PROIBIR DEPURADORES	61
DNV E PARCEIROS CONCLUEM QUE NÃO HÁ BARREIRAS TÉCNICAS PARA NAVIOS DE CO2 DE BAIXA PRESSÃO	61
TVV BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES PARA UM PRIMEIRO TRIMESTRE	62
CODEBA E COMPANHIA DE PESQUISA MINERAL BAIANA CELEBRAM ACORDO PARA ESTIMULAR CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL.....	63
TRANSPETRO FARÁ LICITAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE 4 NAVIOS PARA AMPLIAÇÃO DA FROTA	63
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	64
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	64



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

CONSTRUÇÃO DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ TERÁ ESTUDO PARA EVITAR LIBERAÇÃO DE CONTAMINANTES

Novo licenciamento ambiental será necessário, segundo a Cetesb

Por Ted Sartori



Antes da dragagem para a instalação do túnel, material do solo será coletado para análise e implantação de medidas de controle, diz Cetesb (Reprodução)

A construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá dependerá de um novo licenciamento ambiental, com levantamentos sobre o canal do Porto, ainda que com referências do que já foi feito há mais de dez anos. A afirmação é da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb).

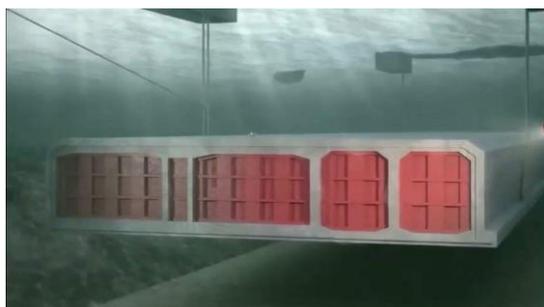
O licenciamento inclui estudos sobre os sedimentos, antes do início da dragagem para a construção do túnel. “A dragagem deve ser precedida pela análise do material e pela proposição de medidas de controle, para que não haja liberação de contaminantes”, explica a Cetesb.

A destinação do material que será retirado na dragagem será definida justamente após os resultados da análise, mas a companhia já indica a possibilidade a ser adotada. “Geralmente, o material dragado, para a operação do Porto de Santos, é destinado ao Polígono de Disposição Oceânica (PDO), localizado a 12 quilômetros da costa”.

O engenheiro químico Élio Lopes lembra que o estudo precisa atender o que está disposto na Resolução 454 do Conselho Nacional do Meio Ambiente (Conama). O documento estabelece as diretrizes gerais e os procedimentos referenciais para o gerenciamento do material a ser dragado em águas sob jurisdição nacional.

“Dependendo das concentrações dos poluentes encontrados, é que será escolhido o local de disposição final desses sedimentos. Logo, precisamos aguardar os resultados de análises para tratar disso”, argumenta.

Procurada, a APS informou, também em nota, que as alternativas de engenharia para a construção do túnel Santos-Guarujá, bem como para as licenças ambientais necessárias, serão definidas quando da elaboração do projeto-executivo.



Fundo do mar receberá placas de concreto para nivelar o chão e acomodar os módulos do túnel, que ficarão a 21 metros de profundidade (Reprodução)

Construção

A primeira etapa, das nove previstas na construção, indica a preparação do solo no fundo do mar. Uma trincheira será aberta com dragagem para a futura colocação de placas de concreto, como se fosse um piso para nivelar o chão que vai receber os módulos do túnel.

Serão 14 meses para a execução dessa trincheira, sem paralisações no canal de navegação, segundo a Autoridade Portuária de Santos (APS). Os módulos serão instalados 21 metros abaixo da linha da água.



A Cetesb acrescenta que serão aproveitados todos os estudos e análises que embasaram a emissão da licença em 2014, ano do projeto da antiga Dersa e que está sendo usado como base. “Serão solicitadas atualizações e, eventualmente, novos estudos, de acordo com o projeto a ser apresentado”, afirma, em nota, a companhia ambiental.

Como está

No momento, a implantação, segundo o cronograma divulgado pela APS, está na fase de modelagem jurídica para a proposta de parceria público-privada (PPP).

Foram três audiências públicas, entre os dias 18 e 19 de abril e consulta pública on-line. A previsão para publicação do edital é março do próximo ano, com a licitação em julho.

A Secretaria Estadual de Parcerias em Investimentos (SPI) informou, em nota, que o assunto “ainda será tratado de forma específica e novos estudos serão realizados”, afirma, acrescentando que, neste momento, o projeto ainda não está fechado e, portanto, é passível de alterações.

Paralisações

Para a sondagem do solo, o canal do Porto foi parcialmente interditado 13 vezes em 2014, sempre por 12 horas, das 11 às 23 horas. No total, foram 156 horas, o equivalente a 6,5 dias, de paralisações. Elas foram necessárias para a realização dos trabalhos, mas impactaram o trânsito de navios e os terminais na época.

Em 2014 A Tribuna noticiou os trabalhos para a implantação do túnel Santos-Guarujá em 2014. Em abril daquele ano, o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) autorizou, por unanimidade, que a Cetesb emitisse a licença ambiental prévia (LP) para a implantação do túnel.

Em maio de 2014, a Dersa, então responsável pelo projeto, iniciou os trabalhos de sondagem no canal de navegação. Eles foram feitos por um consórcio projetista e consistiam na verificação das condições do solo do estuário nas profundidades em que seriam instalados os módulos do túnel. Os levantamentos eram necessários, dizia a Dersa, para verificar as características do subsolo no canal de navegação. Duas embarcações foram utilizadas na tarefa.

Delas, saíam equipamentos para perfurar o solo até 50 metros de profundidade. Em seguida, eram coletados sedimentos para análise. Os serviços foram uma espécie de ‘biópsia’ para estudar sedimentos quanto aos contaminantes. Esse estudo anterior, diz a Cetesb, será levado em consideração. Mas novos levantamentos serão feitos no solo.

Trabalhos dependem de licença

O início das obras do túnel Santos-Guarujá, com sondagens no solo, depende da emissão da licença ambiental prévia (LP) por parte da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb). Antes, porém, é preciso que o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) analise e dê o aval para a Cetesb.

Em 12 de junho, no Palácio dos Bandeirantes, na Capital, o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) e o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos) fizeram reunião sobre o tema. A intenção é protocolar em breve o estudo de impacto ambiental na Cetesb para que, antes do final do ano, a LP seja emitida.

A ideia é abrir a licitação já com a LP, para atrair investidores com segurança jurídica, antes do final do ano. O governador garantiu que o contrato para obras do túnel Santos-Guarujá será assinado em 2025.

O túnel está avaliado em R\$ 6 bilhões e será feito em parceria pelos governos do Estado e Federal. A ligação seca entre Santos e Guarujá está nos planos da gestão estadual desde fevereiro de 2023, quando o projeto foi qualificado no Programa de Parceria em Investimentos de São Paulo (PPI-SP). A extensão total da ligação seca na Baixada Santista será de 1,5 km, por meio de um túnel imerso de 870 metros, por baixo do canal portuário.

O túnel será composto por seis módulos de concreto pré-moldado. Eles serão construídos em uma doca seca e transportados por flutuadores para imersão, encaixe e fixação da estrutura no leito do canal, que também terá a profundidade ampliada.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2024

'TRABALHADORES PRECISAM DE QUALIFICAÇÃO EM TECNOLOGIA', AFIRMA PRESIDENTE DO SINDAPORT

Everandy Cirino dos Santos defende a oferta de cursos gratuitos aos trabalhadores portuários avulsos

Por Bárbara Farias



Presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos Santos, defende a oferta de cursos gratuitos aos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) pelo Poder Público e Autoridade Portuária de Santos (APS) (Vanessa Rodrigues)

Na contramão dos investimentos em tecnologia e inovação em busca da eficiência operacional e logística nos terminais, está a baixa qualificação de mão de obra avulsa para atender à demanda. Por isso, o presidente do Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport), Everandy Cirino dos

Santos, defende a oferta de cursos gratuitos aos trabalhadores portuários avulsos (TPAs) pelo Poder Público e Autoridade Portuária de Santos (APS). Importante liderança sindical do setor na região, Cirino fala sobre a reforma da Lei Federal 12.815/2013 e eventual perda da exclusividade dos portuários sem vínculo empregatício, impacto da Lei Federal 8.630/1993 na relação capital-trabalho, concurso público e Parque Valongo, em entrevista exclusiva para A Tribuna.

O senhor defende o acesso dos trabalhadores portuários avulsos a cursos voltados à tecnologia da informação (TI), entre outros do gênero. Por quê?

A Prefeitura de Santos e a Autoridade Portuária deveriam fazer uma parceria entre a Fundação Centro de Excelência Portuária de Santos (Fundação Cenep) e a Fundação Parque Tecnológico de Santos para oferecer treinamento em tecnologia da informação (TI), informática etc. Os trabalhadores portuários avulsos precisam de qualificação em tecnologia, dentro da nova realidade, não em manuseio de carga. Ou seja, treinamento voltado aos equipamentos. Não podemos ficar dependendo dos terminais, dos arrendatários, fazendo cursos bancados por eles, até porque eles priorizam a qualificação dos próprios funcionários.

Qual é a sua análise sobre a Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Cepertos), criada pela Câmara Federal para tratar da reforma da Lei 12.815/2013?

Em atendimento a um pedido dos trabalhadores, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, pediu ao presidente da Câmara Federal, deputado federal Arthur Lira (PP-AL), a criação de uma subcomissão formada por membros-consultores que darão subsídios à Comissão de Juristas em relação às garantias aos trabalhadores. Essa subcomissão foi criada no dia 20 de maio. Nós vamos aguardar.

A Cepertos deverá analisar a proposta do setor privado de alteração, no Artigo 40, da "exclusividade" por "prioridade" na contratação dos avulsos. O que o senhor diz sobre isso?

O Artigo 40, da Lei 12.815/2013, dá a garantia da exclusividade aos trabalhadores portuários avulsos cadastrados no sistema do Órgão de Gestão de Mão de Obra do Trabalho Portuário Avulso (Ogmo) e nós não queremos mudança. Isso deveria ser discutido nas negociações de acordos coletivos e convenções, mas eles querem discutir no Congresso Nacional. É por isso que os trabalhadores ficam revoltados.

Quanto à qualificação em tecnologia e inovação para os trabalhadores avulsos, a Ceportos também deveria estudar uma forma de obrigar o Ogmo a ofertar cursos desse segmento?

A Comissão de Juristas é subdividida em três e a terceira comissão trata da relação trabalho e qualificação de mão de obra, mas não se fala em treinamento do trabalhador portuário avulso, e, sim, em alterar o Artigo 40, da Lei 12.815/2013.

Qual foi o impacto da Lei 8.630/1993, a Lei dos Portos, que criou o Ogmo?

A Lei 8.630/1993 mudou rapidamente a relação capital-trabalho, gerando um grande prejuízo aos trabalhadores portuários avulsos, que perderam o poder sobre a escalação e as inscrições de novos trabalhadores, que eram feitas pelos sindicatos. Nessa época, houve uma redução de 30% no número de trabalhadores portuários avulsos, que não se adaptaram ao novo regime, e um aumento dos trabalhadores vinculados, ou seja, que passaram a ser empregados dos terminais.

O concurso público aberto pela Autoridade Portuária de Santos (APS) equacionará o déficit nos setores administrativos e de segurança do Porto de Santos?

O concurso é positivo porque reforça a valorização dos trabalhadores e da Autoridade Portuária, embora, no meu entender, o salário esteja muito abaixo do mercado. O salário inicial é em torno de R\$ 3 mil e deveria ser um pouco maior. Mas, houve grande procura, em torno de 25 mil inscritos, com grande procura para a função de técnico portuário (TP), cerca de 9 mil inscritos, e para a Guarda Portuária, 5 mil.

Ainda em relação à geração de emprego, no escopo da relação Porto-Cidade, qual é a sua avaliação sobre o Parque Valongo, que foi inaugurado na sexta-feira? O Parque Valongo demonstra que quando há interesse mútuo entre o poder público e o setor privado é positivo, mas ainda precisa melhorar muito.

Terminais como a Cofco International, a CLI, entre outros, têm planos de investimentos vultosos em seus terminais no Porto de Santos. O senhor pode comentar sobre isso?

Ajuda como um todo, pois representa mais empregos diretos e indiretos e mais empresas atuando no Porto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2024

TRANSFERÊNCIA DE TERMINAL DE CRUZEIROS EM SANTOS É UMA 'NECESSIDADE URGENTE', DIZ MINISTRO

Silvio Costa Filho assinou protocolo sobre mudança para o Valongo

Por Bárbara Farias e Maurício Martins



Em novo espaço, o terminal deve ter capacidade para atracar e operar simultaneamente até três navios com 6 mil passageiros cada um (Reprodução)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou nesta sexta (5) o protocolo de intenções para a transferência do Terminal Marítimo de Passageiros Giusfredo Santini da região de Outeirinhos para o Valongo, em Santos. O documento, apresentado durante a inauguração do Parque Valongo, formaliza o compromisso da Autoridade Portuária de Santos

(APS) e da arrendatária Concais com mudança.

O presidente da APS, Anderson Pomini, e o diretor-presidente do Concais, Luis Antônio Floriano, também assinaram o protocolo. O próximo passo é a análise dessa modificação pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Costa Filho entende que a mudança do terminal de cruzeiros para a região central de Santos é uma “necessidade urgente”, porém a decisão depende da resolução de uma série de pendências, incluindo o rumo do terminal STS10, que terá parte da área ocupada.

“Nós iniciamos um amplo debate com a Casa Civil para que a gente possa qualificar essa área”, afirmou o ministro. “A partir daí, a gente vai discutir a modelagem, se a gente avança no STS10, em adensamentos estratégicos da área. Nós ainda estamos discutindo isso e não vai haver nenhum prejuízo para o terminal de passageiros que tem um investimento previsto de R\$ 1,4 bilhão”, afirmou.

Pomini disse que as manifestações encaminhadas nas audiências públicas referentes ao terminal do Concais foram favoráveis. “A Autoridade Portuária encaminhará uma proposta para que o Ministério de Portos, Antaq, Tribunal de Contas da União (TCU) e demais órgãos de controle se manifestem sobre os cálculos que estão sendo feitos”, destacou.

Segundo ele, a decisão política da Prefeitura de Santos e da Autoridade Portuária é fazer a transferência, o que foi registrado no documento assinado ontem. “É claro que isso depende da chancela do Ministério de Portos, dos órgãos de controle e, em especial, dos órgãos técnicos”.

Proposta

Se for para o Valongo, o terminal de cruzeiros passará da área de 41.895 metros quadrados (m2) para uma de 85 mil m2, contando toda a infraestrutura necessária no novo local.

Com a mudança, seria necessário um investimento de R\$ 1,410 bilhão (valor que precisará ser atualizado no momento das obras) para a implantação de prédios e acessos para receber os cruzeiros. Esse montante seria dividido da seguinte forma: o Concais gastaria R\$ 662 milhões e a APS entraria com R\$ 748 milhões.

Segundo a proposta de mudança solicitada pelo Concais e apoiada pela APS e pela Prefeitura de Santos, seriam necessários, para o novo terminal, a construção, por parte da empresa, de um edifício garagem, passarela de interligação, terminal de passageiros e passarela de embarque. Já a APS faria o cold ironing (conexão em terra para fornecer energia elétrica para um navio atracado), píer, reforço do cais e dragagem.

O novo terminal teria capacidade para operar, ao mesmo tempo, até três navios com 6 mil passageiros.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 08/07/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

EMPRESÁRIOS SE UNEM PARA CRIAR 1ª FÁBRICA DE H2V DE SERGIPE

Investimento total de R\$ 2 bilhões para a construção da unidade de H2V no município de Barra dos Coqueiros

Por Vanessa Siqueira

Um grupo de empresários se reuniu para criar a primeira fábrica de produção de hidrogênio verde de Sergipe. O projeto da Touro Energia Verde foi apresentado ao governo do estado no início de junho e prevê um investimento total de R\$ 2 bilhões para a construção da unidade no município de Barra dos Coqueiros, localizado na região Metropolitana de Aracaju.

Segundo Geraldo Soares Dias, um dos empresários do grupo Touro Energia Verde, a primeira fase do empreendimento deve ter um investimento de R\$ 300 milhões, para a construção das instalações e produção de energia base para a produção de hidrogênio verde.



Fábrica de hidrogênio verde (H2V) será construída em Barra dos Coqueiros e tem previsão de iniciar operação em 2025. Foto: Divulgação

“Já tivemos algumas reuniões com o governo do Estado e com a Prefeitura de Barra dos Coqueiros e ambos se mostraram favoráveis à instalação da fábrica e ao projeto que apresentamos. Agora iremos fazer novas reuniões para regularizar a empresa e captar os investimentos necessários para o empreendimento ganhar corpo”, disse ao Movimento Econômico.

Com previsão de início das operações em 2025, a fábrica pretende gerar 300 empregos diretos e 500 indiretos, contribuindo para o desenvolvimento da região. O diferencial da unidade será a total sustentabilidade, com a empresa Touro Energia Verde comprometida em desenvolver as tecnologias necessárias e capacitar a mão de obra local para atender às demandas do projeto.

“Nós vamos trabalhar com o hidrogênio verde, implementando no estado essa indústria. Vamos montar também um parque industrial com vários subprodutos de hidrogênio, contando com o apoio do Estado e do governador para avançarmos nesse projeto”, disse Tiago Nascimento, integrante da Touro Energia Verde.

De acordo com a Secretaria de Desenvolvimento Econômico e da Ciência e Tecnologia de Sergipe (Sedect), estão sendo realizados estudos para enquadramento no Programa Sergipano de Desenvolvimento Industrial (PSDI). O PSDI é conduzido pela Sedetec por meio da Companhia de Desenvolvimento Econômico de Sergipe (Codise), que oferta benefícios fiscais, locacionais e estruturais a empresas que busquem se instalar e ampliar em Sergipe.

O secretário de Desenvolvimento de Sergipe, Valmor Barbosa, pontuou as vantagens do empreendimento. “Estamos muito próximos da termelétrica, onde tem energia farta e fácil. Também temos todos os produtos e itens necessários e todas as matrizes para a produção de energia”, afirmou.



Governador de Sergipe se reuniu com empresários para debater implantação de fábrica de hidrogênio verde. Foto: Sedetec/Sergipe

Sergipe avança nas pesquisas sobre H2V

As discussões em torno da nova fábrica de hidrogênio verde no município de Barra dos Coqueiros estão alinhadas com a construção do Plano de Transição Energética de Sergipe. Pesquisadores da Universidade Federal de Sergipe e do Sergipe Parque Tecnológico (SergipeTec), vinculado à Sedetec, vem conduzindo diversos estudos centrados no hidrogênio verde e alternativas energéticas sustentáveis. O trabalho se dá via Núcleo de Energias Renováveis e Eficiência Energética de Sergipe (Nerees).

Os eventos já realizados abordaram as ações que estão sendo realizadas pelo Brasil em relação a integração energética, o papel de hidrogênio de baixo carbono na integração, os desafios e oportunidades da implantação na cadeia de hidrogênio em Sergipe.

Além disso, a promoção de eventos desse porte incentiva pesquisadores locais a desenvolverem mais pesquisas sobre energias limpas e renováveis.

Hidrogênio Verde



O hidrogênio classificado como verde é aquele que tem em sua produção o uso de fontes de energias renováveis.

Fontes como energia solar e eólica se destacam em tal dinâmica, pois não emitem poluentes na atmosfera. Dessa forma, contribuem para reduzir o fenômeno do efeito estufa e ajudam a diminuir a difusão de carbono no planeta.

O hidrogênio é o elemento químico mais abundante no universo, sendo difícil, entretanto, encontrá-lo de maneira isolada na natureza. Por essa razão, a viabilização de seu uso passa por diversos estudos referentes a processos de separação e as possíveis consequências dessas ações.

*Com informações Sedetec Sergipe

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 08/07/2024

PETROBRAS ANUNCIA 1º REAJUSTE DO ANO DE GASOLINA E GÁS DE COZINHA

Impacto no preço da gasolina vendida ao consumidor final, que tem 27% de etanol em sua composição, deverá ser de R\$ 0,15 por litro

A Petrobras anunciou nesta segunda-feira (8) que aumentará em R\$ 0,20 o preço do litro da gasolina a partir desta terça-feira (9). Com o reajuste, de 7,12%, o preço de venda da gasolina A para as distribuidoras passará a ser de R\$ 3,01 por litro.

O impacto no preço da gasolina vendida ao consumidor final, que tem 27% de etanol em sua composição, deverá ser de R\$ 0,15 por litro. No entanto, o valor cobrado pelos postos de combustível depende de cada varejista, uma vez que ainda são incluídos no valor as margens de lucro do comerciante e da distribuidora, além dos custos associados ao transporte.

Segundo a Petrobras, esse é o primeiro reajuste da gasolina promovido pela Petrobras neste ano. A última vez que a estatal havia modificado o preço do produto havia sido em 21 de outubro de 2023, quando houve redução de 4%. O último aumento ocorreu em 16 de agosto daquele ano (16%).

O preço da gasolina, diesel e gás de cozinha havia subido em fevereiro deste ano devido a decisão de vários estados de reajustar o ICMS (Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços) para compensar perdas de receita.

Além da gasolina, GLP

A Petrobras também anunciou aumento do preço do gás de cozinha (GLP), que subirá R\$ 3,10 por botijão de 13h kg (9,81%) e passará a custar R\$ 34,70. O último ajuste no preço do gás de botijão havia sido feito em 1º de julho de 2023, quando houve queda (-3,9%). O último aumento (24,9%) havia sido feito em 11 de março de 2022.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 08/07/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ENTREGA 92 QUILOMETROS TOTALMENTE REVITALIZADOS NA BR-262/MG

Investimento de R\$120 milhões traz melhorias para o trecho que liga a capital mineira ao litoral do Espírito Santo



Foram realizados serviços de recuperação da pista, da sinalização e limpeza dos dispositivos de drenagem. FOTO: DNIT

O Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), entregou à população mineira 92 quilômetros totalmente revitalizados na BR-262/MG, entre as cidades de João Monlevade e Pequiá.

A entrega faz parte da manutenção de um trecho total de 198 quilômetros, que vai da divisa do Espírito Santo até o Vale do Aço, em Minas Gerais.

Foram realizados serviços de recuperação da pista, sinalização, limpeza dos dispositivos de drenagem, fresagem, reciclagem, recapeamento e pintura.

Os trabalhos para a conclusão dos outros 106 quilômetros seguem em ritmo acelerado. O investimento total do empreendimento chega a R\$120 milhões.

BR-262

A BR-262, no trecho conhecido como Vale do Aço, é o principal corredor entre a capital mineira e o litoral do Espírito Santo. A rodovia tem um papel fundamental no transporte de cargas e passageiros, conectando importantes regiões do país.

Com informações da Coordenação-Geral de Comunicação Social do DNIT

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

Data: 08/07/2024



PORTAL PORTO GENTE

VLI RECEBE PRIMEIRAS UNIDADES DE LOTE DE 12 LOCOMOTIVAS WABTEC

Redação Portogente

Aquisição é fruto de investimento de cerca de R\$ 300 milhões da companhia para expansão da capacidade de transporte de carga da Ferrovia Centro Atlântica

A VLI, companhia de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais, recebeu as primeiras das 12 locomotivas ES-43BBI adquiridas junto à Wabtec Brasil em março de 2023, em um novo estímulo da companhia à indústria ferroviária nacional que incrementará ainda mais a capacidade de transporte de carga na Ferrovia Centro-Atlântica (FCA). A entrega ocorreu na última sexta-feira (5), em cerimônia realizada na unidade industrial da fabricante, em Contagem (MG), com a presença da prefeita da cidade, Marília Campos; do secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro; do secretário nacional do Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro; do diretor-geral substituto da Agência Nacional do Transporte Terrestre, Guilherme Sampaio; e do governador do estado de Minas Gerais, Romeu Zema.



Foto: Divulgação

Adquiridas por meio de um investimento de cerca de R\$ 300 milhões, as locomotivas atenderão à demanda por transporte de cargas no corredor Sudeste da companhia, por onde grãos, açúcar, fertilizantes e outros produtos são escoados por estados como Goiás, Mato Grosso, Minas Gerais e



São Paulo. As locomotivas foram projetadas com tecnologia de ponta, que lhes confere maior capacidade de transporte com menor consumo de combustível, gerando alta produtividade às composições.

"A VLI é uma companhia de caráter desenvolvimentista, que contribui, desde sua criação, para o fortalecimento e a transformação da logística nacional, além de fomentar a indústria ferroviária do Brasil. A ampliação da capacidade de transporte de carga na Ferrovia Centro-Atlântica tem como foco o atendimento aos nossos clientes, que produzem riquezas no país. Ao fomentar o transporte ferroviário de cargas, geramos impactos positivos no meio ambiente, na economia nacional e na pauta de exportações brasileira", afirma Fábio Marchiori, CEO interino e diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI.

"A Wabtec tem uma parceria de longa data com a VLI, que se fortalece ainda mais com essa entrega de locomotivas de última geração, equipadas com motor diesel de alta tecnologia para suportar a jornada de descarbonização do setor. Estamos orgulhosos em fazer parte da modernização contínua da frota da Ferrovia Centro-Atlântica, fornecendo não somente locomotivas, mas também preparados para prover soluções tecnológicas que impulsionam a eficiência, segurança e performance no ecossistema ferroviário do transporte de carga do país", diz Danilo Miyasato, presidente e líder regional Latam da Wabtec.

Com a concretização deste negócio, a VLI acumula a aquisição de 20 locomotivas em um período de pouco mais de um ano, com investimentos de cerca de R\$ 500 milhões. Em um exemplo recente, em março deste ano, a companhia anunciou a aquisição de oito novos modelos, também fabricados no Brasil, com previsão de entrega para o final de 2025.

Corredor Sudeste da FCA

O corredor Sudeste da Ferrovia Centro-Atlântica é um sistema logístico de alta eficiência, que atende fluxos de importação e de exportação por meio do Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita, o Tiplam. Sua área de cobertura abrange estados como São Paulo, Minas Gerais, Goiás e o Distrito Federal, movimentando açúcar, grãos e fertilizantes, majoritariamente. A estrutura do corredor também inclui dois terminais integradores, em Uberaba (MG) e Guará (SP), onde é feito o transbordo da carga para o sistema ferroviário. Além da alta eficiência ofertada aos clientes, o Tiplam também gera impactos positivos na região da Baixada Santista, uma vez que todos os seus fluxos de exportação são feitos por ferrovia, contribuindo para o trânsito e o ambiente da região, uma vez que o modal ferroviário é até nove vezes menos intensivo que o rodoviário na emissão de CO² na atmosfera.

Sobre as locomotivas

A ES43BBi é uma locomotiva heavy-haul projetada especialmente para ferrovias de bitola métrica. Equipada com o potente motor EVO 4,500GHP de 12 cilindros, sistema de tração AC de tecnologia avançada com controle individual por eixo e truques robustos e articulados, a ES43BBi foi projetada para garantir o máximo desempenho mesmo em rampas íngremes, túneis apertados e vias com curvas acentuadas. O equipamento foi otimizado para trabalhar nas condições climáticas brasileiras. Ele conta com o sistema Air-to-Air, que aumenta a eficiência da combustão do motor diesel, e com dois sopradores que garantem o fluxo de ar aos oito motores de tração em todas as condições de operação. Adicionalmente, tem baixo custo de ciclo de vida e, graças à sua eficiência energética, tem um menor nível de emissões, longos períodos entre revisões e dispõe, ainda, de uma preparação para integração com soluções de software, com potencial de aumentar ainda mais a eficiência e a segurança, otimizando a condução dos trens.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/07/2024

TÚNEL SUBMERSO DO PORTO DE SANTOS PRECISA OCORRER

Por Editorial Portogente

Para ser aceito, um possível acordo precisa atender aos ambos interessados.

Do que se assistiu na audiência pública sobre o túnel submerso do Porto de Santos, na última 4ª feira, 8, na Câmara Municipal de Santos, onde o presidente da Autoridade Portuária, Anderson Pomini, expôs sobre o atual estágio do projeto e estimou o edital para o 2º semestre de 2025, tudo indica que esta obra anunciada há quase cem anos, pode virar um sonho realizado. Uma questão de gestão com visão social, uma vez que a técnica de construção tem total domínio na engenharia.



Foto: Divulgação

Veja mais: Valongo-Paquetá destaca cidade-porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115989-valongo-paqueta-destaca-cidade-porto-de-santos>

Os dois problemas são as mesmas pedras no caminho há muitos anos: localizar as embocaduras do túnel e a desapropriação dessas áreas. Por isso, já foram propostas diferentes localizações desse projeto, no passado. Todavia, bem inferiores aos problemas enfrentados na transposição do rio São Francisco pelo presidente Lula, que morou no Guarujá, onde passou parte da sua infância e vendia salgados na área portuária.

Veja mais: Navegue Simples para atrair investimentos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115969-navegue-simples-para-atrair-investimentos>

A obra do túnel submerso é desejada e será percebida como um progresso na logística do principal porto do Brasil. Vai agregar a necessária qualidade à travessia por balsas sob a administração do governo do Estado de São Paulo. Portanto, espera-se que o governador Tarcísio Gomes de Freitas coopere para solucionar os conflitos que anunciam a judicialização evitável, com uma solução que contemple plenamente todos os interesses em jogo, para construir a travessia moderna do importante canal do porto.

Veja mais: Energia solar na neointustrialização do Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115965-energia-solar-na-neointustrializacao-do-brasil>

É impossível esperar outra atitude dos moradores que acham o seu maior patrimônio ameaçado e sem uma proposta, com o mínimo de segurança para garantir ascensão social. Portanto, esse projeto deve e pode ser um exemplo de relação porto-cidade. Levando em conta que isso implica histórias de vidas; conquistas orgulhosas, por muitos com o árduo trabalho no porto. Portanto, esses sonhos, de quem acreditou no futuro, não podem, nem há necessidade, de serem ameaçados por uma questão social e humanitariamente desatável.

Veja mais: Portogente debate a rota da seda através do Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115943-portogente-debate-a-rota-da-seda-atraves-do-brasil>

Essa ameaça deve se traduzir em oportunidade para os moradores dessas áreas de embocadura do túnel. Uma dotação social robusta e transparente, levando em conta o pujante retorno dessa obra. Cada imóvel negociado como vantagem para todos os afetados pela obra do túnel. De forma justa, como são fechados os negócios que implicam ativos valorosos e projeção futura. Como uma vacina contra a inexecução e nova cultura, que irá marcar o jeito Lula de governar.

Veja mais: O governo Lula e a regionalização dos portos brasileiros – Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115980-o-governo-lula-e-a-regionalizacao-dos-portos-brasileiros>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 08/07/2024



BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A SOLUÇÃO INTERMODAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Um passo crucial para a infraestrutura resiliente no Brasil

A portaria do Ministério dos Transportes exigindo sustentabilidade em concessões rodoviárias federais marca um passo crucial para a infraestrutura brasileira. Diante da intensificação das mudanças climáticas e seus impactos cada vez mais frequentes e severos, como os desastres naturais que assolaram o Litoral Norte de São Paulo, no ano passado, e o Rio Grande do Sul, nos últimos meses, investir em infraestrutura resiliente se torna uma necessidade urgente.

A exigência de que no mínimo 1% da receita bruta dos contratos de concessão seja direcionado para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente é um bom começo. Essa medida pode contribuir para a adaptação das rodovias brasileiras aos eventos climáticos extremos, como inundações, deslizamentos de terra e erosão, garantindo sua funcionalidade e minimizando os custos de reparos e reconstrução após desastres.

É importante ressaltar que a responsabilidade pela construção de uma infraestrutura resiliente não recai apenas sobre o Governo. As empresas do setor de transporte também precisam se comprometer com medidas que garantam a sustentabilidade de suas operações. A CEO do MoveInfra, Natalia Marcassa, reconhece essa necessidade e afirma que as empresas associadas ao movimento já estão desenvolvendo planos de resiliência para suas infraestruturas.

Além da infraestrutura resiliente, é fundamental que as empresas do setor de transporte adotem medidas para descarbonizar suas operações. O Plano Clima, em construção pelo Ministério do Meio Ambiente, visa estabelecer metas de emissões de gases de efeito estufa (GEE) para cada setor da economia, incluindo o transporte. As empresas que se anteciparem nesse processo estarão mais bem preparadas para atender às demandas do mercado e contribuir para um futuro mais sustentável.

A construção de uma infraestrutura resiliente e a descarbonização do setor de transporte são desafios complexos que exigem o engajamento de todos os envolvidos: Governo, empresas, sociedade civil e academia. A portaria do Ministério dos Transportes é um passo importante na direção certa, mas ainda há muito a ser feito. É fundamental que todos os setores se unam em um esforço conjunto para garantir que a infraestrutura brasileira esteja preparada para enfrentar os desafios do futuro.

Investir em infraestrutura resiliente e descarbonizada não é apenas uma questão de responsabilidade ambiental, mas também de competitividade econômica. As empresas que se comprometem com essas práticas demonstram uma visão de longo prazo e se posicionam como líderes em um mercado cada vez mais preocupado com a sustentabilidade.

O Brasil tem o potencial de se tornar um exemplo global em infraestrutura resiliente e descarbonizada. Ao unirmos forças e trabalharmos juntos, podemos construir um futuro mais sustentável e próspero para o País.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

RETOMADA 1

Um ano e meio depois de ter suas operações de contêineres interrompidas, devido à saída de armadores do porto público, o complexo marítimo de Itajaí (SC) voltou a receber navios contêineres

nesse domingo. Às 16h30, atracou no cais catarinense o cargueiro Star Lyseord, de bandeira norueguesa e vindo de Singapura. Em seus porões, estão 600 contêineres, trazendo 1901 carros da montadora chinesa BYD, que serão desembarcados.

RETOMADA 2

O navio atracou nos berços 3 e 4, explorados pela SC Portos em parceria com a Seara, do Grupo JBS, que venceu a licitação para operar o terminal de contêineres de Itajaí, nos berços 1 e 2 - a área aguarda a obtenção de seu alfandeamento (autorização da Alfândega para receber cargas de importação e exportação) para iniciar suas atividades. A descarga dos contêineres está programada para começar na manhã desta segunda-feira, dia 8, terminando até amanhã, quando o cargueiro deve deixar o porto.

HIDROVIA 1

As obras de ampliação de profundidade do canal de Nova Avanhandava, na Hidrovia Tietê-Paraná, iniciadas no primeiro semestre do ano passado, devem terminar no primeiro semestre de 2026. Os trabalhos foram visitados pela secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística (Semil) do Estado de São Paulo, Natália Resende, e o subsecretário de Logística e Transportes, Denis Gerage, na última semana, quando passaram pelo canteiro do Departamento Hidroviário (DH), em Buritama, na região de Araçatuba (SP).

HIDROVIA 2

O projeto prevê o aprofundamento do canal de Nova Avanhandava em 3,5 metros, por 16 quilômetros. Para isso, o DH está fazendo o derrocamento especial do leito, retirando o material rochoso a partir de sua explosão - 552 mil metros cúbicos de pedras devem ser retirados.

HIDROVIA 3

“É importante ressaltar que todo o processo de detonação é realizado com responsabilidade ambiental. Preocupamo-nos com os peixes e a fauna local. Temos uma rede de bolhas que é colocada ao redor da explosão e, de novembro a março, não realizamos essa explosão, pois é o período de defeso e de reprodução”, explicou o subsecretário Denis Gerage.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

NACIONAL - FERROVIA CENTRO ATLÂNTICA RECEBE NOVA FROTA DE LOCOMOTIVAS EM MG

Com um investimento de cerca de R\$ 300 milhões, a VLI busca atender à crescente demanda de carga nas regiões de Goiás, Minas Gerais e São Paulo

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Autoridades federais e da VLI, responsável pela operação na Ferrovia Centro Atlântica, participaram da cerimônia de entrega das 12 locomotivas, na cidade mineira de Contagem (Foto: Marcio Ferreira/MT)

A Ferrovia Centro Atlântica S.A. (FCA) recebeu 12 novas locomotivas projetadas para operar com alta eficiência e baixas emissões, adaptadas às condições climáticas do Brasil. As máquinas foram entregues na sexta-feira (5), em Contagem, Minas Gerais, e são projetadas para transportar grandes cargas, mesmo em terrenos íngremes e curvas acentuadas.

“Essas máquinas já têm uma pegada de sustentabilidade muito forte. São capazes de reduzir as emissões em 20% em comparação com outros equipamentos e, apesar de terem mais potência, elas podem trabalhar inclusive com biodiesel. Isso é o que a gente deseja: ampliar a política pública de sustentabilidade para um modal que já é muito sustentável”, disse o secretário-executivo do



Ministério dos Transportes, George Santoro, durante a cerimônia de inauguração do lote pela empresa responsável do trecho, a VLI SA.

A FCA é a maior ferrovia do país, atravessando sete estados e desempenhando um papel crucial no escoamento de grãos, açúcar, fertilizantes e outros produtos. Com um investimento de cerca de R\$ 300 milhões, a administradora VLI adquiriu as novas locomotivas para atender à crescente demanda de carga nas regiões de Goiás, Minas Gerais e São Paulo.

“Esse ativo, apesar de ter sido comprado pela VLI, ele é um ativo nacional, ele pertence à nação brasileira”, declarou o CEO interino e diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI, Fábio Marchiori.

As novas locomotivas irão reforçar o corredor Centro-Sudeste, um sistema logístico essencial para o fluxo de importação e exportação no país. Este corredor conecta os terminais integradores de Uberaba (MG) e Guará (SP) ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), em Santos (SP), facilitando o transbordo e o transporte ferroviário de cargas.

“Essa é a missão que o presidente Lula deu pra gente, junto ao ministro Renan: aumentar o volume de carga transportada em trens no Brasil. Ou seja, aumentar a participação do modal ferroviário, e isso só é possível fazer quando a gente trabalha com união de esforços”, afirmou Santoro. “Com a entrega de locomotivas para a concessão da FCA, entendemos que poderemos ter uma operação ferroviária mais eficiente, com maior velocidade comercial, e com isso trazer demanda de usuários para a ferrovia, aumentando a capacidade operacional. O Brasil vai entrando nos trilhos”, completou Leonardo Ribeiro, secretário nacional de Transporte Ferroviário.

A cerimônia de entrega contou com a presença de diversas autoridades, incluindo o governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), o diretor-geral substituto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, e a prefeita de Contagem, Marília Campos, além de representantes da VLI e outras autoridades locais.

Características

Adquiridas da Wabtec Brasil, as locomotivas ES43BBI são do tipo heavy-haul, projetadas para maximizar o desempenho em rampas íngremes e curvas acentuadas. Elas apresentam baixo custo de ciclo de vida, longos intervalos entre revisões e preparação para integração com soluções de software que aumentam a eficiência e a segurança das operações ferroviárias.

“Tenho 42 anos de vida com ferrovias. Comecei aos 13 anos ainda como office boy e construí minha carreira, minha vida profissional neste ramo. É uma alegria muito grande fazer parte disso, porque sei que é um trabalho que atravessa o Brasil”, disse o gerente industrial da Wabtec, Renato Moreno.

Com a adição dessas novas locomotivas, a VLI eleva para 23 o número de unidades adquiridas em pouco mais de um ano, totalizando investimentos superiores a R\$ 500 milhões. Em março, a empresa anunciou a compra de mais oito locomotivas, também fabricadas no Brasil, com previsão de entrega para o final de 2025.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

RODOVIAS - SETOR PRIVADO VÊ COM BONS OLHOS NOVA PORTARIA PARA CONCESSÕES

Grupos associados do MoveInfra já estão desenvolvendo planos de resiliência para suas infraestruturas

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

Natalia Marcassa, a CEO do MoveInfra, movimento que reúne os seis principais grupos de infraestrutura do país (Ecorodovias, Rumo, Santos Brasil, Ultracargo, Hidrovias do Brasil e CCR)

disse que o setor privado considerou “uma importante medida” a portaria publicada pelo Ministério dos Transportes, no dia 1º de julho, que exige sustentabilidade em concessões rodoviárias.



No período mais grave das enchentes, entre abril e maio, o Rio Grande do Sul chegou a ter 75 trechos de 44 rodovias com bloqueios totais ou parciais, entre estradas, pontes e balsas (Foto: Divulgação/Dnit)

A portaria (nº 622/2024) estabelece o direcionamento de, no mínimo, 1% da receita bruta dos contratos de concessões rodoviárias federais ao desenvolvimento de infraestrutura resiliente, ou seja, uma infraestrutura capaz de voltar ao seu estado original após uma situação de estresse – como o causado por desastres naturais.

Modificações em, por exemplo, pavimentos utilizados em rodovias que possuam melhor capacidade de drenagem; realocação ou redesenho de estradas críticas localizadas em zonas de inundação; realização de plantio de vegetação ao longo das vias para diminuir a exposição das rodovias à inundação, são algumas das ações que podem trazer durabilidade às infraestruturas logísticas brasileiras, que assim como em outros lugares do mundo, vêm sofrendo com o impacto dos fenômenos climáticos associados ao aquecimento global.

“Nós já sabemos que os eventos climáticos estão avançando em severidade e também em frequência. Então, precisaremos ter um olhar para essa infraestrutura resiliente. No ano passado, o desastre que atingiu o Litoral Norte (SP) afetou também a infraestrutura de uma das nossas associadas. O mesmo ocorreu neste ano, no Rio Grande do Sul”, citou Natalia.

As chuvas citadas por Marcassa que castigaram o litoral norte de São Paulo em 2023 foram as maiores registradas na história do país, com 638 mm em 24 horas, de acordo com os dados do Centro Nacional de Monitoramento e Alertas de Desastres Naturais (Cemaden). À época, mais de 20 pontos das rodovias que dão acesso à região ficaram bloqueados, sendo a Rio-Santos a mais prejudicada.

Neste ano, foi o Rio Grande do Sul que enfrentou a força da natureza. Após chuvas ininterruptas entre abril e maio, o estado contabilizou 180 mortes, 470 cidades alagadas e mais de 2,281 milhões de pessoas afetadas, segundo dados mais recentes do boletim da Defesa Civil. No período mais grave, o Rio Grande do Sul chegou a ter 75 trechos de 44 rodovias com bloqueios totais ou parciais, entre estradas, pontes e balsas.

Para reparar tantas rodovias destruídas, o governador do Estado, Eduardo Leite, estimou pelo menos R\$ 3 bilhões. E para os próximos anos, R\$ 10 bilhões devem ser direcionados para realizar adaptações nesses ativos frente às mudanças climáticas em curso.

Neste novo cenário, Natalia garantiu que as empresas associadas ao MoveInfra também já estão desenvolvendo os planos de resiliência de suas infraestruturas. Além de mapear os locais mais propícios aos impactos, os dados indicarão onde e como fazer os investimentos necessários.

Além da infraestrutura, Marcassa lembra que as companhias precisam adotar medidas para descarbonizar suas operações. “Está em discussão agora o Plano Clima, pelo Ministério do Meio Ambiente, e estamos participando deste debate. Ele deve trazer um limite de emissões (de GEE) para cada setor, então é preciso sim ter um olhar do setor público para avançarmos com essas questões”, ressaltou.

Segundo o Ministério do Meio Ambiente, o Plano Clima será construído “com base sólida na ciência e em sintonia com o conhecimento obtido na escuta de diferentes setores da sociedade”. Ele será composto por 15 planos setoriais que trarão metas, formas de implementação e meios de financiamento necessários.



Segundo a CEO do MoveInfra, Natalia Marcassa, é preciso ter um olhar mais atento para a infraestrutura resiliente, pois os eventos climáticos estão avançando em frequência e severidade. (Foto: Divulgação/Wenderson Araújo)

Nova portaria exige estudos de vulnerabilidade em concessões rodoviárias vigentes

A nova portaria publicada pelo Ministério dos Transportes, que exige ações sustentáveis nas concessões rodoviárias, determina ainda que, para os contratos vigentes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve, em conjunto com as concessionárias, realizar estudos para identificar áreas vulneráveis e definir ações necessárias a serem implementadas. Os recursos destinados a ações de adaptação da infraestrutura rodoviária devem ser limitados, preferencialmente, a 1% da receita bruta da concessão. Já os investimentos para mitigação de impactos ambientais devem ser restritos a 1% da Tarifa Básica de Pedágio.

Após a aprovação dos impactos tarifários pelo Ministério dos Transportes, a ANTT promoverá a adequação dos contratos, incluindo novos investimentos que não estavam previstos e que foram identificados como prioritários nos estudos realizados.

Gastos

Em entrevista exclusiva ao BE News publicada em maio, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, havia destacado que os gastos públicos com reparos em infraestrutura rodoviária e ferroviária impactada por eventos climáticos não param de crescer. Em 2022, esses custos chegaram a R\$ 150 milhões; em 2023, quase R\$ 800 milhões foram investidos, e neste ano, antes mesmo da crise que afetou o Rio Grande do Sul, o Ministério já havia desembolsado R\$ 600 milhões para obras emergenciais. A previsão é que o Brasil encerre 2024 com um total de R\$ 2 bilhões em gastos com reparos na infraestrutura do setor.

“São gastos expressivos e a gente vem trabalhando no Ministério para construir uma agenda de desenvolvimento de infraestruturas mais resilientes”, citou Santoro. Ele ressaltou a necessidade urgente de preparar a infraestrutura do país para resistir aos impactos das mudanças climáticas, que têm se intensificado e se tornado mais frequentes.

Com a portaria, George Santoro estimou que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas resilientes e em medidas mitigadoras, como a transição energética.

Com a portaria, George Santoro estimou que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas resilientes e em medidas mitigadoras, como a transição energética. Foto: Arquivo Pessoal

Com a portaria, George Santoro estimou que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas resilientes e em medidas mitigadoras, como a transição energética. Foto: Arquivo Pessoal

“Estamos deixando no programa a liberdade para a concessionária tomar a decisão, mas estamos induzindo os caminhos através desta portaria”, explicou.

Em nota, a ANTT informou que também está trabalhando em um Plano de Sustentabilidade em concessões rodoviárias e ferroviárias federais – atualmente em fase de audiências públicas. A iniciativa visa integrar critérios socioambientais e de governança corporativa às concessões, buscando o desenvolvimento sustentável do setor de transportes terrestres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

NACIONAL - NOVA PORTARIA EXIGE ESTUDOS DE VULNERABILIDADE EM CONCESSÕES RODOVIÁRIAS VIGENTES

Regulamentação publicada pelo Ministério dos Transportes também prevê que ANTT e concessionárias definam ações a serem implementadas

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



O secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, esma que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas e medidas mitigadoras

A nova portaria publicada pelo Ministério dos Transportes, que exige ações sustentáveis nas concessões rodoviárias, determina que, para os contratos vigentes, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) deve, em conjunto com as concessionárias, realizar estudos para identificar áreas vulneráveis e definir ações necessárias a serem implementadas. Os recursos destinados a ações de adaptação da infraestrutura rodoviária devem ser limitados, preferencialmente, a 1% da receita bruta da concessão. Já os investimentos para mitigação de impactos ambientais devem ser restritos a 1% da Tarifa Básica de Pedágio.

Após a aprovação dos impactos tarifários pelo Ministério dos Transportes, a ANTT promoverá a adequação dos contratos, incluindo novos investimentos que não estavam previstos e que foram identificados como prioritários nos estudos realizados.

Em entrevista exclusiva ao BE News publicada em maio, o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, destacou que os gastos públicos com reparos em infraestrutura rodoviária e ferroviária impactada por eventos climáticos estão em constante aumento. Em 2022, esses custos chegaram a R\$ 150 milhões; em 2023, quase R\$ 800 milhões foram investidos, e neste ano, antes mesmo da crise que afetou o Rio Grande do Sul, o Ministério já havia desembolsa do R\$ 600 milhões para obras emergenciais. A previsão é que o Brasil encerre 2024 com um total de R\$ 2 bilhões em gastos com reparos na infraestrutura do setor.

“São gastos expressivos e a gente vem trabalhando no Ministério para construir uma agenda de desenvolvimento de infraestruturas mais resilientes”, citou Santoro. Ele ressaltou a necessidade urgente de preparar a infraestrutura do país para resistir aos impactos das mudanças climáticas, que têm se intensificado e se tornado mais frequentes.

Com a portaria, George Santoro esmou que cerca de R\$ 300 milhões por ano serão aplicados em infraestruturas resilientes e em medidas mitigadoras, como a transição energética.

“Estamos deixando no programa a liberdade para a concessionária tomar a decisão, mas estamos induzindo os caminhos através desta portaria”, explicou.

Em nota, a ANTT informou que também está trabalhando em um Plano de Sustentabilidade em concessões rodoviárias e ferroviárias federais – atualmente em fase de audiências públicas. A iniciativa visa integrar critérios socioambientais e de governança corporativa às concessões, buscando o desenvolvimento sustentável do setor de transportes terrestres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

REGIÃO SUL - PARANÁ CRIA FUNDO PARA INVESTIR EM INFRAESTRUTURA E SUSTENTABILIDADE

Feiin será financiado por royalties provenientes de empresas que atuam na extração de petróleo, gás e minerais, além da produção de energia elétrica

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O Fundo Estadual em Infraestrutura Inteligente busca ampliar investimentos públicos, com foco em projetos nas áreas de infraestrutura rural, transportes, logística e sustentabilidade. Foto: José Fernando Ogura/Arquivo AEN

O governador em exercício do Paraná, Darci Piana, sancionou na última quinta-feira (4) a lei nº 22.056/2024, que institui o Fundo Estadual em Infraestrutura Inteligente (Feiin). A iniciativa busca ampliar os investimentos públicos no estado, focando em projetos estratégicos nas áreas de infraestrutura rural, transportes, logística e sustentabilidade.

O Feiin será financiado por royalties provenientes de empresas que atuam na extração de petróleo, gás natural, xisto e outros recursos minerais, além da produção de energia elétrica em reservatórios localizados no Paraná. Entre as principais fontes de receita estão os royalties da Usina de Itaipu e da Unidade de Industrialização do Xisto, em São Mateus do Sul.

Para Darci Piana, a criação do Feiin é um passo essencial para o futuro do Paraná. “O novo fundo irá garantir os recursos necessários para projetos que impulsionarão nosso desenvolvimento econômico e social de forma sustentável”, declarou.

A gestão do Feiin ficará a cargo de um Conselho Deliberativo, coordenado pela Secretaria de Estado da Fazenda, e composto por representantes das secretarias que serão beneficiadas pelos recursos, além da Casa Civil e da Procuradoria-Geral do Estado.

Os recursos serão direcionados para programas, ações e projetos voltados à melhoria da infraestrutura, sob a responsabilidade das secretarias da Agricultura e Abastecimento, de Infraestrutura e Logística e do Desenvolvimento Sustentável, bem como do Instituto Água e Terra.

Segundo o Governo do Paraná, o objetivo central do Feiin é garantir uma destinação estratégica e eficiente para os royalties recebidos pelo estado, com foco no fortalecimento da infraestrutura de transporte, no incentivo ao setor agropecuário e em ações que promovam o desenvolvimento econômico equitativo e a resiliência às mudanças climáticas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024



REGIÃO SUL - PORTOS DE IMBITUBA E LAGUNA AUXILIAM EM ACIDENTE AMBIENTAL

Colisão de um barco de pesca em um banco de areia provocou o vazamento de óleo diesel na Barra da Lagoa de Santo Antônio

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Os portos de Imbituba e Laguna, enviaram equipes para apoiar as operações de contenção iniciadas pela Marinha, Polícia Militar Ambiental e pelo Instituto de Meio Ambiente. (Foto: Divulgação/SCPAR Porto de Imbituba)

Os portos catarinenses de Imbituba e Laguna foram acionados pela Polícia Militar Ambiental e pelo Instituto de Meio Ambiente (IMA) para auxiliar nos trabalhos de rescaldo após o acidente com uma embarcação no sul do estado, ocorrido na quinta-feira, dia 4. O incidente, que envolveu o vazamento de óleo diesel, está mobilizando esforços para minimizar os impactos ambientais na região.

O acidente ocorreu com o barco de pesca Primavera XVI, de Itajaí, que colidiu em um banco de areia na Barra da Lagoa de Santo Antônio, perto de Laguna. Os 17 pescadores a bordo conseguiram escapar ilesos.

Assim que o acidente foi reportado, a Delegacia da Capitania dos Portos em Laguna acionou a equipe de Busca e Salvamento (SAR) para uma inspeção no local. Em resposta, o Porto de Imbituba, juntamente com o Porto de Laguna, enviou uma equipe especializada composta por cinco profissionais para apoiar as operações de contenção iniciadas pela Marinha do Brasil, Polícia Militar Ambiental e pelo IMA.

A equipe do Porto de Imbituba utilizou barreiras de contenção e boias absorventes, ferramentas essenciais em suas operações diárias para o controle de derramamentos de óleo. Essas medidas visam estancar e mitigar os danos ambientais causados pelo vazamento. Uma nova análise do ambiente está programada, juntamente com a dispersão mecânica do óleo derramado, para avaliar a extensão do impacto e determinar as próximas etapas de contenção.

Além do apoio com equipe e equipamentos, a Autoridade Portuária de Imbituba ofereceu sua infraestrutura e expertise para auxiliar nos esforços de resposta ao incidente. O objetivo é garantir uma atuação eficaz e rápida para minimizar os danos ao meio ambiente.

O acidente, provocado pelo mar agitado nas primeiras horas do dia 4, ocorreu quando a embarcação estava saindo do Porto de Laguna em direção ao litoral norte de Santa Catarina. A tripulação do Primavera XVI seguiu os procedimentos de emergência previstos e conseguiu evacuar a embarcação sem ferimentos.

O Governo do Estado, junto com a SCPAR Porto de Imbituba e o Porto de Laguna, informa que está comprometido em minimizar os impactos ambientais decorrentes do vazamento e garantir a segurança ambiental na região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

OPINIÃO – ARTIGOS - ARTICULISTA - ONDE ANDA VOCÊ?



HUDSON CARVALHO

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

opinio@portalbenews.com.br | elaboreonline@gmail.com

Frente a esse cenário, temos duas alternativas: ou somos simples espectadores (“deixa como está, para ver com fica”) ou protagonistas nesse processo. Ficar na primeira opção é perigoso. Eu recomendo fortemente – se quisermos fazer sucesso em nossas carreiras – tomarmos as rédeas de nossos destinos em nossas mãos e assumirmos o controle do impacto das mudanças em nossas vidas, no trabalho e em casa.

“E por falar em saudade ...Onde anda você?”

Canção da autoria de Hermano Thomaz da Silva e Marcus Vinicius da Cruz de Mello Moraes, sucesso nas vozes de grandes intérpretes brasileiros.

Em nossas conversas semanais nesse espaço, temos abordado muitas e muitas vezes as profundas mudanças pelas quais passam (e continuarão passando) nossas vidas pessoais, o mundo do trabalho e a vida corporativa.

Não é possível identificar com precisão quem e como inicia cada rápido ciclo de mudanças. Talvez nem seja necessário identificar, já que elas são rápidas ao chegar e mais rápidas ainda para sair. Às vezes nem compensa compreendê-las. A única certeza que temos é que elas continuarão a acontecer com velocidade ainda maior.



Minha impressão é que os novos costumes, valores e regras são incorporados ao nosso modo de viver e acabam desaguando, conseqüentemente, no mundo do trabalho, afinal cada novo jovem que o acessa, traz para o ambiente da empresa aquilo que aprendeu em casa, no ambiente e nas escolas que frequentou. E as empresas que contratam? Bem, elas que se adaptem (o correto seria dizer, rendam-se?) aos fatos.

Novas visões sobre questões sérias como gênero, igualdade, assédio, respeito à opinião dos outros e liderança estão em xeque, bem como questões de menor impacto como home office, hierarquia ou se é aceitável permanecer boa parte do tempo acessando o celular durante o horário de trabalho.

Frente a esse cenário, temos duas alternativas: ou somos simples espectadores (“deixa como está, para ver com fica”) ou protagonistas nesse processo. Ficar na primeira opção é perigoso. Eu recomendo fortemente – se quisermos fazer sucesso em nossas carreiras – tomarmos as rédeas de nossos destinos em nossas mãos e assumirmos o controle do impacto das mudanças em nossas vidas, no trabalho e em casa. Veja que não estou pedindo que resistamos às mudanças, nem que tentemos mudar o mundo sozinhos. O que estou dizendo, é: cuidemos dos efeitos que as (inevitáveis) mudanças causam em nosso entorno.

Haveria muito a ser dito sobre como enfrentar esse processo, mas eu indico começar pela mais eficiente e eficaz de todas elas: cuide de sua educação. E no ambiente profissional, inclua o mais possível a sua prima-irmã, a qualificação profissional.

Sem base de conceitos você estará no pior dos mundos que é não conseguir sequer avaliar se o que está acontecendo a sua volta é bom ou ruim. Se vai ajudar ou atrapalhar sua vida e sua carreira. Significa nem saber que está errado, se estiver.

Nesse ponto me ocorre uma segunda preocupação, a qual confesso que chega a ser maior que a primeira: as oportunidades de qualificação profissional de boa qualidade estão aí, muitas sem custo ou a custo baixíssimo, mas há pouco interesse em aprender.

Baseio minha preocupação no que vejo ao meu redor, as dificuldades que enfrento diariamente para contratar e qualificar pessoal por falta de interesse. Além da minha observação, trago dois fatos que corroboram minha linha de pensamento, usando um texto que li recentemente, e que seria uma mensagem de um Secretário de Estado de Estado, falando do nível de investimento em novos negócios que está sendo trazido para o Estado de São Paulo e que – uma vez detectado que o entrave para sua implantação seria a falta de mão de obra qualificada – cinco grandes de qualificação foram lançados e divulgados, mas que infelizmente, até então, não havia nem vinte por cento de adesão a esses Programas.

Outra informação impressionante: segundo dados do I.B.G.E. (Instituto Brasileiro de Geografia Estatística), o número de habitantes entre catorze e vinte e quatro anos que não estudam, não trabalham nem estão procurando emprego é cerca de quatro milhões e seiscentos mil jovens. São os NEM-NEM.

Triste. Vivem de quê? Há outro dado que responde – em parte – essa questão: cinquenta e dois por cento dos domicílios brasileiros são sustentados por um aposentado ou pensionista do INSS.

Perceba que, se esses números estiverem corretos, estaríamos perdendo parte de uma geração, não por falta de oportunidades, mas por falta de interesse de cada um em desenvolver-se profissionalmente. É um fato grave por si só e que piora sob todas as perspectivas sociais em que for observado: do motoqueiro que quebra o espelho do seu carro ao trafegar por onde não deve, ao aluno que desrespeita o Professor e é defendido pelos Pais.

Sei que a situação é mais complexa, envolve outros aspectos. Quero focar aqui apenas no que cada um pode e deve fazer por si mesmo, por isso, vou além da questão do título: Onde você estará?



Tornar-se um profissional e um ser humano melhor, é com você e mais ninguém.

FRENTE A ESSE CENÁRIO, TEMOS DUAS ALTERNATIVAS: OU SOMOS SIMPLES ESPECTADORES (“DEIXA COMO ESTÁ, PARA VER COM FICA”) OU PROTAGONISTAS NESSE PROCESSO. FICAR NA PRIMEIRA OPÇÃO É PERIGOSO. EU RECOMENDO FORTEMENTE – SE QUIERMOS FAZER SUCESSO EM NOSSAS CARREIRAS – TOMARMOS AS RÉDEAS DE NOSSOS DESTINOS EM NOSSAS MÃOS E ASSUMIRMOS O CONTROLE DO IMPACTO DAS MUDANÇAS EM NOSSAS VIDAS, NO TRABALHO E EM CASA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/07/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – INFRAESTRUTURA - OPORTUNISMO NA SECA AMAZÔNICA DE 2024?



AUGUSTO CESAR BARRETO ROCHA

Doutor em Engenharia de Transportes, professor associado da Universidade Federal do Amazonas e diretor adjunto da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas

opinio@portalbenews.com.br

Em 02/07/2024 um armador internacional colocou alerta de sobrepreço por “águas baixas” a partir de 15/08/2024, para todas as rotas de ou para Manaus, com US\$ 5,900.00 de sobretaxas. Independentemente de todas as ressalvas aplicadas à notificação, o fato simples é que a cobrança adicional está posta, por mais que o mesmo grupo tenha noticiado que a restrição de calado possa acontecer entre 15/09/2024 e o início de 2025. A sobretaxa começa antes mesmo da confirmação do problema.

Carcará é uma ave que pode ser avistada em diversas regiões das Américas. No Nordeste brasileiro é percebida como uma ave de rapina, que foi imortalizada pela dupla Chico Buarque e João do Vale, denunciando a opressão e ataques covardes. Muito associada com a seca nordestina, em nosso imaginário cultural, podemos neste instante de potencial repetição ou agravamento da seca de 2023, no 2024 amazônico, ver ressurgir a lembrança da ave de rapina com outro tipo de oportunista da seca, que mesmo sem a presença dela, já insere custos adicionais.

Em 02/07/2024 um armador internacional colocou alerta de sobrepreço por “águas baixas” a partir de 15/08/2024, para todas as rotas de ou para Manaus, com US\$ 5,900.00 de sobretaxas. Independentemente de todas as ressalvas aplicadas à notificação, o fato simples é que a cobrança adicional está posta, por mais que o mesmo grupo tenha noticiado que a restrição de calado possa acontecer entre 15/09/2024 e o início de 2025. A sobretaxa começa antes mesmo da confirmação do problema.

Mesmo que exista uma operação de emergência em curso, com a dragagem da região mais crítica em contratação pelo Governo Federal, pelo DNIT. A atitude do grande armador deixa implícito que não há perspectiva de a ação ser eficaz, mesmo que ela tenha sido apontada como a solução pelos próprios operadores de cabotagem da região. A propósito, no último ano, a mesma empresa cobrou, a partir de 28/08/2023, uma sobretaxa de US\$ 1,100.00 para exportação desde Manaus e US\$ 700.00 para importação, quando tivemos uma situação extrema e recorde.

O grande aumento me fez lembrar imediatamente do Carcará, afinal a ave de rapina é vista em todas as américas, seja em Manaus, Fortaleza ou algumas cidades do Caribe ou dos Estados Unidos, tal qual grandes armadores. Em 18/09/2023, o mesmo armador, subiu a tarifa de importação para US\$ 2,200.00 de sobrepreço, mas agora em julho, já anuncia para agosto, começar com US\$ 5,900.00. Assim, todos que imaginavam condições extremas, podem se preparar para condições ainda mais extremas, pelo lado da natureza humana.

Independente do autor do aumento de custos acima, é importante observar que os grandes navios que operam contêineres na Amazônia são parte de grupos internacionais. A Maersk, por exemplo, que opera longo curso (do exterior para Manaus), controla Hamburg Süd (antiga Aliança Navegação) que opera cabotagem (do Brasil para Manaus) é a maior do mundo, com mais de 600 navios, seguida pela MSC, com cerca de 500 navios e pela CMA CGM (que controla a Mercosul Line, que também opera em Manaus), com pouco mais de 500 navios, mas com menos TEUs do que a anterior.

Quando as indústrias se assustaram com os custos excessivos pela seca em 2023, que superaram R\$ 1,4 bilhão, esperavam melhor planejamento de toda a cadeia uma grande revisão de custos para viabilizar uma operação mais bem planejada e com custos contidos. Houve reuniões com armadores e interações com os agentes de governo ligados com a infraestrutura e tudo demonstrava algum caminho construtivo de soluções equilibradas. A nota de aumento preventivo e muito superior aos custos do ano passado eliminou a confiança em recuperação. Faz sentido ter esperança no cancelamento da decisão já anunciada?

EM 02/07/2024 UM ARMADOR INTERNACIONAL COLOCOU ALERTA DE SOBREPREGO POR "ÁGUAS BAIXAS" A PARTIR DE 15/08/2024, PARA TODAS AS ROTAS DE OU PARA MANAUS, COM US\$ 5,900.00 DE SOBRETAXAS. INDEPENDENTEMENTE DE TODAS AS RESSALVAS APLICADAS À NOTIFICAÇÃO, O FATO SIMPLES É QUE A COBRANÇA ADICIONAL ESTÁ POSTA, POR MAIS QUE O MESMO GRUPO TENHA NOTICIADO QUE A RESTRIÇÃO DE CALADO POSSA ACONTECER ENTRE 15/09/2024 E O INÍCIO DE 2025. A SOBRETAXA COMEÇA ANTES MESMO DA CONFIRMAÇÃO DO PROBLEMA

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 08/07/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - REESTRUTURAR O COMPLEXO PETROQUÍMICO DO NORDESTE



WALDECK ORNÉLAS

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

opinioao@portalbenews.com.br

O Complexo Petroquímico do Nordeste, sediado em Camaçari, vive uma fase crítica, marcada pela perda de escala e defasagem tecnológica, carente de investimentos e enfrentando problemas de governança. Os ciclos naturalmente se esgotam e, por isto mesmo, as indústrias requerem constante atualização. O que há pouco foi vanguarda, hoje, 46 anos depois da entrada em operação da sua central de matérias primas, enfrenta enormes desafios.

Embora cumpra, ainda, seu importante papel no modelo de “desconcentração concentrada” da industrialização brasileira para o Nordeste – conceito para aqui trazido por Rômulo Almeida – e continue sendo o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, o Copec corre o sério risco de, não apenas perder relevância mas, sobretudo, esvair-se.

Tendo transformado Camaçari na capital industrial do Nordeste, a área que o abriga tornou-se um diversificado parque industrial, fortalecendo, com o passar do tempo, a condição local de principal base industrial da região.

Além de indústrias químicas e petroquímicas, aí encontram-se plantas de celulose solúvel, metalurgia do cobre, automobilística – com a BYD, chegando para substituir a Ford –, pneus, equipamentos de energia eólica, fertilizantes, químicas, fármacos, bebidas, além de uma



diversificada oferta de serviços. O mais recente movimento de expansão deu-se com o complexo acrílico da Basf. O seu núcleo – a petroquímica – está, no entanto, comprometido.

O planeta conta, todavia, com vários exemplos de complexos petroquímicos, ainda mais antigos que o de Camaçari, que vêm sendo renovados e modernizados ao longo do tempo, para se atualizarem e continuarem competitivos.

Podendo até ser visto como um dos seus efeitos indiretos a jusante, a presença do Cimatec – Campus Integrado de Manufatura e Tecnologia, no atual cenário econômico da Bahia, constitui suporte local de fundamental importância para trabalho dessa natureza e magnitude, inclusive tendo em conta as suas inúmeras parcerias internacionais. Em duas décadas, esta unidade do Senai, dedicada à temática da indústria 4.0, tornou-se uma das maiores, mais importantes e qualificadas instituições de PD&I do país.

Mas, como se não bastassem as questões tecnológicas e econômicas, o Complexo Petroquímico enfrenta graves problemas na sua governança. Tendo sido implantado sob a égide do engenhoso modelo tripartite – em que o capital estatal, representado pela Petroquisa, subsidiária da Petrobras, assegurava o equilíbrio e exercia a liderança, o capital estrangeiro fornecia a tecnologia, e o capital nacional se incorporava, para ganhar experiência e expandir-se – a Copene, Companhia Petroquímica do Nordeste, terminou migrando para a liderança da Norquisa, dando origem, posteriormente, à Braskem.

Desde que assumiu a liderança do Polo, a Braskem voltou-se para sua própria expansão e internacionalização, abandonando a base industrial que lhe deu origem e suporte. Ainda agora, embora não esteja investindo aqui, a Braskem continua fazendo investimentos em outras bases territoriais, de que é exemplo o acordo com a Shell, para produzir polipropileno a partir de resíduos plásticos... na Alemanha, onde inova em economia circular.

A Braskem posta à venda expõe o Complexo Petroquímico de Camaçari como um ativo que se deprecia, sem contar com os investimentos necessários e indispensáveis à sua reestruturação e modernização. É óbvio que todas as empresas do Polo precisam ser mobilizadas e estarem envolvidas no projeto e processo de reestruturação do complexo industrial, mas a Braskem é a peça-chave, por abranger as primeiras gerações da cadeia produtiva.

Novamente o papel da Petrobras – a depender das posições que adote – volta a ser determinante para a retomada e a sustentabilidade do Complexo Petroquímico do Nordeste. Sócia da Novonor (ex-Odebrecht) no controle acionário da Braskem, a Petrobras pode e deve, até para preservar este seu ativo, construir solução que permita a retomada imediata dos investimentos na petroquímica de Camaçari.

Neste momento, o Polo Petroquímico precisa ser reestruturado. Se algo não for feito de imediato, o futuro é nebuloso. Na Bahia, vivenciamos o fechamento da fábrica da Ford, e não aprendemos nada?

Neste momento, para a Bahia, mais importante do que a Petrobras reassumir o controle de Mataripe é resgatar o Complexo Petroquímico, que substituiu o cacau como principal suporte da economia baiana. Em caso de colapso da petroquímica, a Bahia não desenvolveu, desde então, outro pilar para a sua economia.

Já é passada a hora de uma grande mobilização, com o governo do Estado, em articulação local com a Fieb e o Cofic, e nacional, com o Mdic, Bndes e Finep, outra vez sob a liderança executiva da Petrobras, para reestruturar o Complexo Petroquímico do Nordeste, ao abrigo da política nacional de neointustrialização, resgatando e atualizando este que é um dos esteios da indústria nacional.

Ainda que o setor petroquímico nacional enfrente, neste momento, grandes dificuldades, por razões de competitividade, a solução para o Copec é urgente e independe da resolução desse problema de política econômica.

EMBORA CUMPRA, AINDA, SEU IMPORTANTE PAPEL NO MODELO DE “DESCONCENTRAÇÃO CONCENTRADA” DA INDUSTRIALIZAÇÃO BRASILEIRA PARA O NORDESTE – CONCEITO PARA AQUI TRAZIDO POR RÔMULO ALMEIDA – E CONTINUE SENDO O MAIOR COMPLEXO INDUSTRIAL INTEGRADO DO HEMISFÉRIO SUL, O COPEC CORRE O SÉRIO RISCO DE, NÃO APENAS PERDER RELEVÂNCIA MAS, SOBRETUDO, ESVAIR-SE

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - QUE O FRACASSO NA COPA AMÉRICA, DESSA VEZ, NÃO SEJA EM VÃO!



FREDERICO BUSSINGER

Consultor, engenheiro e economista. Ex-diretor da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), ex-presidente da Docas de São Sebastião e ex-secretário-executivo do Ministério dos Transportes
opinião@redebnews.com.br

Mais uma vez demos adeus à Copa América precocemente: nessa não chegamos nem à semifinal. O consolo é que não foi outro 7X1, vexame de 2014 que remoemos até hoje.

Em 18 dias iniciam-se as Olimpíadas de Paris: o futebol masculino brasileiro, entretanto, estará ausente. E pior: sua presença na Copa do Mundo de 2026 corre riscos pois, quase ao final do 1º turno das Eliminatórias, amargamos um 6º lugar, atrás, inclusive, de países sem grandes tradições: Equador e até Venezuela, país que nunca participou de uma copa.

Ao longo dos próximos dias, podemos esperar muita discussão em locais de trabalho, mesas de bar, redes sociais e nos programas esportivos. Como sempre, o futuro do treinador deverá estar em pauta. Mas também a dificuldade de saída de bola do Brasil, excesso de passes laterais e recuos de bola para o goleiro, imprecisão do “último passe”, atitudes injustificáveis de jogadores (algumas das quais quase infantis!), displicência na batida de pênaltis, etc. E, claro, a patética cena pouco antes da disputa decisiva: o técnico brasileiro quase que pedindo licença para entrar na roda de jogadores, querendo falar algo; cena que ganhou relevo ante o contraste com o conhecido treinador uruguaio (na mesma tomada do vídeo). Este, no centro de uma roda de jogadores atentos, indicava os batedores e dava suas últimas instruções!

Para além dos aspectos específicos do jogo desclassificatório, em si, há uma constatação (ironia? paradoxo?) que não pode passar despercebida se o objetivo é tirar-se lições e promover uma inflexão nesse inaceitável quadro: o plantel brasileiro contou com Rodrygo e Vini Jr (candidato a melhor jogador do mundo este ano!), dupla de atacantes que levou recentemente o Real Madrid ao título da Champions League de 2024. E, como se não bastasse, contou também com Endrick que, por recente transação milionária, se juntará à dupla e ao clube com maior número de títulos mundiais (8).

Esse trio, claro, é o crême de la crême. Ele é, apenas, o mais cintilante destaque de uma “indústria” bilionária que coloca o Brasil, aí sim, em primeiro lugar no podium de países exportadores de jovens promessas: segundo o “CIES Football Observatory”, referência para o “mercado da bola” com relatórios mensais sobre ele, mesmo com a Pandemia no período, mais de 1.200 jogadores brasileiros foram exportados entre 2020-24 (alguns precisando esperar o 18º aniversário para deixar o País, como Endrick). Negócios de €1 bilhão em 10 anos. Ou seja, talentos não faltam; e o mundo tem interesse neles.

Inevitável, pois, a pergunta: como explicar/justificar que no exterior jogadores brasileiros cheguem a ter grande destaque, ajudam seus clubes a conquistar os principais títulos do Planeta, mas na seleção não rendem o mesmo? Por que não temos conseguido estruturar equipes vencedoras mesmo com tantos talentos? E pior: em alguns momentos vemos jogadores habilidosos que mais



parecem um bando perdido em campo; alguns até transmitindo a impressão de estarem indiferentes às derrotas, aos vexames da “canarinha”!

É visível, pois, que há uma distância entre jogador e equipe, entre o individual e o coletivo, entre a motivação, disciplina, comportamento, desempenho do mesmo atleta, quando atuando na seleção nacional ou no seu time estrangeiro. O que seria? Qual o busilís?

Esquema de treinamento? Ambiente? Conjuntura? Liderança? Modelo de Governança? Que papel têm os esquemas políticos, apostas online e redes sociais nisso?

O futebol não é caso isolado na evolução do nosso País. Essa dicotomia, infelizmente, pode ser também observada em outros setores da vida nacional: p.ex, o extrativismo do pau-brasil, borracha e ouro, e a agricultura da cana e do café permitiram acumularmos capitais e, dialeticamente, impulsionaram infraestruturas (portos, ferrovias, rodovias, energia, etc). Daí a perspectiva que foi se firmando do “país do futuro” abandonar o “berço esplêndido” passo a passo em direção à indústria de transformação, de semimanufaturados; de bens e serviços de consumo de massa, de alta tecnologia (ainda que em nichos específicos). Um pouco depois, minério de ferro, soja, etanol e o petróleo do pré-sal robusteceram tais esperanças.

Só que, após evoluções relevantes no Século XX, o modelo tradicional foi paulatinamente se reestabelecendo – agora, claro, em patamares bem superiores: aumento da participação de commodities na pauta exportadora (pois, ainda bem, sempre fomos competitivos na produção delas!), e de serviços e bens industrializados na pauta importadora (incluindo “bugingangas”).

Curioso é que muitos desses bens, na verdade, são commodities brasileiras voltando de uma viagem internacional, agora unitariamente mais valorizadas pelo valor a elas agregado em termos de processamento, design, marca e marketing específicos; atividades que certamente geraram emprego e renda, e/ou viabilizaram investimentos no exterior. O café é um típico exemplo: compare os valores dele em grão, torrado e em cápsula!

Metaforicamente, será que, sem percebermos, também nosso futebol, após títulos gloriosos, foi aos poucos caminhando em direção à “commoditização”? Adolescentes talentosos surgem a cada ano (“extrativismo”). Já sabemos “plantá-los”, “semimanufaturá-los” e exportá-los. Alguns, aliás, após período de imersão em times estrangeiros, já chegaram a n°1 do mundo.

Entretanto, da mesma forma como temos encontrado dificuldades para nos inserirmos competitivamente no mercado mundial de produtos industrializados e serviços, também passamos a ter dificuldades de lograr seleções vencedoras e títulos.

Isso é uma evidência de que talento, tanto quanto matéria-prima, não é suficiente nesse mundo do Século XXI. Ou seja; novos padrões de educação, capacitação, tecnologia, disciplina, ética e, sobretudo, liderança, cultura da qualidade, planejamento e governança são necessários para mudanças de patamar; tanto no futebol (no esporte, em geral), como na economia e na organização social.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 08/07/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

PETROBRAS RETOMA CONTRATAÇÕES DE NAVIOS COM O PROGRAMA DE RENOVAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE FROTA PRÓPRIA

Por Hugo Leite - 08/07/2024 17:05

A Petrobras retomou a contratação de embarcações próprias com o lançamento, no dia 5 de julho, de licitação pública internacional pela Transpetro para a aquisição de quatro navios da classe Handy, de 15 a 18 mil toneladas de porte bruto (TPB). As encomendas integram o TP 25 da Transpetro, programa de renovação e ampliação da frota do Sistema Petrobras, e podem gerar novas oportunidades para a indústria naval brasileira.

Farão parte desse programa dezesseis navios de cabotagem, que estão previstos no Plano Estratégico 2024-2028. Com o objetivo de atender as demandas de transporte de produtos, as embarcações contemplam soluções que garantem maior eficiência energética e menor emissão de gases de efeito estufa.

“Esse programa da Transpetro vai dar mais capacidade à nossa logística de petróleo e derivados. Vamos ficar menos expostos a oscilações de fretes e reduzir os custos com afretamentos de embarcações. É um marco do início de contratações que vão contribuir para fortalecimento da indústria naval e offshore nacional”, afirma a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

Para o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, o lançamento do edital marca o fortalecimento da companhia em um setor que possui grande importância para o Sistema Petrobras e para todo o Brasil. “Com essas embarcações, iniciamos o Programa de Renovação e Ampliação da frota própria, incorporando unidades consideradas estratégicas na operação logística de cabotagem. Já temos previstas 16 embarcações, entre gaseiros e navios de médio porte e outras estão em estudo”, diz Bacci.

O edital está publicado no portal Petronect e tem o formato de licitação internacional aberta, que permite a participação de todos os estaleiros que atendam aos critérios técnicos e econômicos previstos no certame. As empresas interessadas têm o prazo de 90 dias para apresentar suas propostas. A previsão de divulgação do estaleiro vencedor e assinatura do contrato é dezembro deste ano.

De acordo com o cronograma da concorrência, o lançamento do primeiro navio Handy é estimado para o primeiro semestre de 2026. Os demais navios serão entregues sucessivamente a cada seis meses, até meados de 2028.

Fonte: Bahia Economica
Data: 08/07/2024

REESTRUTURAR O COMPLEXO PETROQUÍMICO DO NORDESTE – WALDECK ORNÉLAS

Redação - 08/07/2024 08:20



O Complexo Petroquímico do Nordeste, sediado em Camaçari, vive uma fase crítica, marcada pela perda de escala e defasagem tecnológica, carente de investimentos e enfrentando problemas de governança. Os ciclos naturalmente se esgotam e, por isto mesmo, as indústrias requerem constante atualização. O que há pouco foi vanguarda, hoje, 46 anos depois da entrada em operação da sua central de matérias primas, enfrenta enormes desafios.

Embora cumpra, ainda, seu importante papel no modelo de “desconcentração concentrada” da industrialização brasileira para o Nordeste – conceito para aqui trazido por Rômulo Almeida – e continue sendo o maior complexo industrial integrado do Hemisfério Sul, o COPEC corre o sério risco de, não apenas perder relevância mas, sobretudo, esvair-se.

Tendo transformado Camaçari na capital industrial do Nordeste, a área que o abriga tornou-se um diversificado parque industrial, fortalecendo, com o passar do tempo, a condição local de principal base industrial da região.



Além de indústrias químicas e petroquímicas, aí encontram-se plantas de celulose solúvel, metalurgia do cobre, automobilística – com a BYD, chegando para substituir a Ford –, pneus, equipamentos de energia eólica, fertilizantes, químicas, fármacos, bebidas, além de uma diversificada oferta de serviços. O mais recente movimento de expansão deu-se com o complexo acrílico da Basf. O seu núcleo – a petroquímica – está, no entanto, comprometido.

O planeta conta, todavia, com vários exemplos de complexos petroquímicos, ainda mais antigos que o de Camaçari, que vêm sendo renovados e modernizados ao longo do tempo, para se atualizarem e continuarem competitivos.

Podendo até ser visto como um dos seus efeitos indiretos a jusante, a presença do Cimatec – Campus Integrado de Manufatura e Tecnologia, no atual cenário econômico da Bahia, constitui suporte local de fundamental importância para trabalho dessa natureza e magnitude, inclusive tendo em conta as suas inúmeras parcerias internacionais. Em duas décadas, esta unidade do SENAI, dedicada à temática da indústria 4.0, tornou-se uma das maiores, mais importantes e qualificadas instituições de PD&I do país.

Mas, como se não bastassem as questões tecnológicas e econômicas, o Complexo Petroquímico enfrenta graves problemas na sua governança. Tendo sido implantado sob a égide do engenhoso modelo tripartite – em que o capital estatal, representado pela Petroquisa, subsidiária da Petrobras, assegurava o equilíbrio e exercia a liderança, o capital estrangeiro fornecia a tecnologia, e o capital nacional se incorporava, para ganhar experiência e expandir-se – a Copene, Companhia Petroquímica do Nordeste, terminou migrando para a liderança da Norquisa, dando origem, posteriormente, à Braskem.

Desde que assumiu a liderança do Polo, a Braskem voltou-se para sua própria expansão e internacionalização, abandonando a base industrial que lhe deu origem e suporte. Ainda agora, embora não esteja investindo aqui, a Braskem continua fazendo investimentos em outras bases territoriais, de que é exemplo o acordo com a Shell, para produzir polipropileno a partir de resíduos plásticos... na Alemanha, onde inova em economia circular.

A Braskem posta à venda expõe o Complexo Petroquímico de Camaçari como um ativo que se deprecia, sem contar com os investimentos necessários e indispensáveis à sua reestruturação e modernização. É óbvio que todas as empresas do Polo precisam ser mobilizadas e estarem envolvidas no projeto e processo de reestruturação do complexo industrial, mas a Braskem é a peça-chave, por abranger as primeiras gerações da cadeia produtiva.

Novamente o papel da Petrobras – a depender das posições que adote – volta a ser determinante para a retomada e a sustentabilidade do Complexo Petroquímico do Nordeste. Sócia da Novonor (ex-Odebrecht) no controle acionário da Braskem, a Petrobras pode e deve, até para preservar este seu ativo, construir solução que permita a retomada imediata dos investimentos na petroquímica de Camaçari.

Neste momento, o Polo Petroquímico precisa ser reestruturado. Se algo não for feito de imediato, o futuro é nebuloso. Na Bahia, vivenciamos o fechamento da fábrica da Ford, e não aprendemos nada?

Neste momento, para a Bahia, mais importante do que a Petrobras reassumir o controle de Mataripe é resgatar o Complexo Petroquímico, que substituiu o cacau como principal suporte da economia baiana. Em caso de colapso da petroquímica, a Bahia não desenvolveu, desde então, outro pilar para a sua economia.

Já é passada a hora de uma grande mobilização, com o governo do Estado, em articulação local com a Fieb e o Cofic, e nacional, com o Mdic, Bndes e Finep, outra vez sob a liderança executiva da Petrobras, para reestruturar o Complexo Petroquímico do Nordeste, ao abrigo da política nacional de neoindustrialização, resgatando e atualizando este que é um dos esteios da indústria nacional.

Ainda que o setor petroquímico nacional enfrente, neste momento, grandes dificuldades, por razões de competitividade, a solução para o COPEC é urgente e independe da resolução desse problema de política econômica.

Waldeck Ornélas é especialista em planejamento urbano-regional. Autor de Cidades e Municípios: gestão e planejamento.

Fonte: *Bahia Economica*

Data: 08/07/2024

GOVERNO FEDERAL ESTUDA COBRAR MENSALIDADE DE ALUNOS RICOS NAS UNIVERSIDADES FEDERAIS, DIZ JORNAL

Por Bruna Carvalho - 08/07/2024 09:32 - Atualizado 08/07/2024



De acordo com a Folha de S. Paulo, a equipe econômica do governo Lula está estudando medidas de ajustes de despesas na área da educação, uma delas seria a cobrança de mensalidade de alunos ricos em universidades públicas, além de alterações nos parâmetros do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica (Fundeb).

A reportagem ainda diz que cem iniciativas ligadas à educação estão sendo analisadas e podem ser colocadas em debate como forma de buscar reequilíbrio fiscal e acabar com déficit nas contas públicas. A cobrança da

mensalidade seria apenas para alunos de classes sociais mais altas dentro do universo de 1,3 milhão de estudantes matriculados na rede federal de ensino superior.

Com a mudança de perfil do aluno das universidades públicas ao longo dos anos, com maior presença de estudantes vindos de classes mais pobres, limitaria os ganhos com a possível cobrança. Por conta disso, o impacto da medida ainda é analisado.

Já no caso da Fundeb, está sendo analisada a possibilidade de aumentar o percentual da contribuição que a União paga ao fundo, que seria contabilizado no piso federal da educação, já que a Constituição determina que um percentual fixo da arrecadação da União seja direcionado para a área.

Fonte: *Bahia Economica*

Data: 08/07/2024

TURISMO: ALTA DO DÓLAR PODE PRESSIONAR PREÇOS E DIFICULTAR VIAGENS DOMÉSTICAS

Por Hugo Leite - 08/07/2024 15:05



Apesar do recuo nos últimos dias, a alta do dólar, que atingiu o seu maior patamar em dois anos e meio, pode afetar a indústria da aviação e trazer consequências negativas para o turismo doméstico. Atualmente, cerca de 60% dos custos das companhias aéreas — envolvendo gastos com combustível, aluguel e manutenção — estão atrelados à moeda.

Para a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (FecomercioSP), essa elevação poderá pressionar os preços internos e dificultar as viagens dentro do País. Embora não haja sinais dessa tendência no curto prazo — e seja verdade que a valorização do dólar também torne os destinos internacionais menos atrativos, favorecendo o deslocamento

regional —, passagens aéreas mais caras causariam impactos significativos para o Turismo em geral, sobretudo o corporativo.

O levantamento que avalia o Faturamento do Turismo Nacional, elaborado mensalmente pela FecomercioSP, apontou que, em abril, o setor faturou R\$ 15,7 bilhões, registrando uma alta de 4,7% em comparação ao mesmo período do ano passado. O segmento com maior faturamento no mês foi justamente o de transporte aéreo, com R\$ 3,73 bilhões e alta anual de 3,7%. De acordo com a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), o número de passageiros por quilômetros transportados foi o maior desde 2015.

A oferta de assentos por quilômetro também cresceu, segundo a Anac, apontando o maior nível desde 2012. Foi um movimento importante de recuperação da oferta aérea, reduzindo a pressão sobre os preços das passagens, que, agora, podem encarecer novamente pela disparada do dólar.

A inflação do Turismo, calculada pela FecomercioSP com base nas informações do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), foi de 0,7%, no acumulado dos últimos 12 meses (até abril). Há um ano, essa variação era de 21,5%. Em maio, houve elevação média nos preços de 1,45% [tabela 1], e o acumulado subiu para 8,4%, ainda num nível razoável diante do registrado nos últimos dois anos.

A moeda brasileira é uma das mais desvalorizadas nos últimos meses, o que mostra a necessidade de olhar para os desafios internos, sobretudo para a política fiscal e o equilíbrio das contas públicas. Diante da falta de perspectiva sobre os gastos do governo e com a taxa de juros dos Estados Unidos permanecendo como está, a tendência é que o dólar, pelo menos até o fim do ano, continue pressionado.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 08/07/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

O GOVERNO FEDERAL INAUGURA NOVO POLO DE TURISMO E LAZER EM ÁREA REVITALIZADA DO PORTO DE SANTOS

Informações: Ministério de Portos e Aeroportos (08 de julho de 2024)

Novo espaço reúne turismo, gastronomia e entretenimento em área de antigo armazém que havia perdido sua função ao longo do tempo

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou nesta sexta-feira (5) da inauguração da primeira fase do Parque Valongo. Com uma área inicial de 2.400m², instalada no antigo armazém 4 do Porto de Santos, o local apresenta uma estrutura moderna, coberta e climatizada. Além de áreas de convivência, o parque contará com uma variedade de opções gastronômicas e um palco para eventos culturais.

As obras, iniciadas em setembro do ano passado com um investimento inicial de R\$ 20 milhões, fazem parte de um projeto mais amplo que totalizará R\$ 43 milhões em investimentos. A segunda fase do parque está prevista para ser concluída nos próximos meses, ampliando ainda mais as opções de lazer e entretenimento para a população.

O ministro Costa Filho destacou a importância estratégica do investimento para o turismo local: “O Porto de Santos será mais do que nunca um vetor de desenvolvimento econômico e social para São Paulo e para o Brasil, gerando emprego e renda.”

Presente na cerimônia, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, enfatizou que a revitalização do Parque Valongo será um grande atrativo



turístico, atraindo visitantes de diversas partes do país. “Esta é apenas a primeira etapa. Temos planos para revitalizar outros armazéns, integrando toda a Baixada Santista.”

Mais Investimentos em Infraestrutura

Além do Parque Valongo, o ministro Silvio Costa Filho visitou as obras da 1ª Fase do Aeroporto de Guarujá, iniciadas em março deste ano com um investimento de mais de R\$ 19 milhões. As melhorias incluem a reforma e adequação da pista de pouso e decolagem, intervenções nas pistas de taxiamento e implantação de sistemas de drenagem e segurança.

“Estas melhorias não apenas impulsionarão o desenvolvimento local, mas também integrarão a aviação regional, conectando São Paulo, Rio de Janeiro, Brasília e outros estados, o que atrairá turistas interessados em explorar as riquezas culturais e naturais da região, incluindo nossas belas praias e oportunidades de negócios através do Porto de Santos”, explicou o ministro, destacando os benefícios esperados quando o aeroporto estiver totalmente operacional.

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

Data: 08/07/2024

ABERTA CONSULTA PÚBLICA PARA REGULAMENTAÇÃO DE DEBÊNTURES

Informações: Ministério de Portos e Aeroportos (08 de julho de 2024)

Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) instaurou nesta sexta-feira (5) consulta pública para atualização e simplificação das normas que regulamenta dois tipos de debêntures: as de infraestrutura e as incentivadas dos setores de portos e aeroportos. Os detalhes da consulta foram divulgados na edição de hoje do Diário Oficial da União. As modalidades de debêntures foram criadas por lei com o intuito de incentivar os investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais.

A consulta é aberta para participação de toda a sociedade, incluindo os setores de transportes e pessoas jurídicas. As contribuições podem ser feitas até o dia 20 de julho por meio da plataforma Participa + Brasil, clique na página para participar: www.gov.br/participamaisbrasil/debentures-mpor

As contribuições também podem ser enviadas para o e-mail consultapublica@mpor.gov.br

A atualização das regras de debêntures busca incorporar novas medidas de simplificação de procedimentos, com vistas a dar maior transparência aos processos de emissão de dois tipos de valores mobiliários. As debêntures de infraestrutura foram criadas em janeiro deste ano, por meio da Lei 14.801. Por outro, as incentivadas existem desde 2011.

Título de crédito

As debêntures são títulos emitidos por uma empresa constituída como S.A. de capital aberto ou fechado para se financiar no mercado de capitais. Normalmente, as empresas utilizam este instrumento quando ele é mais vantajoso financeiramente do que o custo do financiamento bancário. Estes títulos são ofertados por um banco de escolha da empresa e as pessoas físicas ou jurídicas podem investir neles diretamente ou por meio de um fundo. Estes títulos têm prazo de vencimento e taxa de remuneração (taxa de juros) definidos no momento da emissão, logo, trata-se de um investimento de renda fixa.

Debênture Incentivada: neste tipo de debênture, o governo isenta o investidor da tributação sobre o rendimento.

Debênture de Infraestrutura: neste caso a isenção de tributos é para a empresa emissora do título.

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

Data: 08/07/2024

IVAN AMARAL ASSUME SECRETARIA DE PORTOS, AEROPORTOS E FERROVIAS DE SC

Informações: Governo do Estado de Santa Catarina (08 de julho de 2024)



Ivan Amaral e Beto Martins – Foto: Divulgação / SPAF

O engenheiro Ivan Amaral assume nesta segunda-feira, 8, o comando da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF). Ele é o atual diretor de Integração de Modais, e responderá cumulativamente pelos cargos durante o período de afastamento do secretário Beto Martins, que integra a missão internacional do governador Jorginho Mello a Portugal.

Amaral integra o quadro da SPAF, desde a criação da secretaria em março de 2023, liderando as gerências de Portos, Aeroportos e Ferrovias que contribuem com informações técnicas para a gestão do órgão.

“Agradeço a confiança do governador Jorginho Mello e do secretário Beto Martins em assumir este cargo e espero corresponder com responsabilidade e afinco”, afirma Amaral.

“O engenheiro Ivan Amaral está próximo de completar 40 anos de serviço público prestado para Santa Catarina, sempre com muita competência, e este é um gesto de reconhecimento à carreira que ele construiu ao longo desse tempo”, completa Martins.

Natural de Angelina, Ivan Amaral é graduado em Engenharia Civil pela UFSC, com estágio nas fundações da ponte Pedro Ivo. Servidor público do Estado desde janeiro de 1986, ocupou cargos de gerência e diretorias da secretaria de Infraestrutura, entre elas a de Modais de Transporte, que depois foi transferida para a SPAF. Também atuou em grandes obras como a dragagem do canal de acesso ao complexo portuário de Itajaí.

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

Data: 08/07/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

GOVERNO PRIORIZA ANTECIPAÇÃO DE RECURSOS DA ELETROBRAS PARA CONSUMIDORES CATIVOS DE ENERGIA; ENTENDA A PROPOSTA

Negociação de empréstimos que pesam na conta de energia vai utilizar recursos comprometidos na privatização e podem ter efeito nas próximos três anos

Por Daniel Cardozo 8 de julho de 2024 Em Setor elétrico

BRASÍLIA – Ao regulamentar a MP 1212/2024, que prevê o uso de recursos da privatização da Eletrobras para reduzir as tarifas de energia elétrica, os ministérios de Minas e Energia (MME) e da Fazenda determinaram que os consumidores que vierem a migrar para o mercado livre continuarão responsáveis pelo pagamento de encargos relativos aos empréstimos, que o governo pretende antecipar.

Trata-se das chamadas Conta Covid e Conta Escassez Hídrica, duas medidas tomadas em 2020 e 2021, para diluir os impactos das respectivas crises no setor elétrico brasileiro. O socorro se deu pela contratação de empréstimos, regulados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).



Foram contratados R\$ 21 bilhões, com prazo de amortização entre 2025 (covid) e 2027 (crise hídrica).

A conta recai sobre os consumidores do mercado cativo, responsável pelo pagamento das parcelas, acrescidas de juros, por meio do recolhimento de encargos para Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) – o ‘fundão’ que concentra as políticas e despesas setoriais.

Isto é, o governo está concentrando uma parte dos recursos que ia beneficiar consumidores livres e cativos no longo prazo, para utilizar os recursos em benefício aos consumidores cativos no curto prazo.

MME estima efeito de 3,5% nas tarifas

O resultado esperado no governo é uma redução média de 3,5% nos próximos 3 anos. A projeção é do MME, com base em dados da Aneel. A região Centro-Oeste terá a maior diminuição (4,2%), seguida do Norte (3,7%), Sudeste (3,4%), Nordeste (3,2%) e Sul (2,5%).

Ao editar a portaria interministerial MME/MF 1/2024, publicada na sexta-feira (5/7), o governo deixou expresso que os clientes que migram para o mercado livre seguirão responsáveis pelo pagamento dos encargos das duas contas.

Manteve, assim, o que já estava previsto na contratação dos empréstimos, desde 8 de abril de 2020, no caso da Conta Covid e, a partir de 13 de dezembro de 2021, na Conta Escassez Hídrica.

Com isso, os benefícios esperados com o pagamento antecipado dos empréstimos será concentrado no mercado cativo, onde estão os consumidores residenciais de baixa tensão, e clientes de média e alta tensões, que não optaram pela migração para o mercado livre.

A preocupação com os custos dos encargos, concentrados nos consumidores cativos, serviu para subsidiar a edição da MP.

“Esses empréstimos impactam significativamente os consumidores cativos de energia elétrica. Representam aumento da tarifa média do Brasil, no ambiente regulado, da ordem de 5%”, afirma o MME em documentos obtidos pela epbr por meio da Lei de Acesso à Informação.

A pasta também destaca que os juros anuais pagos pelos consumidores estão acima do CDI (Certificados de Depósito Interbancário), indicador usado pelos bancos em suas próprias operações de crédito.

Grandes consumidores criticam medidas

Na edição da MP 1212, entidades que representam grandes consumidores industriais foram críticos às medidas. Para antecipar os efeitos dos aportes na CDE, a operação pode levar a perdas no longo prazo, na diferença entre os descontos que serão dados em troca dos efeitos de curto prazo e o total que seria aportado na CDE até 2047.

A MP também estendeu por mais 36 meses o prazo para projetos de geração de energia renovável terem acesso a descontos nas tarifas de transmissão (TUST) ou distribuição (TUSD).

Há 85 GW na fila, o que equivale a seis vezes a potência da hidrelétrica binacional de Itaipu (14 GW). Ao editar a MP, o governo estimou que a contratação de 34 GW com o desconto tarifário teria um impacto de R\$ 10 bilhões anuais na CDE.

Para garantir o subsídio na infraestrutura, os projetos renováveis precisam apresentar garantias financeiras de 5% do investimento estimado e iniciar as obras até outubro de 2025 (18 meses da edição da MP). Ou seja, precisam se viabilizar comercialmente.



Já que as linhas de transmissão que escoarão a energia desses empreendimentos ainda não estão concluídas, o governo temia a judicialização por parte das empresas geradoras e, por isso, resolveu acatar a solicitação. Justifica também que os projetos podem destravar investimentos bilionários na produção de hidrogênio verde.

Ainda foram destinados recursos especificamente para mitigar um aumento de 44,4% nas tarifas do Amapá. Nesse caso, serão direcionados R\$ 224 milhões neste ano, mas de fundos de desenvolvimento regionais criados na privatização da Eletrobras para obras de infraestrutura e navegabilidade.

Segundo cálculos do MME, a quitação dos empréstimos representaria uma redução de 11% na conta de energia do estado.

A prorrogação dos subsídios nas tarifas foi um pedido do Consórcio do Nordeste, atendido por Lula. O Amapá é o estado do de Davi Alcolumbre (União Brasil), presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) e articulador do governo no Senado. Seu irmão, Josiel Alcolumbre, é pré-candidato à prefeitura de Macapá.

De onde virá o dinheiro para pagar os empréstimos?

Na privatização, a Eletrobras ficou com o compromisso de pagar R\$ 32 bilhões (em valores de 2022), até 2047. Valores que estão sendo depositados anualmente na CDE. Diz respeito ao bônus de outorga, a valorização dos contratos das hidrelétricas que gradativamente estão saindo de um regime que impunha um teto no preço da energia.

Os aportes na CDE, portanto, foram a medida para mitigar os impactos da privatização, já que ao longo do tempo a energia vendida pela Eletrobras nesses casos ficará mais cara.

A companhia já antecipou R\$ 5 bilhões, a partir de um acordo fechado com o governo de Jair Bolsonaro (PL), em 2021, que reduziu a pressão inflacionária em 2022, ano da eleição.

A Eletrobras fará aportes à CDE até o ano de 2047, conforme o definido durante o processo de privatização da companhia. A Câmara de Comercialização de Energia Elétrica vai negociar os direitos creditórios devidos pela empresa, em uma operação de securitização – a conversão dos direitos de receber em ativos financeiros.

É uma negociação entre o governo, por meio da CCEE, e os bancos, sem participação da Eletrobras. O próximo passo, é o lançamento de um edital com as condições para o negócio.

Pela portaria, as operações irão adiante apenas se atingir o objetivo de reduzir as tarifas.

“O benefício ao consumidor será aferido a partir da comparação das projeções dos valores presentes líquidos de pagamentos e recebimentos, sob a ótica dos consumidores, nas condições atual e de antecipação, considerando-se todos os respectivos custos envolvidos, incluindo-se os administrativos, financeiros e tributários”, diz a portaria.

O Ministério de Minas e Energia será o responsável por homologar as operações para garantir o benefício aos consumidores. E a Aneel, pelo cálculo dos impactos tarifários;

Caso a Eletrobras fique inadimplente, os credores serão pagos em cotas extraordinárias do encargo, a serem fixadas pela Aneel.

MP 1212 tem prazo para caducar

O Congresso Nacional, na prática, não instalou a comissão especial da MP 1212, publicada em 10 de abril. A medida precisa ser convertida em lei até 21 de agosto.

Em meio a tramitação, o líder do governo na Câmara dos Deputados, José Guimarães (PT/CE), apresentou um PL com conteúdo idêntico, acrescido de uma emenda para recontração de térmicas

a carvão, mediando conversão futura para gás natural. O texto já teve requerimento de urgência aprovado e pode ser votado diretamente em Plenário.

A comissão especial não se reuniu, nem sequer foram eleitos presidente, vice e relator. Os parlamentares apresentaram 175 emendas ao texto. O prazo final para a tramitação vence no dia 21 de agosto.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 08/07/2024

COMISSÃO APROVA PROPOSTA QUE AMPLIA RECURSOS PARA EFICIÊNCIA ENERGÉTICA

Texto segue em análise na Câmara dos Deputados
Por Agência Câmara 8 de julho de 2024 Em Congresso, Setor elétrico



Evair de Melo: investir em eficiência energética possibilita melhoria de gestão (Foto: Mário Agra/Câmara dos Deputados)

A Comissão de Minas e Energia (CME) da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que amplia os recursos que as companhias de distribuição de energia elétrica devem aplicar anualmente em programas de eficiência energética, como a troca de lâmpadas incandescentes por lâmpadas LED na iluminação pública.

Atualmente, a Lei 9.991/00 obriga essas empresas a aplicar pelo menos 0,5% da receita operacional líquida em eficiência energética e 0,5% em pesquisa e desenvolvimento (P&D). A norma prevê, no entanto, que a partir de 2026 o montante para a primeira destinação pode ser reduzido para 0,25%.

O texto aprovado foi o substitutivo do relator, deputado Evair Vieira de Melo (PP/ES), ao Projeto de Lei 3.447/21, do deputado Bibó Nunes (PL/RS). A proposta acaba com essa possibilidade, tornando regra a destinação de 0,5% da receita também para programas de eficiência energética.

“O investimento em eficiência energética possibilita a melhoria de gestão pelo lado da demanda e contribui para reduzir a necessidade de novos investimentos em geração”, argumentou Evair Vieira de Melo, ao alterar o texto original.

Transferência para CDE

O texto aprovado também busca antecipar o fim de outra medida prevista na Lei 9.991/00. A norma obriga as distribuidoras a transferir para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE), até 31 de dezembro de 2025, os recursos não comprometidos com projetos de P&D e eficiência energética. A CDE subsidia diversas políticas do setor elétrico.

O projeto permite que essa transferência acabe na data de publicação da futura lei, se isso ocorrer antes de 31 de dezembro de 2025. A medida abre a possibilidade de que os recursos para P&D e eficiência energética voltem mais rapidamente para a sua destinação original.

Próximos passos

A proposta será analisado ainda, em caráter conclusivo, pela Comissão de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, também precisa ser aprovada pelo Senado.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 08/07/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

PETROBRAS LANÇA EDITAL DA TRANSPETRO PARA CONTRATAR 4 NOVAS EMBARCAÇÕES, O PRIMEIRO NO ATUAL GOVERNO

Plano prevê um total de 25 embarcações com investimento entre US\$ 2 bi e US\$ 2,5 bi. Licitação será internacional, mas com incentivos para estaleiros nacionais

Por Bruno Rosa



Presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, anuncia o lançamento do edital de 4 navios de cabotagem — Foto: Bruno Rosa

A Transpetro anunciou nesta segunda-feira licitação para a contratação de quatro navios de cabotagem de pequeno porte para operações de transporte de produtos derivados de petróleo na costa brasileira, conforme antecipou o colunista Lauro Jardim. É o primeiro edital para adquirir embarcações do atual governo Lula.

A licitação será internacional, mas com alguns mecanismos para estimular a participação de empresas nacionais através de linhas com juros menores do Fundo da Marinha Mercante (FMM), gerido pelo BNDES. Além disso, também poderão participar empresas em recuperação judicial.

Sérgio Bacci, presidente da Transpetro, disse, em coletiva de imprensa, que a previsão é que o contratos sejam assinados ainda dezembro deste ano. O lançamento do primeiro navio (quando o casco vai para o mar para ser finalizado) será em junho de 2026, meses antes da eleição presidencial.

"Conspiração para fraudar": Boeing se declara culpada pelos acidentes com 737 Max e é multada em US\$ 487 milhões

A entrega, no entanto, está prevista para fevereiro de 2027. Os demais navios serão lançados a cada seis meses, até meados de 2028. Cada unidade terá uma capacidade de 15 a 18 mil toneladas.

O projeto total contempla 25 unidades. A perspectiva é de um investimento geral entre US\$ 2 bi e US\$ 2,5 bi ao todo.

—A licitação marca a retomada da frota própria da Petrobras. Esses navios são essenciais para a estatal e vão reduzir a exposição da Petrobras com os preços de frete internacional. O lançamento do edital marca a fortalecimento da companhia. As aquisições de navio são um grande estímulo para a indústria naval e esperamos que os estaleiros nacionais aproveitem essa oportunidade. O projeto já estava maduro e a presidente Magda (Chambriard) o priorizou.

Em vídeo, Magda disse que a empresa ficará menos exposta a preços e terá redução de custos, além de reforçar a logística da empresa.

—Haverá a igualdade de condições para a indústria nacional e internacional. Espero que seja o início de uma sequência de novas contratações. Hoje é mais barato para a Petrobras construir do que afretar.

Fernando Mascarenhas, diretor Financeiro da Transpetro disse que as taxas "competitivas" do Fundo de Marinha Mercante (FMM), serão acessadas pela Petrobras caso a construção seja no Brasil:



— As taxas são competitivas do FMM, de 2,3% a 3,3 % ao ano para o sistema Petrobras por conta da análise de crédito . Se comparar com a taxa da estatal, a taxa média dela foi de 6,5% no primeiro trimestre. E isso traz um benefício para a economicidade do projeto.

Ele frisou que os navios, segundo o edital, não têm um percentual mínimo de conteúdo local. Mas ressaltou que as melhores taxas do FMM contam com 65% de conteúdo local. Segundo a Transpetro, é possível ainda que estaleiros nacionais possam fazer consórcios com empresas internacionais.

O executivo lembrou ainda que o edital prevê uma espécie de equalização das ofertas de estaleiros nacionais levando em conta a isenção de imposto de importação.

— O armador, no caso a Petrobras, se construir lá fora, tem que pagar as taxas de importação, ICMS, PIS Cofins. Então, quem paga é o armador. E se for feito no Brasil, não há essa incidência do imposto. Para colocar na licitação, tivemos a preocupação de equalizar essas condições para a Petrobras ter os melhores preços. Ao abrir as propostas, vamos ver as alíquotas de imposto e ver as equalizações.

Com as novas condições, Bacci disse que há demanda de estaleiros no Brasil para os projetos:

— Hoje há vários estaleiros e todos estão aptos desde que se comprove as capacidades econômica e técnica, independentemente de estarem em recuperação judicial. Se algum navio não comprovar, será desclassificado. Os estaleiros nacionais vão responder a essa demanda. Acho que eles vão responder. Acho que vamos ter resposta de estaleiros nacionais e estrangeiros. Há muito tempo não tínhamos demanda.

Para o presidente da Transpetro, o plano atual da Petrobras (de 2024 a 2028) prevê 16 navios ao todo. Ele lembrou que o novo PNG da Petrobras, para os anos de 2025-2029, vai ganhar outras nove unidades, chegando a um total de 25 navios, que também estão em estudo.

— E agora temos esse quatro primeiros. Os outros 12 que estão no plano estão em estudo. Há gaseiros e navios de médio porte para combustível (entre 40 e 50 mil toneladas). A partir de agora vamos começar a estudar mais oito para lançar o edital até dezembro. E os outros 4 até meados do ano quem. Vamos seguir o plano da Petrobras. A partir de agora teremos a trilha para ter um projeto aprovado.

Bacci disse não conseguir prever o total de empregos que podem ser gerados caso os navios sejam produzidos no Brasil. Em 2014, o total chegou a mais de 80 mil empregos diretos.

— Com esses quatro navios, não chegamos a esse patamar. A indústria naval precisa ter entrega perene para chegar a uma curva de aprendizado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 08/07/2024

PETROBRAS ELEVA PREÇO DA GASOLINA EM 7,11%, PRIMEIRO REAJUSTE DA GESTÃO DE MAGDA

Aumento, que vale a partir de amanhã, será para o combustível vendido pelas refinarias às distribuidoras. Para associação dos importadores, alta não acaba com defasagem de preço em relação ao exterior

Por Bruno Rosa — Rio de Janeiro

A Petrobras anunciou que vai aumentar o preço de venda de gasolina para as distribuidoras a partir de amanhã. De acordo com a estatal, a alta será de 7,11%, ou R\$ 0,20 por litro, para R\$ 3,01. É o primeiro reajuste feito por Magda Chambriard desde que assumiu a companhia, no mês passado. As ações sobem mais de 1%.



É ainda o primeiro aumento desde agosto do ano passado. Segundo a Petrobras, a última mudança no preço da gasolina ocorreu em 21 de outubro de 2023, mas, naquela ocasião, o valor do combustível foi reajustado para baixo. Caiu de R\$ 2,93 para R\$ 2,81 o litro nas refinarias.

Magda assumiu a companhia no lugar de Jean Paul Prates e recebeu a missão do presidente Lula de acelerar investimentos e reforçar o papel social da companhia.

Defasagem nos preços

Hoje, antes do reajuste anunciado pela estatal, a Abicom, associação que reúne os importadores, apontava para uma defasagem de R\$ 0,59 por litro de gasolina comercializada pela Petrobras.

— O reajuste não é suficiente para zerar a defasagem dos preços dos combustíveis — diz Sergio Araujo, da Abicom.

Para Pedro Rodrigues, sócio do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), a redução nos preços da Petrobras é positiva porque reduz em parte a defasagem da gasolina e ajuda a reforçar o caixa da empresa em relação aos preços praticados no exterior. Porém, ele ressalta que o diesel continua com os preços abaixo do mercado internacional.

-- Mas, apesar de reduzir a defasagem na gasolina, não resolve o problema, pois os preços continuam abaixo dos valores internacionais. Esse reajuste da estatal só mostra que a política de preços da companhia é negativa, pois mostra que isso é uma caixa preta e o mercado não sabe quando a estatal vai alterar os valores praticados no Brasil — afirmou Rodrigues, questionando:

— Por que não mexeu antes? Por que a redução foi 7% e não 8%? Essa falta de previsibilidade é o problema maior dessa política de preços da Petrobras.

Preço na bomba

Para Rodrigues, como os preços da bomba no Brasil são livres, o repasse vai depender do posto.

— Mas sempre que tem aumento de preço, a tendência é de repasse de 100% desse reajuste, mas vai depender da empresa no varejo e da região do Brasil.

No caso do diesel, não houve alteração. O último movimento ocorreu no dia 27 de dezembro de 2023, quando a estatal anunciou queda de R\$ 3,78 para R\$ 3,48 no preço do litro vendido às distribuidoras. Para a Abicom, o diesel vendido no Brasil está, em média, R\$ 0,47 abaixo (ou 12%) abaixo das cotações internacionais.

Em ambos os combustíveis, a defasagem da gasolina e do diesel estão, ao menos, acima de de 10% desde meados do mês passado.

Marcus D'Elia, sócio da Leggio Consultoria, especializada em petróleo, gás e renováveis, avalia que os valores praticados pela Petrobras no diesel e na gasolina se mantiveram oscilando cerca de 5% abaixo do Preço de Paridade de Importação (PPI) durante os primeiros 12 meses da nova política de preços da empresa.

-- A estratégia comercial de praticar preços levemente abaixo do PPI permite à Petrobras competir no mercado com os importadores, mantendo a participação de mercado. Esta política de preços está capturando o ganho gerado pela variação de preços no mercado internacional, porém com cerca de um mês de defasagem.

Preço do gás

Além da gasolina, a estatal anunciou alta no preço do GLP (gás de botijão). Segundo a Petrobras, os preços de venda para as distribuidoras passará a ser, em média, equivalente a R\$ 34,70 por botijão de 13kg, um aumento equivalente a R\$ 3,10.

Em 2024, este é o primeiro ajuste nos preços de venda de GLP da Petrobras para as distribuidoras, segundo a estatal. Os últimos ajustes - que foram reduções - ocorreram em 17 de maio e janeiro de julho do ano passado. O último aumento, porém, ocorreu em 11 de março de 2022.

Desde 31 de dezembro de 2022, a Petrobras reduziu, assim, seus preços de venda para as distribuidoras em valor equivalente a R\$ 7,34 para o GLP de 13kg.

Fábio Murad, sócio da Ipê Avaliações, avalia que o aumento nos preços leva em conta a alta no preço do petróleo no exterior.

- A elevação dos preços, embora considerada insuficiente para zerar a defasagem atual em relação aos preços internacionais, é vista como um movimento positivo para melhorar as margens de lucro da companhia, o que pode resultar em uma maior distribuição de dividendos no futuro. Essa combinação de fatores contribui para um cenário de otimismo entre os investidores, refletindo-se na valorização das ações.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: SEGUNDO PROJETO PREVÊ PARTICIPAÇÃO DO CONTRIBUINTE EM COMITÊ QUE DECIDE DIVISÃO DO IMPOSTO

Texto será apresentado pelo grupo de trabalho nesta segunda-feira

Por Victoria Abel — Brasília



O plenário da Câmara dos Deputados — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo/12-06-2024

O grupo de trabalho de deputados que analisa o segundo projeto de lei de regulamentação da Reforma Tributária vai apresentar parecer sobre o texto nesta segunda-feira. Os parlamentares finalizaram a proposta após reunião com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), no fim da semana passada. Entre as principais mudanças, está a participação de contribuintes na última instância de decisão do Comitê Gestor. O

órgão será responsável por arrecadar e redistribuir as receitas com IBS (Imposto sobre Bens e Serviços) e CBS (Contribuição sobre Bens e Serviços).

A participação do contribuinte no chamado Conselho Superior deve ocorrer por meio de Federações e Associações de setores empresariais. A versão enviada pelo governo à Câmara determinava que apenas auditores fiscais públicos fariam parte do Conselho.

A entidade terá seis subdivisões: Conselho Superior, Diretoria-Executiva e suas diretorias técnicas, Secretaria-Geral, Assessoria de Relações Institucionais e Interfederativas, Corregedoria e Auditoria Interna. O Conselho Superior será a instância máxima de deliberação do Comitê Gestor do IBS, composto por vinte e sete membros, representando cada Estado e o Distrito Federal e de outros vinte e sete membros, representando o conjunto dos Municípios e do Distrito Federal.

Quando apresentou o projeto aos deputados, o secretário da Reforma Tributária, Bernard Appy, definiu o Comitê Gestor como responsável por "fazer a arrecadação, a compensação de débitos e créditos e a distribuição das receitas para estados e municípios".

Os deputados acrescentaram ainda artigos que unificam regras de fiscalização do Comitê Gestor e do Conselho de Administração de Recursos Fiscais (Carf). A prática de fiscalização conjunta será exercida por um Comitê de Harmonização.

O segundo projeto também deve garantir um prazo máximo de apuração de dos créditos tributários de estados exportadores. O comitê deverá fazer a checagem em até 60 dias e o pagamento deverá ser efetivado em até 15 dias. Hoje, não existe prazo para devolução desse crédito aos estados

Fonte: O Globo - RJ

Data: 08/07/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MONTADORAS DO NORDESTE AMPLIAM BENEFÍCIOS NA REFORMA TRIBUTÁRIA EM TEXTO DA CÂMARA

Incentivo extra atende a empresas com operações na região e as colocam em vantagem em relação a montadoras instaladas no Sul e Sudeste, num embate que começou ainda na votação da PEC

Por Mariana Carneiro

BRASÍLIA – A proposta de regulamentação da reforma tributária elaborada pelo grupo de trabalho da Câmara dos Deputados ampliou os benefícios concedidos a montadoras de automóveis instaladas no Nordeste no período de 2027 a 2032.

Pelo texto apresentado pelos deputados na última quinta-feira, 4, as empresas instaladas na região terão acesso a um crédito presumido (a ser abatido do imposto pago na venda de automóveis) de quase o dobro da proposta original feita pelo Ministério da Fazenda.

O trecho foi alterado pelo grupo de trabalho responsável pelo primeiro relatório da regulamentação, chamado de G7, formado por seis deputados da região Nordeste e um mineiro.

O benefício extra atende a empresas que têm operações na região Nordeste e as colocam em vantagem em relação a montadoras instaladas no Sul e Sudeste, num embate que começou ainda na votação da emenda constitucional que instituiu a reforma tributária.

Na ocasião, as montadoras que têm fábrica no Nordeste – notadamente a BYD, na Bahia, e a Stellantis, em Pernambuco – defenderam junto a parlamentares e ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva a extensão do regime automotivo do Nordeste, que seria extinto no próximo ano, até 2032. Por um voto, o texto foi derrotado na Câmara com a atuação contrária das bancadas de deputados federais do Sul e do Sudeste.

O tema então voltou a ser debatido no Senado e foi aprovado, uma vez que as bancadas estaduais têm o mesmo peso na Casa. Ou seja, o regime automotivo do Nordeste, que concede incentivos tributários a montadoras instaladas na região, foi prorrogado até 2032 com a aprovação da PEC. O texto previa que uma regulamentação, agora em discussão, determinasse como os benefícios seriam usufruídos pelas empresas durante esse período e de que forma ocorreria o “desmame” total.



Executivos de montadoras do Sul e Sudeste estimam que a alteração dos percentuais pode conceder um benefício extra estimado em até R\$ 3,5 bilhões para a Stellantis entre 2027 e 2032 Foto: Washington Alves/Estadão

A equipe econômica propôs que o benefício tributário – uma renúncia no recolhimento de impostos – começasse em 8,7% em 2027 e fosse decaindo gradualmente até chegar a 1,74% em 2032, último ano de vigência do atual regime tributário. A



conversão para os novos tributos – a CBS, em âmbito federal, e o IBS, de Estados e municípios – será plena em 2033 e não haverá mais incentivos diferenciados por região.

O parecer do grupo de trabalho da Câmara mudou a interpretação, alegando que as regras do regime automotivo do Nordeste concedem o benefício tributário a cada produto vendido de acordo com a data do seu lançamento.

Por essa interpretação, no primeiro ano de um carro recém-lançado, o benefício tributário a este veículo deve ser de 14,5%, independentemente do ano em que isso aconteça. Ou seja, se lançado em 2027, em vez de 8,7% de benefício tributário, como propôs a Fazenda, este automóvel seria vendido com um benefício tributário de 14,5%, quase o dobro.

Essa interpretação reduz mais fortemente a tributação sobre lançamentos, ou seja, sobre carros novos, e tende a ampliar a renúncia de impostos do governo.

Os deputados alegam, contudo, que essa interpretação do regime automotivo é que deve prevalecer. “Não há nada fora do escopo da lei. O Ministério da Fazenda não estava considerando que o regime automotivo fala em ‘início de fruição’ do benefício e não o ano”, disse Cláudio Cajado (PP-BA), um dos deputados membros do G7.

Segundo Reginaldo Lopes (PT-BA), outro integrante do grupo, havia duas interpretações possíveis sobre a aplicação do benefício tributário – e a Fazenda adotou uma versão mais rígida. “É uma diferença de interpretação, que pode ser mais rígida ou mais flexível”, disse.

Executivos de montadoras do Sul e Sudeste, que preferem se manter sob reserva, estimam que a alteração dos percentuais pode conceder um benefício extra estimado em até R\$ 3,5 bilhões para a Stellantis entre 2027 e 2032, o que pode ser usado pela empresa para dar descontos em automóveis e ganhar mercados frente aos concorrentes – ou ainda virar margem de lucro.

Procurada, a empresa, que fabrica a linha Jeep no Nordeste, afirmou que “as alíquotas respeitam as regras da estrutura do regime automotivo Nordeste e são declinantes ano a ano durante o período de vigência do programa, tal como é atualmente”. “Não haverá alteração, além da redução de 20% ao ano a partir de 2029”, acrescentou a empresa.

Pela regra aprovada ainda na emenda constitucional, a partir de 2029, seja qual for o modelo de aplicação do benefício às montadoras que estão instaladas no Nordeste, os benefícios decairão 20% por ano até serem extintos em 2033.

Procurados, a BYD e o Ministério da Fazenda não se manifestaram. A Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) informou que não se posiciona sobre incentivos regionais concedidos a associadas.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024

PETROBRAS ANUNCIA PRIMEIRA LICITAÇÃO DO GOVERNO LULA 3 PARA CONSTRUÇÃO DE NAVIOS

Processo será ‘internacional e aberto’, mas prevê vantagens aos estaleiros nacionais; recuperação da indústria naval tem sido obsessão do presidente

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

A Transpetro, subsidiária de transporte da Petrobras, anunciou nesta segunda-feira, 8, a primeira licitação para a construção de quatro navios de transporte de combustíveis, os primeiros do programa de ampliação e renovação da sua frota. A ideia é lançar, ao todo, quatro editais para construção de 25 navios próprios, até o fim de 2025, a um investimento total de US\$ 2 bilhões a US\$ 2,5 bilhões.

A recuperação da indústria naval tem sido uma obsessão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que fala com frequência sobre a retomada da construção de navios no Brasil desde a sua posse. “Quero que vocês tenham certeza que a gente vai recuperar a indústria naval brasileira”, afirmou o presidente em um evento em Niterói (RJ), em abril deste ano.

A iniciativa passa diretamente pelos investimentos da Petrobras na área. A suposta “lentidão” do ex-presidente da estatal, Jean Paul Prates, em tirar esses projetos do papel, é apontada como um dos motivos que levaram à sua demissão. A nova presidente da companhia, Magda Chambriard, assumiu o cargo em maio sob cobrança do governo para acelerar investimentos em grandes obras e ressuscitar a indústria naval brasileira.

Lula já tentou estabelecer um polo naval no Brasil, em seus mandatos anteriores, com resultados desastrosos. A empresa Sete Brasil, que tinha participação da Petrobras e foi criada em 2010 para gerenciar a construção de 28 navios-sonda para a exploração do pré-sal, conseguiu entregar apenas quatro deles. Alvo de investigações de corrupção na Operação Lava Jato, a Sete Brasil pediu recuperação judicial em 2016, com dívidas estimadas à época em cerca de R\$ 20 bilhões. Neste ano, o administrador da recuperação judicial pediu a falência definitiva da companhia.



Construção de navios vai reduzir a exposição da Petrobras às flutuações nos preços de frete, segundo Magda Foto: Divulgação/Agência Petrobras

Nesta segunda, Magda disse que o edital para construção de quatro navios de classe handy, publicado na última sexta-feira, 5, vai reduzir a exposição da estatal às flutuações nos preços de frete, que afetam as tarifas de afretamento. Esses navios, com capacidade entre 15 mil e 18 mil toneladas de porte bruto (TPB), vão transportar

combustíveis derivados de petróleo.

“Ficaremos menos expostos a flutuações no preço de frete e vamos reduzir custos da Petrobras com afretamento”, disse em mensagem gravada exposta antes de entrevista à imprensa, na sede da Transpetro.

A presidente da Petrobras frisou que a licitação será “internacional e aberta”, permitindo participação de quaisquer estaleiros que atendam critérios técnicos e econômicos previstos no edital. “Nesse processo, a garantia de igualdade de oportunidade certamente resultará em impulso para a indústria naval nacional”, disse.

Ainda assim, segundo o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, os postulantes à construção do navio que o façam no território brasileiro têm vantagens, como acesso a financiamento do Fundo de Marinha Mercante (FMM).

Além disso, quem construir no Brasil ficará em melhor posição na equalização de propostas, por não imporem custos com impostos de internalização a serem pagos após a entrega do equipamento à Petrobras. Tudo isso coloca estaleiros nacionais em vantagem na disputa.

Primeiro edital

Bacci disse em relação ao edital anunciado nesta segunda que haverá 90 dias para apresentação de propostas, com divulgação do estaleiro vencedor e assinatura de contrato ainda em dezembro deste ano.

Iniciados os trabalhos, o plano é que o primeiro navio seja lançado à água (etapa da construção e não sinônimo de entrega) em junho de 2026. A partir de então, as outras etapas de construção dos demais navios aconteceriam escalonadamente, até que as entregas sejam concluídas em 2028.



Bacci também disse que o próximo edital focará navios gaseiros (transporte de gás natural). O plano é obter todas as aprovações da governança da Petrobras até dezembro deste ano, para publicar o edital entre dezembro e janeiro.

Esses gaseiros fazem parte de uma leva de outros 12 navios a serem encomendados ao mercado, ora “em estudo”, mas previstos no Plano Estratégico 2024-2028. Questionado, Bacci não quis detalhar quantos navios gaseiros seriam.

As demais unidades, para completar a conta de 12 navios, serão de porte médio, os chamados MR. Esses navios têm capacidade entre 40 mil e 50 mil toneladas. Segundo o presidente da Transpetro, a corrida para aprovação dessas encomendas de MR junto à governança da Petrobras vai começar em janeiro de 2025.

Ainda segundo Bacci, a Transpetro pretende incluir, no próximo Plano Estratégico 2025-2029, a previsão de encomenda de outros nove navios, fechando 25 unidades. Esses navios serão de porte médio, do tipo MR1 e MR2, cuja nomenclatura se diferencia pela capacidade de transporte, um pouco maior para o segundo. O plano estratégico deve ser divulgado em novembro deste ano, já com essa previsão.

Vantagens nacionais

O presidente da Transpetro disse não ter dúvidas de que o edital para construção de quatro navios de transporte de combustíveis vai receber propostas de estaleiros nacionais, para além dos internacionais. “Acredito que os estaleiros nacionais vão responder à demanda. Eles estão há muitos anos sem encomendas. Vamos ter propostas de estaleiros nacionais e internacionais também, não há dúvida”, disse.

O diretor financeiro da Transpetro, Fernando Mascarenhas, assinalou que os postulantes a construir no Brasil terão acesso a financiamento “competitivo” do Fundo de Marinha Mercante (FMM), com taxas especiais para o sistema Petrobras. “As taxas do FMM variam de 2,3% a 3,3% ao ano para o sistema Petrobras”, disse.

“Outra vantagem para os postulantes que construirão no País é a redução de impostos, que será considerada na equalização da licitação”, continuou Mascarenhas, ao citar custos posteriores da Petrobras com internalização de navios construídos no exterior, considerada na competição das ofertas.

O diretor financeiro frisou não haver exigência mínima de conteúdo local para navios, em linha com a legislação. Mas lembrou que, quanto mais conteúdo local, melhores são as taxas acessadas no Fundo de Marinha Mercante.

“As melhores taxas do FMM são acessadas a partir de 65% de conteúdo local”, disse, sugerindo que isso deve fazer diferença na estruturação das propostas de construção.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024

GRUPO DE TRIBUTARISTAS FAZ CAMPANHA POR TAXAÇÃO DE ARMAS: ‘DEVEM TER MESMA TRIBUTAÇÃO DE FLORES?’

Especialistas em questões de gênero da FGV articulam nas redes sociais e no contato com o Congresso manifesto para incluir armas no chamado ‘imposto do pecado’

Por Beatriz Bulla

Um grupo de tributaristas especialistas em questões de gênero da Fundação Getúlio Vargas (FGV) tem articulado nas redes sociais e junto ao Congresso uma campanha para incluir as armas no Imposto Seletivo, também chamado de “imposto do pecado”. “Taxar armas como flores é cultivar violência com o preço da paz”, diz a campanha.

O grupo de trabalho responsável por regulamentar a reforma tributária na Câmara dos Deputados apresentou na quinta-feira, 4, o primeiro relatório da proposta. Havia uma expectativa de que as armas entrassem na lista de alvos do “imposto do pecado”, mas elas foram poupadas neste primeiro relatório.

“Armas devem ter a mesma tributação que outros bens como flores e fraldas? Não! Um sistema tributário justo é aquele que tributa mais os bens menos essenciais. Além disso, no Brasil, uma mulher é morta a cada seis horas com o uso de armas de fogo. Isso sem falar que, em 16 anos, o Brasil tem mais amputados por armas de fogo do que o Exército dos EUA. É clara a prejudicialidade à vida, à integridade física e à saúde que as armas de fogo causam”, afirma a advogada tributarista Jacqueline Mayer, parte do grupo da FGV-SP.

O documento encaminhado aos parlamentares pelo grupo da FGV cita que, das 3.788 mulheres assassinadas no Brasil em 2022, 1.878 foram vítimas de arma de fogo.

“Isso significa que seis mulheres são violentamente assassinadas todos os dias, ou seja, uma mulher morre por arma de fogo a cada quatro horas. Some-se a isso o fato de que outras 3.793 mulheres foram vítimas de violência armada não letal. Desse total, 28% foram agredidas por parceiros íntimos. Esses dados do Instituto Sou da Paz reiteram a lesividade das armas de fogo e munições, especialmente em relação às mulheres”, afirma trecho do documento.

“Assim, é desejável que os dispositivos do PLP 68/2024 sofram alterações para que o Imposto Seletivo, em sua função extrafiscal, incida sobre operações com armas e munições destinadas à segurança privada, com o intuito de inibir o consumo desses bens lesivos à vida e à saúde das mulheres”, afirma o grupo de tributaristas. O documento tem assinatura de 23 advogadas. O manifesto recebeu adesões de entidades da sociedade civil, como o Instituto Sou Da Paz.

O grupo de pesquisa sobre tributação e gênero do Núcleo de Direito Tributário da FGV-SP debate propostas que tenham como foco reduzir a desigualdade de gênero na carga tributária brasileira para incluir as armas no Imposto Seletivo. “Só assim vamos evitar que a tributação das armas caia de 89,25% para 26,5% e que, assim, elas sejam tributadas da mesma forma que as flores e as fraldas”, afirma a advogada Jacqueline Mayer.



Grupo de Trabalho de regulamentação da reforma tributária durante apresentação do parecer preliminar do primeiro projeto de lei completar da reforma Foto: Wilton Júnior/Estadão

A inclusão das armas no grupo de itens que será taxado pelo Imposto Seletivo é defendida por entidades da sociedade civil e também pelo governo Lula, mas sofre resistência por parte da bancada da bala, no Congresso, e por apoiadores do ex-presidente Jair Bolsonaro. O vice-presidente Geraldo Alckmin chamou de “equivoco” deixar as armas fora do Seletivo. “É muito melhor desonerar comida. Está comprovado que, quanto mais arma tem, mais homicídio tem”, afirmou.

No final de junho, o grupo da FGV apresentou em audiência pública na Câmara dos Deputados nove propostas de alteração no projeto de lei que regulamenta a reforma tributária. Entre elas, estão a redução a zero da tributação dos produtos relacionados à higiene menstrual, como absorventes. Este item foi incluído no relatório apresentado na semana passada. O segundo ponto da lista de alterações sugerido pelas especialistas é o relacionado às armas. O documento é assinado por 23 advogadas.

Próximos dias

Diante da expectativa de que o primeiro relatório da regulamentação da reforma tributária seja votado na Câmara antes do recesso parlamentar, que começa em 18 de julho, o Congresso deve se transformar nos próximos dias num campo de batalha sobre impostos.

Os projetos de regulamentação da reforma tributária são a última etapa no Congresso para efetivamente torná-la uma realidade, embora a proposta preveja uma longa transição. Demanda do setor produtivo, a discussão sobre alterações nos impostos começou há mais de 30 anos. Neste momento, o debate trata apenas da tributação sobre o consumo. O Executivo prometeu enviar uma proposta para mudar a cobrança de impostos sobre a renda.

As discussões nos corredores do Congresso também serão dominadas pelos setores e empresas que desejam escapar do Imposto Seletivo, também chamado de “imposto do pecado” – que vai incidir sobre os itens considerados nocivos à saúde e ao ambiente. O relatório apresentado pelo grupo de trabalho incluiu jogos de azar (como loterias e as apostas esportivas, as chamadas de “bets”) no Seletivo, além de carros 100% elétricos, como antecipou o Estadão.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024

REAJUSTE DA PETROBRAS PODE ELEVAR INFLAÇÃO EM 0,21 PONTO PORCENTUAL NO ANO, CALCULAM ECONOMISTAS

Preço do litro da gasolina deverá subir em R\$ 0,20 para as distribuidoras nesta terça-feira, 9; botijão de 13 kg de gás de cozinha ficará, em média, R\$ 3,20 mais caro

Por Daniel Tozzi Mendes (Broadcast), Gabriela Jucá (Broadcast) e Renata Pedini (Broadcast)

Os reajustes anunciados nesta segunda-feira, 8, pela Petrobras no preço da gasolina e do Gás Liquefeito de Petróleo (GLP), o gás de cozinha, devem gerar uma alta de 0,18 a 0,21 ponto porcentual nas próximas leituras do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), que mede a inflação oficial do País, calculam economistas consultados pelo Estadão/Broadcast.

Conforme divulgou a Petrobras nesta segunda-feira, o preço do litro da gasolina deverá subir em R\$ 0,20 para as distribuidoras, enquanto o botijão de 13 kg de GLP deverá ser elevado, em média, em R\$ 3,20.

Após o anúncio, a estrategista de inflação da Warren Investimentos, Andréa Angelo, elevou sua estimativa para o IPCA ao final do ano de 4,10% para 4,28%. Ela calcula que o reajuste na gasolina representa impacto de alta de pelo menos 0,13 ponto porcentual, dos quais 0,09 ponto deverão aparecer já na leitura de julho do IPCA. Já o reajuste do GLP deverá impactar positivamente o índice em 0,05 ponto, segundo ela.



Preço do litro da gasolina deverá subir em R\$ 0,20 para as distribuidoras nesta terça-feira Foto: Felipe Rau/Estadão

Para Leonardo Costa, economista do ASA, o impacto total dos reajustes deverá ficar em 0,20 ponto porcentual, diluído entre as leituras de julho e agosto do IPCA. Com isso, ele elevou sua projeção para a inflação ao final do ano, de 3,9% para 4,0%.

Na Quantitas, o economista João Fernandes espera impacto total dos reajustes ainda maior, de 0,21 ponto no IPCA deste ano. Desse total, 0,15 ponto deve aparecer diretamente no preço da gasolina; 0,03 ponto no preço do etanol e outros 0,03 ponto devem refletir o reajuste no GLP. Com isso, a Quantitas passou a prever alta de 4,3% no IPCA em 2024, ante estimativa anterior de 4,1%.

No BNP Paribas, a estimativa também é de impacto total de 0,21 ponto porcentual nas próximas leituras do IPCA. A economista para Brasil do banco, Laiz Carvalho, contudo, apenas adicionou viés de alta à sua projeção ao final do ano, mantendo a estimativa de IPCA em 4%.

Ao se cadastrar nos newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade. Nos cálculos de Carvalho, do total do impacto, 0,14 ponto percentual deverá ser sentido na leitura de julho do IPCA, enquanto os outros 0,07 pontos em agosto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024

REAJUSTE DA GASOLINA MOSTRA QUE FALAS EQUIVOCADAS DE LULA JÁ TÊM IMPACTO SOBRE A INFLAÇÃO

Desde o último reajuste do combustível, dólar subiu 9,6% em relação ao real, enquanto preço do petróleo do tipo Brent teve alta de 8,8%

Por Alvaro Gribel

O reajuste anunciado pela Petrobras na gasolina e no gás GLP nesta segunda-feira, 08, reflete não só a alta do petróleo no mercado internacional, mas também a valorização do dólar sobre o real. Em outras palavras, isso quer dizer que os ataques de Lula à autonomia do Banco Central e as críticas ao ajuste fiscal já tiveram impacto sobre a inflação, como muitos especialistas alertavam.

Desde o último reajuste na gasolina, em 16 de agosto do ano passado, o petróleo do tipo Brent saltou de US\$ 79,54 para US\$ 86,54, um aumento de 8,8%. No mesmo período, o dólar subiu mais em relação ao real, de R\$ 4,99 para R\$ 54,47, um aumento de 9,61%.

Segundo a economista Andréa Angelo, da Warren Rena, a valorização do dólar sobre o real teve um peso maior no aumento dos combustíveis do que a alta do petróleo.

“Mais da metade da defasagem é explicada pela depreciação do real”, afirmou Andréa Angelo.



O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, durante o lançamento do Plano Safra, em cerimônia realizada em 3 de Julho de 2024 no Palácio do Planalto, em Brasília. Foto: WILTON JUNIOR/Estadão

Ela calcula que o aumento dos dois combustíveis terá um impacto de 0,18 ponto percentual no IPCA deste ano. Com isso, a projeção da Warren Rena subiu de 4,10% para 4,28%, acima da meta de 3% e muito próximo do teto de tolerância de 4,5%.

O reajuste de R\$ 0,20 no litro da gasolina equivale a uma alta de 7,8% no preço do combustível, ainda longe de zerar a defasagem, de 18% segundo a Associação Brasileira dos Importadores de Combustíveis (Abicom).

As críticas de Lula ao presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, tiveram correlação direta com a alta do dólar, embora o cenário externo, com a perspectiva da manutenção dos juros nos EUA, também tenha contribuído.

Em junho, levantamento feito pelo economista Silvio Campos Neto, da Tendências Consultoria, já mostrava que a alta do dólar sobre o real era muito mais intensa do que em relação a uma cesta de moedas de países emergentes.

Lula colocou em xeque a autonomia do Banco Central, ao afirmar que haveria uma “nova filosofia” com a indicação do próximo presidente, a ser feita por ele, em dezembro. Também afirmou que considera gastos com salário mínimo, saúde e educação como investimentos, diminuindo a margem de manobra da equipe econômica para seguir com a agenda de reequilíbrio fiscal. Com isso, o mercado passou a entender que o ajuste no País seria mais lento, provocando depreciação da nossa moeda e aumento do risco-país e das taxas mais longas de juros.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024

PIX ATINGE NOVO RECORDE DE TRANSAÇÕES DIÁRIAS, COM 224,2 MILHÕES NA ÚLTIMA SEXTA-FEIRA

Antes, o volume mais alto havia sido contabilizado no dia 7 de junho, com 206,8 milhões de transações

Por Cicero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - O Banco Central informou nesta segunda-feira, 8, que registrou 224,2 milhões de transações com Pix na última sexta-feira, o novo recorde diário. Antes, o volume mais alto havia sido contabilizado no dia 7 de junho, com 206,8 milhões de transações.

“Os números são mais uma demonstração da importância do Pix como infraestrutura digital pública, para a promoção da inclusão financeira, da inovação e da concorrência na prestação de serviços de pagamentos no Brasil”, diz o BC, em nota.

Pix por aproximação

O Banco Central (BC) e o Conselho Monetário Nacional (CMN) já haviam anunciado, na semana passada, novas regras no sistema Open Finance para viabilizar o Pix por aproximação. Segundo o BC, as medidas vão diminuir etapas nos pagamentos online e possibilitar a oferta do Pix em carteiras digitais.

A chefe de subunidade do departamento de regulação do sistema financeiro do Banco Central, Janaína Attie, afirmou que as mudanças nos pagamentos pelo Pix devem chegar ao público geral em fevereiro de 2025. O BC informou que haverá mudanças no Open Finance para viabilizar essa modalidade.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 08/07/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

PETRÓLEO RECUA COM ENFRAQUECIMENTO DO FURACÃO BERYL

O contrato do WTI para setembro caiu 1%, a US\$ 81,41 o barril, e o do Brent recuou 1,04%, para US\$ 85,65 o barril

Por Valor — São Paulo



— Foto: Keri Jackson/Pixabay

Os contratos futuros do petróleo registram queda nesta segunda-feira (8), à medida que o furacão Beryl atinge o Texas (EUA) e se enfraquece para uma tempestade tropical. Os portos ao longo da costa do Texas suspenderam as operações, o que poderia afetar as exportações de petróleo bruto.

O contrato do WTI, a referência americana, para setembro caiu 1%, a US\$ 81,41 o barril, e o do Brent, a referência global, recuou 1,04%, para US\$ 85,65 o barril.

Parece haver pouco impacto da passagem do Beryl na atividade de refino e o efeito na produção offshore provavelmente será limitado, afirma a consultoria de energia Ritterbusch, em nota. “Grande

parte do declínio dos preços de hoje parecia o desdobramento de um cenário clássico de comprar o boato em detrimento às notícias”, acrescenta a empresa.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2024

MINÉRIO DE FERRO CAI 3% NA BOLSA DE DALIAN

Contratos para setembro, os mais negociados, fecharam a 825,5 yuans (US\$ 113,56) a tonelada
Por Valor — São Paulo

Os futuros do minério de ferro negociados na Bolsa de Dalian encerraram o primeiro pregão da semana em queda, em meio à incertezas sobre o setor imobiliário na China e com os crescentes estoques nos portos chineses.

Os contratos para setembro, os mais negociados, fecharam em queda de 3,34%, a 825,5 yuans (US\$ 113,56) a tonelada.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2024

VÁCUO REGULATÓRIO EM INFRAESTRUTURA REPRESA EMISSÕES DE DEBÊNTURES

Lei das debêntures do setor completa seis meses ainda sem regras complementares de ministérios e com empresas à espera

Por Liane Thedim e Rita Azevedo — Do Rio e de São Paulo



Guenka, do Souto Correa: “Não me parece que vamos ter solução rápida” — Foto: Divulgação

A edição da lei que criou as debêntures de infraestrutura e alterou regras das incentivadas completa seis meses amanhã sem que nenhuma operação sob as novas normas tenha saído do papel. A expectativa era que o decreto que regulamentou o instrumento, em março, fosse deslançar as emissões, mas o texto decepcionou ao determinar que cada ministério deveria emitir documentos fixando critérios complementares. Até agora, não há portarias publicadas. Sem segurança jurídica para montar as operações, empresas e escritórios de advocacia congelaram projetos - e o prazo de validade de autorizações que já haviam sido concedidas, e cujas operações vinham abastecendo o mercado desde janeiro, venceu em 26 de junho.

“As operações estão represadas, e o fim do prazo das autorizações vigentes vai secar a linha de financiamento para o setor de infraestrutura, uma área super-relevante”, alerta Mariana Guenka, sócia do Souto Correa Advogados. Celso Contin, sócio do Vieira Rezende Advogados, diz que, no escritório, R\$ 1 bilhão em operações aguardam as normas, sobretudo de empresas de energia, transportes e saneamento. “Nós e o mercado como um todo ficamos frustrados. Todo mundo perde, porque as empresas esperam para investir e deixam de gerar empregos, receita e pagar impostos”, diz ele.

Até agora, só o Ministério de Minas e Energia (MME), o de Transportes e o de Portos e Aeroportos deram passos significativos para esclarecer dúvidas do mercado. O primeiro publicou orientações detalhadas para companhias de geração de energia por fonte renovável e de minigeração distribuída enquadrarem seus projetos. O segundo colocou uma minuta de portaria em consulta pública, já encerrada, mas ainda não publicou o texto final. E o de Portos e Aeroportos abriu, na sexta-feira, consulta pública para sua minuta.

O Ministério das Comunicações, em resposta ao Valor, informou que a previsão é publicar as normas até o fim do ano, mas afirma que, enquanto isso, o setor pode emitir normalmente as debêntures



incentivadas, que garantem isenção de Imposto de Renda à pessoa física, e as de infraestrutura - cujo incentivo fiscal fica com o emissor. A mesma orientação dá o Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, a quem cabe fiscalizar projetos de saneamento. “O fato de o MIDR ainda não ter portaria atualizada não impede o recebimento e análise de projetos para enquadramento e posterior emissão de debêntures após autorização da CVM.” As pastas de Saúde e Educação não deram previsão.

Até a lei que criou as debêntures de infraestrutura e passou a reger as incentivadas, as empresas precisavam de autorização projeto a projeto, o que tornava a montagem da operação lenta. A nova legislação acabou com a exigência, mas estabeleceu que cada ministério elaborasse seu conjunto geral de regras, que permitiria uma espécie de autodeclaração de enquadramento. Em 26 de março, o decreto que regulamentou a lei deu 90 dias para as empresas usarem as autorizações já emitidas pelas normas anteriores. Para aproveitar o bom momento do mercado, com forte demanda e baixos prêmios de risco após a taxação dos fundos fechados exclusivos e as restrições do Conselho Monetário Nacional (CMN), em fevereiro, às emissões de Letras de Crédito Imobiliário (LCIs), do Agronegócio (LCAs), Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRIs) e do Agronegócio (CRAs), muitas empresas aproveitaram e anteciparam emissões.

Segundo dados da Anbima, que representa os mercados financeiro e de capitais, de janeiro a maio deste ano foram emitidos R\$ 44,9 bilhões em debêntures incentivadas, quase o dobro dos R\$ 23 bilhões do mesmo período de 2023, quando o mercado foi abalado pelo episódio da Americanas. Agora, porém, gestores se queixam de desequilíbrio no mercado e falta de previsibilidade de emissões, além de taxas muito reduzidas pela forte procura. Com isso, bancos e gestoras, como Bradesco, Itaú, Santander e Sparta, fecharam fundos para captação até que o mercado volte a se equilibrar. “Quando sair a regulamentação toda, talvez até tenhamos excesso de oferta”, diz Guenka.

Leonardo Miranda, sócio do TozziniFreire Advogados, também alerta que, como o decreto que regulamentou a lei “deixa beiradas”, o perigo agora é o momento em que a última etapa será cumprida, diante do cardápio de projetos à frente, com leilões de concessão em vista. “Talvez ela não chegue a tempo. Estamos falando de muito dinheiro em setores de interesse nacional. É uma pena. O governo lançou as debêntures de infraestrutura, um instrumento que é bom, mas falta a última milha.”

O advogado lembra que o grande diferencial das debêntures de infraestrutura é o fato de serem adequadas ao perfil de fundos de pensão, bolso polpudo que as empresas querem acessar. Seu temor não é por alguma regra inadequada e sim pelo “timing”. “O setor de energia, por exemplo, é estável e previsível, não tenho receio do que virá de MME e Transportes, porque são setores habituados a emissões via debêntures, mas os fundos de pensão são conhecidos por serem lentos na tomada de decisões.”

Todo mundo perde, porque as empresas esperam para investir e deixam de gerar empregos e pagar impostos” — Celso Contín

Guenka diz que seus clientes já estão na fase de avaliar soluções temporárias para sanar necessidades imediatas, como um empréstimo-ponte, por exemplo. Já Miranda vê como alternativa possível a emissão de debênture corporativa, sem incentivo fiscal. Assim, quando a empresa puder emitir os novos papéis, resgata as antigas. No entanto, para ele, é pouco provável que essa opção seja adotada, por ser mais cara. Assim, acredita que tudo deve permanecer parado.

“Não me parece que vamos ter solução rápida. Se todos os ministérios abrirem consulta pública, a demora será ainda maior, apesar de a medida ter o lado positivo de ouvir o mercado”, diz Guenka. A minuta do Ministério de Portos e Aeroportos publicada na sexta, inclusive, não foi bem recebida pelo setor por restabelecer a necessidade de autorização projeto a projeto.

A sócia do Souto Correa revela que bancos têm feito propostas para emissões de debêntures de infraestrutura, principalmente em saneamento, mobilidade, energia renovável e geração distribuída. No entanto, diz, projetos estão começando a ser formatados sem que todas as regras do jogo

estejam à mesa. Por exemplo, se vai ter fiscalização, como e quem fará e se o projeto se enquadra mesmo. “Alguns setores ficaram muito em aberto no decreto, como, por exemplo, irrigação e saneamento, ao contrário de mobilidade urbana.”

Alberto Faro, sócio do Machado Meyer Advogados, diz que, no seu escritório, R\$ 1 bilhão está em compasso de espera. No entanto, ele é voz dissonante do mercado e entende que as empresas poderiam estar emitindo normalmente, mesmo sem as portarias. “Não temos plena segurança jurídica porque a linguagem do decreto deu margem a isso, mas as captações não deveriam estar paradas. Temos base para seguir com incentivadas até as novas portarias.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2024

TRANSPORTE NO RIO GRANDE DO SUL RETOMA OPERAÇÕES, MAS AINDA SOFRE IMPACTO DE ENCHENTES

No auge da crise, o Estado chegou a registrar 403 pontos de bloqueio parcial ou total, em mais de 13 mil estradas estaduais e federais

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Estradas bloqueadas ainda retardam a retomada — Foto: Eddy Castro/Agência O Globo

Passados dois meses das enchentes que atingiram o Rio Grande do Sul, o setor de transportes já retomou diversas operações, mas ainda sofre impactos duros.

No caso das rodovias, no auge da crise, o Estado chegou a registrar 403 pontos de bloqueio parcial ou total, em mais de 13 mil estradas estaduais e federais. Hoje, 76% dos pontos já foram liberados, segundo a Secretaria de Logística e Transportes do Estado.

Os trechos bloqueados são aqueles em que as pontes caíram ou tiveram sua estrutura comprometida. Segundo o monitoramento em tempo real feito pelo Estado, entre as vias que ainda apresentam bloqueio total estão a ERS-441, na região de Bento Gonçalves, a ERS-130, na região das cidades de Lageado e Estrela, e a ERS-348, nos municípios de Ivorá, Santos Anjos e Agudo.

No caso dos portos, a secretaria afirma que o de Porto Alegre, que foi duramente afetado pela enchente, opera a partir de um plano de contingência. Os portos de Pelotas e Rio Grande seguem em operação. Nas últimas semanas, o porto de Rio Grande viveu um efeito de redução de profundidade do canal de acesso pelo qual trafegam os navios, devido ao acúmulo de sedimentos carregados pela água. Com isso, o calado foi reduzido provisoriamente de 14,2 metros para 11,9 metros, desde 14 de junho. Porém, a autoridade portuária já iniciou a dragagem de recuperação, contratada em caráter emergencial, segundo a Portos RS.

O maior impacto que persiste hoje é no setor aéreo, diante do fechamento do aeroporto de Porto Alegre. O governador Eduardo Leite (PSDB) afirmou na quarta-feira (3), em entrevista à GloboNews, que o terminal da capital poderia ser reaberto em outubro, mas que o diagnóstico da pista de pouso e decolagem ainda está em curso. Enquanto isso, os pousos e decolagens estão sendo feitos na Base Aérea de Canoas.

A secretaria de transportes também informou que os terminais operados por ela estão funcionando normalmente, nas cidades de Passo Fundo, Santo Ângelo, Torres, Capão da Canoa, Canela, Rio Grande, Erechim e Carazinho. Nos terminais de Santo Ângelo e Passo Fundo, houve um aumento de voos regionais: são 16 novos voos semanais em Passo Fundo e dois novos voos semanais em Santo Ângelo.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 08/07/2024

EMISSÃO DE DEBÊNTURES TRAVA MESMO COM NOVAS REGRAS

Mercado ainda aguarda por portarias ministeriais, importantes para reduzir insegurança jurídica
Por Liane Thedim e Rita Azevedo — De São Paulo

A edição da lei que criou as debêntures de infraestrutura e alterou regras das incentivadas completa seis meses sem que nenhuma operação sob as novas regras tenha saído do papel. A expectativa era que o decreto que regulamentou o instrumento, em março, fosse deslanchar as emissões, mas o texto decepcionou ao determinar que cada ministério deveria emitir documentos com critérios complementares. Até agora, não há portarias publicadas. Sem segurança jurídica para montar as operações, empresas e escritórios de advocacia congelaram projetos.

“As operações estão represadas e o fim do prazo das autorizações vigentes vai secar a linha de financiamento para infraestrutura”, diz Mariana Guenka, do Souto Correa Advogados. Celso Contin, do Vieira Rezende Advogados, afirma que, no escritório, há R\$ 1 bilhão em operações aguardando essas normas, sobretudo nos setores de energia, transportes e saneamento: “Ficamos frustrados. Todo mundo perde porque as empresas esperam para investir e deixam de gerar empregos, receita e pagar impostos”, diz.

Só os ministérios de Minas e Energia (MME), dos Transportes e de Portos e Aeroportos deram passos para esclarecer dúvidas do mercado. O MME publicou orientações para a geração de energia por fonte renovável e a minigeração distribuída enquadrarem projetos. O ministério dos Transportes colocou minuta de portaria em consulta pública, à semelhança do que fez o de Portos e Aeroportos. Até a lei que criou as debêntures de infraestrutura e passou a reger as incentivadas, as empresas precisavam de autorização projeto a projeto, o que tornava o processo de montagem da operação mais lento. A nova legislação acabou com a exigência, mas previu que cada ministério elaborasse seu conjunto geral de regras.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2024

AGENDA DE POLÍTICA: CÂMARA SE PREPARA PARA VOTAR REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Deliberação está prevista para ocorrer entre quarta e quinta-feira; Pacheco deve apresentar proposta de renegociação de dívidas dos Estados

Por Marcelo Ribeiro, Caetano Tonet e Fabio Murakawa



Grupo de trabalho apresenta parecer da regulamentação da reforma tributária — Foto: Lula Marques/ Agência Brasil

Às vésperas do recesso parlamentar, as atenções estão voltadas ao plenário da Câmara, onde deve ocorrer, entre quarta (10) e quinta-feira (11), a votação do texto principal da regulamentação da reforma tributária. O parecer elaborado pelo grupo de trabalho foi apresentado na semana passada e ainda deve ter ajustes.

Integrantes do GT devem se reunir com bancadas partidárias e temáticas, ouvir sugestões e negociar mudanças. Ficaram de fora pontos polêmicos nessa versão inicial, como a inclusão de carnes na cesta básica nacional.

Apesar de Arthur Lira (PP-AL) ter sinalizado que a votação do segundo texto da regulamentação da tributária ocorreria a partir de agosto, os membros do GT apresentarão o parecer nesta segunda-feira (8). O presidente da Casa também pretende colocar em votação a reforma do novo Ensino Médio, que volta à Câmara após mudanças feitas pelos senadores.



No Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG) pretende apresentar e votar o texto do projeto que estabelece novas regras para o renegociação da dívida dos Estados com a União. A expectativa, segundo interlocutores do presidente do Senado, é que a votação aconteça na quinta-feira (11).

A proposta de emenda à Constituição (PEC) que confere autonomia financeira ao Banco Central volta à pauta de quarta-feira (10) da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ).

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) tem compromissos fora do país. Ele participará da 64ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados, no Paraguai, e também viaja para Bolívia, onde deve se encontrar com o presidente Luis Arce.

Abaixo, os principais eventos previstos:

Palácio do Planalto

- Segunda-feira (8): Lula viaja ao Paraguai para participar da 64ª Cúpula de Chefes de Estado do Mercosul e Estados Associados;
- Terça-feira (9): Presidente vai a Santa Cruz de La Sierra, na Bolívia, para visita oficial e encontro bilateral com o presidente Luis Arce.

Câmara dos Deputados

- Segunda-feira (8): Expectativa para apresentação do parecer sobre o segundo projeto sobre a regulamentação da reforma tributária;
- Quarta (10) e quinta-feira (11): Previsão de votação do texto principal da regulamentação da reforma tributária;
- Quarta-feira (10): Ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho deve comparecer ao colegiado de turismo para apresentar as prioridades da pasta;
- Quarta-feira (10): Ministro dos Direitos Humanos, Silvio Almeida toma café da manhã com integrantes da comissão de direitos humanos.

Senado Federal

- Segunda-feira (8): Rodrigo Pacheco deve protocolar proposta de renegociação de dívidas dos Estados;
- Terça-feira (9): Comissão Temporária sobre Inteligência Artificial vota o relatório do senador Eduardo Gomes (PL-TO);
- Terça-feira (9): Conselho de Ética tem reunião marcada para a análise de 19 itens. A maior parte das petições solicitam a abertura de procedimento disciplinar contra parlamentares, como os senadores Flávio Bolsonaro (PL-RJ), Jorge Kajuru (PSB-GO), Marcos do Val (Podemos-ES), Randolfe Rodrigues (sem partido-AP), Davi Alcolumbre (União-AP) e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco;
- Terça-feira (9): Pauta da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) prevê a deliberação do projeto que regulamenta o mercado de cigarros eletrônicos no país;
- Quarta-feira (10): Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) pode votar proposta de emenda à Constituição (PEC) que confere autonomia financeira ao Banco Central;

- Quinta-feira (11): Expectativa para votação do projeto com novas regras de renegociação das dívidas dos Estados com a União.

Judiciário

O Supremo Tribunal Federal (STF) está em recesso. O plantão está dividido entre o vice-presidente, ministro Edson Fachin, que responde pela presidência entre 1º e 16 de julho, e o presidente, ministro Luís Roberto Barroso, que assume os trabalhos entre os dias 17 e 31 de julho.

Os ministros Gilmar Mendes, Dias Toffoli, Alexandre de Moraes e André Mendonça trabalharão normalmente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2024



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

NAVIO DE CONTÊINERES VOLTA A ATRACAR NO PORTO DE ITAJAÍ APÓS 1 ANO E MEIO E TRAZ MAIS DE 1900 VEÍCULOS

Desde 2023, com a saída da empresa que prestava o serviço e sem um novo contrato, o Porto de Itajaí estava recebendo apenas cargas gerais.

Por Sofia Mayer, Morgana Fernandes, g1 SC e NSC TV



Navio de contêineres volta a atracar no Porto de Itajaí após 1 ano e meio — Foto: Gerson Alves da Silva Junior/ Divulgação

Após um ano e meio, um navio de contêineres voltou a atracar no Porto de Itajaí, no Litoral Norte de Santa Catarina, no fim da tarde deste domingo (7).

A embarcação trouxe consigo, em 600 contêineres, 1901 veículos da marca BYD, além de 13 ônibus e 66 caixas de tecido, segundo a superintendência do porto. A carga veio de Singapura e tem como destino Vitória (ES). A operação (descarga do navio) acontece na segunda-feira (8).

Desde 2023, com a saída da empresa que prestava o serviço e sem um novo contrato, o Porto de Itajaí estava recebendo apenas cargas gerais, como carros, celulose e vergalhões.

O Star Lysefjord entrou no canal de acesso aos portos por volta das 17h, depois da manobra de saída de outro navio de cargas gerais.

O navio deve sair do porto entre terça (9) e quarta-feira (10).

Conforme a superintendência, em 2022 o Porto de Itajaí chegou a movimentar mais de 4 milhões de toneladas, entre cargas gerais e containerizadas.

Em 2023, sem os contêineres, o número caiu para 370 mil toneladas

Em 2024, o valor está em pouco mais de 102 mil toneladas. Um prejuízo estimado em pelo menos R\$120 milhões.

Contrato

A operação acontece através de um contrato de concessão temporária. A empresa vencedora da licitação no final de 2023 transferiu, no último mês, o serviço para a empresa JBS/Seara. O contrato tem validade de dois anos, enquanto o governo federal prepara o edital de arrendamento definitivo.

A empresa tem como compromisso entregar a movimentação de 44 mil contêineres por mês, segundo edital.

O Porto de Itajaí é público, de responsabilidade do governo federal e tem administração municipal. Parte da operação é pública e parte privada.

Fonte: G1 – O Portal de Notícias da Valor Econômico - SP

Data: 08/07/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PARA ESTALEIROS, LICITAÇÃO REFORÇA COMPROMISSO COM RETOMADA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08/07/2024 - 19:12

Arquivo/Divulgação



Após publicação de edital da Transpetro para aquisição de 4 navios, Sinaval destacou que indústria naval está pronta para projetos e que conta com parque instalado de nível mundial

O Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore informou que recebeu com satisfação a licitação da Transpetro, que reforça o compromisso com a retomada do setor naval nacional. O Sinaval destacou que a indústria está pronta para operar e que os estaleiros contam com um parque instalado de nível

mundial, com investimentos de modernização e construção recentes de novas plantas, além de recursos aplicados em gestão, governança e integridade.

“A nova licitação é um marco para a navegação brasileira, que tanto esperou para voltar a impulsionar o motor da economia que cerca essa atividade, ajudando no desenvolvimento econômico e social do país”, manifestou o sindicato em nota.

A diretoria da Transpetro considera que todos os estaleiros nacionais de grande porte estão aptos, desde que comprovem capacidade econômica e técnica. Caso contrário, o concorrente poderá ser desclassificado, conforme preveem as regras da licitação. “Acredito que os estaleiros nacionais vão responder à nossa demanda porque estão, há muitos anos, sem ter encomendas. E acredito que teremos proposta não só de estaleiros nacionais como de internacionais porque há muito tempo não se tinha demanda”, comentou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, em coletiva de imprensa, nesta segunda-feira (8), na sede da empresa, no Rio de Janeiro (RJ).

A estratégia por construir, em vez de afretar esses navios levou em conta as regras de governança da holding, que faz estudos para verificar o que é melhor para o sistema Petrobras, além de diálogos com todos setores da empresa nos últimos anos, mostrando números estimados de quanto custa afretar, construir no Brasil e construir no exterior,

“Houve um diálogo amplo entre a Transpetro e o sistema Petrobras. Chegou-se à conclusão que é mais barato para o sistema Petrobras hoje construir do que afretar porque esses navios handy são de baixa liquidez no mercado — não tem tanto navio no mercado, o que encarece o preço do afretamento. É mais interessante para o sistema Petrobras construir para fazer frente à baixa liquidez que existe no mercado”, argumentou.

A licitação dos quatro primeiros navios é aberta e internacional. Bacci frisou que a legislação não proíbe que estaleiros em recuperação judicial participem desses projetos, desde que comprovem a capacidade técnica e econômica. “Todos os estaleiros que cumprirem os requisitos técnicos e econômicos da concorrência estão aptos para construir os navios que serão adquiridos”, garantiu.

O presidente da Transpetro ressaltou que a licitação seguiu integralmente as regras de governança e integridade do sistema Petrobras e que todos os estudos demonstram a economicidade favorável à aquisição dos novos navios frente ao afretamento de embarcações. “Essas aquisições de navios anunciadas hoje são grande estímulo à indústria naval brasileira e esperamos que os estaleiros nacionais aproveitem esta oportunidade”, afirmou.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2024

TRANSPETRO PLANEJA LANÇAR MAIS 3 EDITAIS PARA AQUISIÇÃO DE NAVIOS

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 08/07/2024 - 17:52



Marcelo Gonzalez/Divulgação Transpetro

Empresa abriu concorrência para aquisição de 4 Handys e projeta outras licitações para gaseiros e navios MR I e MR II. Programa de ampliação e renovação da frota da Transpetro estima investimentos entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,5 bilhões para obtenção de 25 novas embarcações

A Transpetro espera receber os 4 navios classe Handy, de 15 mil a 18 mil toneladas, até meados de 2028. O cronograma do edital recém-publicado prevê o lançamento ao mar da primeira unidade no primeiro semestre de 2026, com as demais sendo entregues sucessivamente a cada seis meses. Essas primeiras unidades integram o programa de renovação e ampliação da frota da Transpetro (TP25) e estão previstas no grupo dos 16 novos navios, entre gaseiros e embarcações de médio porte, que constam no plano estratégico da Petrobras (2024-2028). Além dos 4 Handys, outros 12 estão em fase de estudos junto ao setor de governança da controladora. A Transpetro prevê um custo do projeto dos 25 navios entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,5 bilhões.

A subsidiária da Petrobras espera concluir até dezembro todas as fases de governança do sistema Petrobras para lançar até janeiro de 2025 um edital para contratação de gaseiros. Na sequência, a Transpetro pretende publicar, em meados de 2025, edital para aquisição de navios Medium Range (MR I e MR II). A intenção é que as demais nove embarcações do TP25 — outros 9 possivelmente MRs I e II — sejam incluídas no próximo plano estratégico da Petrobras (2025-2029), com edital saindo até final de 2025.

“Falamos de 4 editais para construção de navios no Brasil, sendo que 16 navios já estão no plano estratégico [2024-2028] e trabalharemos para colocar os outros 9 no PE 2025-2029 [da Petrobras]”, detalhou o presidente da Transpetro, Sérgio Bacci, durante coletiva de imprensa, na sede da empresa, nesta segunda-feira (8), no Rio de Janeiro (RJ).

Bacci ponderou que, apesar de a inclusão no plano estratégico depender dos critérios de governança da holding, essa demanda de navios saiu de estudos feitos entre a Transpetro e a Petrobras. “Foi um trabalho feito coletivamente e a Petrobras nos mostrou a demanda que ela teria nos próximos anos. Esse número de 25 navios saiu deste trabalho, sendo que 16 estão ok e 9 vamos estudar para por nesse novo plano estratégico”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2024

FÓRUM MARÍTIMO GLOBAL ANUNCIA PROGRESSO EM PROJETOS DE EMISSÃO ZERO

Da Redação **NAVEGAÇÃO** 08/07/2024 - 17:00



O Fórum Marítimo Global afirmou, em seu recém-publicado relatório anual "Zero-Emission Pilots and Demonstration Projects", que muitos dos projetos listados anteriormente progrediram para implantação comercial. Jesse Fahnestock, diretor de descarbonização do Fórum, destacou no LinkedIn que há sinais de mudança, com uma explosão de atividades de inovação focadas no transporte marítimo de emissão zero.

“O relatório deste ano reconhece que as tecnologias de metanol, particularmente embarcações movidas a motores de metanol, estão alcançando viabilidade comercial. Como resultado, testes piloto e de demonstração focados em amônia e hidrogênio são cada vez mais o foco de projetos de inovação”, observou Fahnestock.

No entanto, ele mencionou que alguns projetos no estágio conceitual enfrentam obstáculos relacionados à competitividade, segurança e desenvolvimento da cadeia de suprimentos.

O relatório também indicou um progresso significativo na infraestrutura de abastecimento, essencial para conectar a cadeia de valor marítima à economia do hidrogênio. Porém, ele ressaltou que a produção de combustível inovadora também enfrenta desafios como aprovações ambientais, necessidades de investimento e problemas de demanda de mercado.

O diretor destacou que "sinais de mercado mais fortes e maior apoio financeiro e político são essenciais para garantir que a inovação na produção de combustível marítimo continue no ritmo necessário."

Clique aqui para baixar o relatório deste ano.

<https://globalmaritimeforum.org/report/mapping-of-zero-emission-pilots-and-demonstration-projects-fifth-edition/>

Fonte: **Portal Portos e Navios - RJ**

Data: 08/07/2024

MOVECTA RECEBE LICENÇA PARA DESOVAR CARGAS REFRIGERADAS DE ORIGEM ANIMAL NA BAIXADA SANTISTA

Da Redação **PORTOS E LOGÍSTICA** 08/07/2024 - 16:38



A Movecta, empresa de logística integrada, recebeu a LPCO (Licença, Permissão, Certificado e Outros Documentos) da Coordenação Geral do Sistema de Vigilância Agropecuária do MAPA (Ministério da Agricultura e Pecuária) para desovar cargas refrigeradas de origem animal em seus armazéns refrigerados no terminal alfandegado do Guarujá (SP). Com a certificação, a companhia será pioneira no atendimento das demandas de importação dos principais frigoríficos do país por meio da unidade na baixada santista.

“Este é um passo muito importante e alinhado ao planejamento estratégico da companhia. Somos responsáveis por cerca de 45% de toda a movimentação de cargas refrigeradas na região e a licença nos permite ampliar as atividades com as operações de desova até que a carga seja desembaraçada, monitorando todo o processo e garantindo a eficiência no transporte desde a chegada ao armazém até o transporte para os clientes”, disse Carolina Paiva, gerente comercial da Movecta.

Os recentes indicadores da Movecta no Guarujá mostram uma evolução significativa na operação. A companhia movimentou mais de 12 mil contêineres no primeiro quadrimestre deste ano, registrando alta de 25% nas importações em seu terminal alfandegado. Dentre os segmentos que mais ajudaram a puxar essa alta destacam-se as cargas refrigeradas (68%), papel e celulose, têxteis, químicos e máquinas e equipamentos. A companhia é a única que possui uma câmara frigorífica no terminal alfandegado do Guarujá e detém quase metade de participação de cargas congeladas provenientes do Porto de Santos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/07/2024

AUDIÊNCIA NA CÂMARA DISCUTE QUEM PODE TRABALHAR COM MOVIMENTAÇÃO DE MERCADORIAS NO PORTO

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 08/07/2024 - 16:16



Lei permite que trabalhador com e sem vínculo empregatício atue no setor; projeto restringe atividade a trabalhador avulso

A Comissão de Trabalho da Câmara dos Deputados promove uma audiência pública na terça-feira (9) sobre a movimentação de mercadorias, assim entendidas atividades como carga e descarga de mercadorias a granel e ensacados, pesagem e embalagem, empilhamento e paletização, com ou sem equipamentos de carga e descarga. O debate atende a pedido do

deputado Daniel Almeida (PCdoB-BA).

A Lei 12.023/09 permite que essas atividades sejam exercidas tanto por trabalhadores avulsos quanto por empregados com vínculo formal. Mas o Projeto de Lei 3361/12 altera essa lei para restringir a movimentação de mercadorias a trabalhadores avulsos.

Daniel Almeida é relator da proposta, que aguarda votação na comissão, e quer ouvir representantes sindicais das categorias envolvidas para subsidiar seu parecer.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 08/07/2024

FALTA DE BIOCOMBUSTÍVEIS SUSTENTÁVEIS NO MERCADO EUROPEU PODE ATRASAR METAS DE DESCARBONIZAÇÃO NO TRANSPORTE MARÍTIMO

Da Redação NAVEGAÇÃO 08/07/2024 - 15:39



Um relatório da organização não governamental Transport & Environment (T&E) destacou preocupações sobre a disponibilidade limitada de biocombustíveis "verdadeiramente sustentáveis" nos mercados europeus. Segundo o artigo, a escassez desses biocombustíveis poderá dificultar os esforços de descarbonização no setor de transporte marítimo.

A European Federation for Transport and Environment, comumente referida como Transport & Environment, é um guarda-chuva europeu para organizações não-governamentais que trabalham na área de transporte e meio ambiente.

"A expectativa é de que os biocombustíveis verdadeiramente sustentáveis não estejam disponíveis em quantidade suficiente para atender aos ambiciosos mandatos da União Europeia para descarbonizar o setor de transportes no longo prazo", destacou a organização.

Matérias-primas como óleo de cozinha usado têm volumes restritos nos mercados nacionais, enquanto outras opções, como resíduos florestais, exigem processamento mais avançado e possuem um índice de carbono mais elevado.

Diante desse cenário, o transporte marítimo deveria focar em alternativas como o hidrogênio renovável e combustíveis eletrônicos para reduzir as emissões de gases de efeito estufa. O T&E enfatizou que esses combustíveis de hidrogênio serão essenciais não apenas para o transporte marítimo, mas também para a aviação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 08/07/2024

SANTOS BRASIL ANTECIPARÁ CONCLUSÃO DA AMPLIAÇÃO DO TECON SANTOS

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/07/2024 - 18:17



Capacidade inicialmente prevista para 2031 será entregue ao porto até 2026

A Santos Brasil antecipará em cinco anos a conclusão do projeto que eleva a capacidade do Tecon Santos para 3 milhões de TEUs. Essa capacidade operacional, inicialmente prevista para 2031, será entregue ao porto até 2026.

Para alcançar essa marca, a empresa está antecipando a compra de equipamentos e acelerando as obras de pátio. O ciclo de investimentos da companhia para a ampliação

e modernização do Tecon Santos, teve início em 2019 e envolve um montante de R\$ 2,6 bilhões, dos quais cerca de R\$ 1,3 bilhão já foram investidos.

Em 2024, cerca de R\$ 420 milhões serão destinados ao terminal, elevando sua capacidade dos atuais 2,4 milhões de TEUs para 2,6 milhões de TEUs até o final do ano. Entre 2026 e 2031, data da entrega do projeto completo de ampliação e modernização do terminal, serão realizados investimentos em substituições de equipamentos, melhoria do fluxo, do nível de serviço, descarbonização e sistemas entre outros. Mas tudo o que tem impacto direto em aumento de capacidade será efetuado até 2026.

De acordo com Antonio Carlos Sepúlveda, diretor-presidente da Santos Brasil, a antecipação dos investimentos no Tecon Santos garantirá que a demanda do Porto de Santos, que teve uma média de crescimento em contêiner de 3,3% ao ano na última década, seja atendida nos próximos dez anos. "Nossa estratégia é ter sempre cerca de 200 mil TEUs de capacidade disponível no terminal para que exportadores, importadores e armadores tenham assegurados o espaço para suas cargas, com um elevado nível de serviço no porto mais importante do país", diz.

O projeto de ampliação e modernização do Tecon Santos envolveu inicialmente obras para aprofundamento do cais e de ampliação de sua extensão em 220 metros, totalizando 1.200 metros e fazendo do terminal o único da América do Sul com capacidade de receber simultaneamente até três navios New Panamax, de 366m.

Agora, o foco da Companhia está nas obras de pátio. Já está em andamento a construção de um novo pátio de armazenagem de contêineres. Para dar lugar a essa área, os atuais prédios administrativos serão demolidos e a subestação de energia e as balanças serão transferidas. Um novo prédio administrativo será construído ao lado da portaria terrestre. Além disso, para a ampliação do uso de equipamentos elétricos, estão sendo realizadas obras de eletrificação do pátio e para ampliar o número de tomadas para contêineres refrigerados que atingirá 3 mil unidades.

Entre os equipamentos, os destaques ficam para as aquisições de dois portêineres (guindastes de cais) e oito e-RTGs (guindastes móveis de pátio elétricos), além de duas empilhadeiras para vazios e 50 reboques e 50 terminal tractors para a movimentação de cargas. Todos já em operação.

Outros oito e-RTGs bem com mais dois portêineres estão em fase de compra. Assim como os já adquiridos, são equipamentos de última geração, aderentes ao conceito de economia de baixo carbono e à sustentabilidade do crescimento da atividade portuária. Os e-RTGs e os novos portêineres serão operados de maneira remota, ou seja, o operador ficará instalado em uma sala de controle, o que dará mais segurança e conforto aos profissionais, além de melhor precisão para a operação. O treinamento para a equipe de e-RTG terá início no próximo mês.

Empilhadeiras elétricas e coletores de dados por rádio frequência (RFID) serão utilizados para ampliar a capacidade e aumentar a acuracidade na gestão do estoque. Caminhões e ônibus de circulação interna movidos a GNV e instalação de placas de energia solar também fazem parte do projeto, que está alinhado às metas ambientais da companhia que prevê a neutralização de carbono de suas operações até 2040.

Na área de TI, os investimentos incluíram a compra e implementação de um novo TOS (Terminal Operating System), o OPUS da CyberLogitec, e privilegiam a aquisição de softwares e equipamentos para garantir maior utilização da inteligência artificial no planejamento e operação.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/07/2024

GOLAR LNG FECHA ACORDO DE 20 ANOS PARA IMPLANTAÇÃO DE FLNG NA ARGENTINA

Da Redação OFFSHORE 07/07/2024 - 15:17



A Golar LNG, especialista em gás natural liquefeito flutuante, firmou acordo com a Pan American Energy para uma implantação de um navio FLNG por 20 anos na Argentina.

O projeto FLNG monetizará o gás argentino, explorando os vastos recursos da formação de xisto de Vaca Muerta na Bacia de Neuquina, o segundo maior recurso de gás de xisto do mundo. Espera-se que o projeto propicie exportações de GNL a partir de 2027.

Este empreendimento conta com um contrato de venda de gás da Pan American para o fornecimento de gás e um contrato de fretamento de FLNG com a Golar.

Será utilizado um FLNG da Golar com capacidade de 2,45 milhões de toneladas por ano, fornecendo uma tarifa líquida equivalente de US\$ 2,6 por mBtu com base em 90% de utilização da capacidade com um elemento adicional de preço vinculado a commodities.

O FLNG "Hilli", que será mobilizado, está atualmente trabalhando para a Perenco em Camarões sob o nome "Hilli Episeyo". Foi construído em 1975 e convertido para um FLNG em 2017. Ele encerrará suas operações em Camarões no segundo trimestre de 2026.

Como parte dos acordos, a Golar deterá uma participação de 10% na Southern Energy SA, uma joint venture dedicada com a Pan American Energy, responsável pela compra de gás natural nacional, operações, venda e marketing de volumes de GNL da Argentina.

Segundo a empresa, essa iniciativa deve ser a primeira fase de um possível projeto multiembarcações com a possível adesão de outros grandes produtores de gás natural na Argentina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/07/2024

SUÉCIA PLANEJA PROIBIR DEPURADORES

Da Redação NAVEGAÇÃO 07/07/2024 - 15:17



O governo da Suécia está planejando seguir o exemplo da Dinamarca e proibir o uso de depuradores de navios (scrubbers) em suas águas.

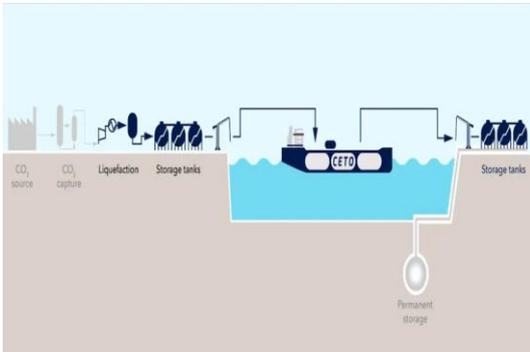
O governo sueco emitiu uma proposta para proibir a descarga de água de lavagem de depuradores de circuito aberto em suas águas a partir de 1º de julho de 2025. A medida seria seguida por uma proibição de descarga de água de lavagem com sangria de depuradores de circuito fechado a partir de 1º de janeiro de 2029.

"Reduzir as emissões no ar transferindo a poluição para o mar não é uma solução sustentável", disse Andreas Carlson, ministro de Infraestrutura e Habitação do país, em uma declaração no site do governo. "Portanto, agora está sendo feita uma proposta para proibir a descarga dos depuradores na água.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 07/07/2024

DNV E PARCEIROS CONCLUEM QUE NÃO HÁ BARREIRAS TÉCNICAS PARA NAVIOS DE CO2 DE BAIXA PRESSÃO

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 07/07/2024 - 15:16



A Equinor, Gassco, Shell, TotalEnergies e a líder do projeto DNV descobriram que não há impedimentos tecnológicos para uma cadeia de transporte de navios de CO2 de baixa pressão. As empresas parceiras realizaram estudo no âmbito do "CO2 Efficient Transport via Ocean (Ceto)" [Transporte Eficiente de CO2 via Oceano, em português], projeto conjunto que culminou com o lançamento de um relatório. O Ceto foi financiado pelos parceiros do projeto e pela Gassnova — empresa estatal norueguesa de captura e armazenamento de carbono — por meio do programa CLIMIT-Demo.

Para que a Captura e Armazenamento de Carbono (CCS) desempenhe um papel significativo em ajudar o mundo a reduzir as emissões, transportar grandes quantidades de CO2 será vital. Os oleodutos serão uma opção, mas onde a fonte de captura e os locais de armazenamento não puderem ser facilmente conectados, o transporte por navio será crucial. Para atingir a escala necessária para a viabilidade comercial nos navios, soluções de baixa pressão (aproximadamente 7 bar a -49°C) são consideradas uma alternativa atraente.

Durante o processo de Qualificação Tecnológica, os parceiros do projeto examinaram aspectos fundamentais da cadeia de valor do transporte de navios de CO2. A produção de CO2 líquido, as características e impurezas no CO2 líquido que poderiam afetar o transporte, o conceito da planta, o manuseio de carga, até o projeto básico de um transportador de CO2 líquido de 30.000 m3 foram avaliados.

O Ceto demonstrou que o transporte de CO2 em condições de baixa pressão é viável e que a tecnologia está pronta para o primeiro uso. Em termos de design de embarcação, as atividades mostram que um transportador dedicado de LCO2 poderia ser projetado, alinhado a regras e regulamentos internacionais relevantes, incluindo o código IGC da IMO e as regras de navios da DNV para resistência e estabilidade globais.

Erik Mathias Sørhaug, diretor de Desenvolvimento de Negócios de Transporte de CO2 na DNV, disse: “Foi uma honra para a DNV liderar esta iniciativa. O projeto demonstrou que uma solução de baixa pressão é tecnicamente viável, o que permitirá soluções de transporte de baixo custo para projetos de CCS”.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2024

TVV BATE RECORDE EM MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES PARA UM PRIMEIRO TRIMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/07/2024 - 15:16



O Terminal Portuário de Vila Velha (TVV) somou o maior volume de movimentação de contêineres para um primeiro trimestre, somando 56,3 mil boxes, o que representa um crescimento de 63% se comparado ao mesmo período de 2023.

De acordo com Gustavo Paixão, diretor do TVV, a continuidade da forte exportação de café pelo estado do Espírito Santo contribuiu diretamente para os resultados do período. Segundo dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), a exportação de café do Brasil no

acumulado do mês de junho até a terceira semana, já superou o total exportado em junho completo de 2023.

Outro fator que impactou os resultados do TVV está relacionado ao aumento da importação de veículos elétricos em contêiner flat rack, serviço inédito no Brasil, ideal para grandes cargas, realizado em parceria entre o TVV e a Cosco, companhia chinesa.

Dados da Administração Geral da Alfândega da China mostram que o Brasil é o país que mais compra carros elétricos chineses no mundo, tornando-se o primeiro do ranking mundial em volume no acumulado de janeiro a abril de 2024, somando 88,32 mil unidades. “No TVV, o cenário não é diferente. Somente em 2023, recebemos, ao todo, 44.600 veículos elétricos da China, em parceria com a Cosco. Além disso, fomos reconhecidos como um dos fornecedores destaque da empresa chinesa em 2023, tendo alcançado 25% de participação no volume de carros elétricos movimentados pela companhia”, ressalta.

Recentemente, foi anunciado pela Log-In Logística Integrada o aporte de R\$ 42 milhões, em obras que estão em andamento, para tornar o TVV o primeiro Terminal Portuário da América Latina a contar com operação remota de portêiner. O investimento faz parte do acordo de concessão do TVV, renovado em 2020, que prevê aportes de R\$ 147 milhões nos três primeiros anos do novo contrato, chegando a R\$ 500 milhões até 2048.

Três portêineres estão sendo modernizados e são os maiores equipamentos de todo o complexo portuário. São responsáveis pela movimentação de grande parte das cargas de contêiner que chegam ao Espírito Santo. “Com as melhorias que estão sendo implementadas nos portêineres, os operadores poderão controlar os equipamentos de forma 100% remota, por meio de um sistema de câmeras que permite uma visão 3D de todo o processo. Isto não só garante mais segurança para as pessoas, como maior performance para as operações”, explica.

Além da modernização dos portêineres, as obras em curso no TVV incluem a implementação de dois novos gates automatizados e a aquisição de um novo semirreboque com capacidade superior à anterior, passando de 35 para 65 toneladas e saindo de 12 para 14 unidades.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2024

CODEBA E COMPANHIA DE PESQUISA MINERAL BAIANA CELEBRAM ACORDO PARA ESTIMULAR CRESCIMENTO SUSTENTÁVEL

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 07/07/2024 - 15:15



Convênio foi assinado no mesmo dia em que a autoridade portuária da Bahia formalizou parceria com o Iclei – Governos Locais pela Sustentabilidade

A Codeba e a Companhia Baiana de Pesquisa Mineral (CBPM) celebraram acordo de cooperação técnica para promover avanços nas pesquisas do potencial do setor com foco na sustentabilidade e nas atividades econômicas. A iniciativa está em consonância com as premissas da Agenda ESG (sigla em inglês para gestão ambiental, social e de governança). O

contrato tem duração de dois anos.

Atualmente, a Codeba é o único complexo público portuário filiado ao Iclei no Brasil e conta com a expertise da organização global, presente em cerca de 2.500 governos locais e regionais comprometidos com o meio ambiente, para tornar os três portos sob sua jurisdição (Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus) exemplos de sustentabilidade.

O presidente da autoridade portuária da Bahia, Antonio Gobbo, destacou a importância da integração com a CBPM para otimizar a cadeia logística e maximizar o potencial econômico do estado. "Por meio deste acordo, vamos trabalhar em sinergia para desenvolver soluções logísticas sustentáveis que atendam às necessidades específicas do setor de mineração, garantindo mais competitividade e agilidade no escoamento da produção. E assim vamos atuar em todas as demais cadeias que escoam a produção pelos nossos portos, com o apoio do Iclei e de outros órgãos comprometidos com a sustentabilidade", comentou Gobbo.

Entre as ações previstas no acordo com a CBPM, estão previstos estudos para o aprimoramento do planejamento e fluxo de produtos e informações, associados a iniciativas que estimulem a melhoria da logística sustentável no setor mineral. Para o presidente da CBPM, Carlos Borel, esta parceria é essencial para fortalecer a infraestrutura logística e atrair novos investimentos para o setor mineral baiano.

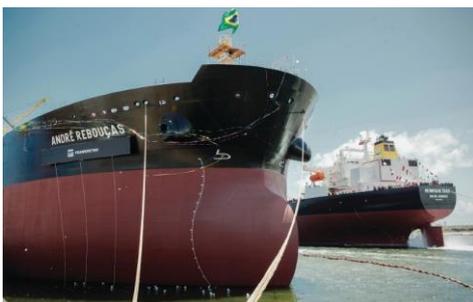
"A colaboração com a Codeba possibilitará avanço significativo na eficiência das operações logísticas, beneficiando as empresas parceiras e a economia local. Estamos empenhados em criar um ambiente favorável para o crescimento sustentável da mineração", disse Borel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 07/07/2024

TRANSPETRO FARÁ LICITAÇÃO PARA AQUISIÇÃO DE 4 NAVIOS PARA AMPLIAÇÃO DA FROTA

Por Danilo Oliveira INDÚSTRIA NAVAL 05/07/2024 - 22:13



Arquivo/Divulgação

Na próxima semana, diretoria da empresa detalhará certame do primeiro programa de renovação da frota. Abertura das propostas está prevista para próximo dia 7 de outubro

A Transpetro fará uma licitação para a aquisição de 4 navios de transporte de produtos claros de 15.000 TPB a 18.000 TPB (toneladas de porte bruto), para operações de cabotagem no litoral brasileiro. A comissão de licitação informou, nesta sexta-feira (5), que a abertura das propostas está prevista para o próximo dia 7 de outubro, às 12 horas. A diretoria da Transpetro concederá



entrevista coletiva, na próxima segunda-feira (8), para anunciar e detalhar a primeira licitação para os primeiros navios do programa de ampliação e renovação da frota.

Em abril, durante evento promovido pelo IBP, no Rio de Janeiro, o presidente da Transpetro, Sergio Bacci, havia afirmado que a subsidiária da Petrobras esperava lançar, até o final de maio, o edital de licitação para a construção de quatro navios classe Hand para a frota da empresa. Na ocasião, ele disse que os projetos já constavam no plano estratégico da Petrobras (2024-2028) e que estavam na fase final de aprovação junto à governança da holding.

A Transpetro tem interesse de ampliar a frota própria com a incorporação de gaseiros e navios de transporte de produtos claros e escuros, de 7.000 a 48.000 TPB (toneladas de porte bruto), padrão de navios MR1 e MR2 que já operam atualmente para a companhia. Além dos quatro navios, estão em estudo outros oito gaseiros e quatro navios MR1. A expectativa inicial era que esses 12 projetos passassem para a área de governança da Petrobras no segundo semestre, com os editais publicados em 2025.

A companhia de logística multimodal de petróleo e derivados atualmente conta com uma frota de 33 navios e opera 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres) e cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos. Em 2023, a Transpetro realizou R\$ 522 milhões em investimentos. A maior parte dos recursos foi destinada ao segmento de transporte marítimo (R\$ 322 milhões), com foco nas manutenções programadas dos navios (docagens) e projetos de eficiência energética e operacional das embarcações.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/07/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 08/07/2024