

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 059/2024
Data: 10/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR CONCESSÕES DE RODOVIAS EM SÃO PAULO E MINAS GERAIS	4
PETROBRAS VAI CONSTRUIR NAVIOS COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO PARA RETOMADA DE PROGRAMA NAVAL	5
FERROVIA QUE ESCOA CARGAS AO PORTO DE SANTOS RECEBE NOVAS LOCOMOTIVAS	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
CONSTRUÇÃO NAVAL VÊ UM “MARCO” NAS 4 NOVAS ENCOMENDAS DA TRANSPETRO	7
AEROPORTO DO RECIFE É ÚNICO DO NE NO RANKING DOS MELHORES DO MUNDO	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	10
ANTAQ DIVERSIFICA CANAIS DE ATENDIMENTO À POPULAÇÃO E EMPRESAS	10
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	11
PROGRAMA MONITORA: PLATAFORMA DA SENATRAN FAZ RANKING DOS RESULTADOS DE ÓRGÃOS DE TRÂNSITO EM.....	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – UMA NOVA ERA PARA A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Novos voos</i>	13
<i>No Congresso</i>	13
<i>PEC das Praias 1</i>	13
<i>PEC das Praias 2</i>	13
<i>Homenagem</i>	13
NACIONAL - BRASIL E BOLÍVIA ASSINAM ACORDOS PARA INVESTIMENTOS NO SETOR ENERGÉTICO	14
LULA DESTACA IMPORTÂNCIA DO ACESSO AO PACÍFICO PARA OS DOIS PAÍSES	14
NACIONAL - PLANO SAFRA AGRADA SETOR, MAS AINDA ENFRENTA DESAFIOS PARA CRÉDITO.....	15
NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA DEBATE OPORTUNIDADES NO PIAUÍ	16
REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE VIAGEM INAUGURAL DE NAVIO CHINÊS	17
REGIÃO NORTE - MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS CONFIRMA PRESENÇA NO NORTE EXPORT	18
PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2024	19
REGIÃO SUDESTE - VLI INAUGURA CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL EM BELO HORIZONTE.....	20
BAHIA ECONÔMICA - BA	21
FUP EXIGE CANCELAMENTO DA VENDA DA REFINARIA DE MATARIPE APÓS INDICIAMENTO DE BOLSONARO.....	21
RELATÓRIO FINAL DA REFORMA MANTÉM CARNES FORA DA CESTA BÁSICA E ARMAS SEM “IMPOSTO DO PECADO”	22
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	23
BRASIL PRECISA CRIAR MERCADO INTERNO DE HIDROGÊNIO SE QUISER EXPORTAR	23
VEM AÍ: LOGISTIQUE 2024 COM PARTICIPAÇÃO ESPECIAL DO IBL	23
PETROBRAS RETOMA CONTRATAÇÕES DE NAVIOS COM O PROGRAMA DE RENOVAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE FROTA PRÓPRIA OPERADA PELA TRANSPETRO	24
NA BOLÍVIA, FÁVARO FIRMA ATOS PARA AUMENTAR A OFERTA DE FERTILIZANTE NA AGROPECUÁRIA BRASILEIRA	26
DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS PODE SER VOTADA NO SENADO NESTA QUARTA.....	27
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	28
AUMENTAR LIMITE DE EMISSÃO EM PL DO HIDROGÊNIO NÃO BENEFICIA ETANOL, DIZEM ORGANIZAÇÕES	28
SHELL DEVOLVE BLOCO NO PRÉ-SAL POR PROSPECTIVIDADE LIMITADA.....	29
PPSA ELEVA EM 4,5 MILHÕES DE BARRIS LOTE DE ÓLEO DA UNIÃO DISPONÍVEL PARA LEILÃO	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
GOVERNO FAZ ACORDO PARA DISCUTIR AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC SEM TRANSFORMAÇÃO EM EMPRESA PÚBLICA	31
DEPUTADOS DISCUTEM ALTERAÇÕES NO TEXTO QUE REGULAMENTA A REFORMA TRIBUTÁRIA.....	32
ESTADOS CONSIDERAM PROJETO DE PACHECO SOBRE DÍVIDA UM AVANÇO, MAS HÁ DISPUTA SOBRE FUNDO	33
ZEMA ADMITE INTERESSE EM REPASSAR CEMIG À UNIÃO EM RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA DE MINAS	34
NAVIO DE GUERRA DE 95 METROS PERDE O EQUILÍBRIO, TOMBA NO PORTO E FICA PARCIALMENTE SUBMERSO NO IRÃ	36
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
PETROBRAS FAZ 1º VOO COM AERONAVE SEM PILOTO PARA LEVAR CARGA ATÉ PLATAFORMAS EM ALTO-MAR	37
PROJETO DE PACHECO PARA DÍVIDA DOS ESTADOS PRIVILEGIA EXCEÇÃO E PROVOCA INSATISFAÇÃO.....	38



SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROPOSTA DE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BANCO CENTRAL	40
‘O PROTAGONISMO DO ESTADO NA ECONOMIA INIBE O INVESTIMENTO PRIVADO’, DIZ EX-SECRETÁRIA DO PPI	40
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
COM FOCO EM INFRAESTRUTURA, BNB APLICA R\$ 26,7 BI NO SETOR EM TRÊS ANOS	47
GRUPOS REFORÇAM INSTALAÇÕES PARA EVITAR PARADAS IMPREVISTAS E MULTAS	48
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	50
CONTTMAF ESPERA AUMENTO DE EMPREGOS A PARTIR DE RENOVAÇÃO DA FROTA	50
HKM METAIS PARTICIPARÁ DA NAVALSHORE 2024 PARA EXPANDIR SUA ATUAÇÃO NO MERCADO NAVAL	51
DNV ATUALIZA REGRAS DE CLASSE PARA NAVIOS E ESTRUTURAS OFFSHORE	52
CADE APROVA FUSÃO DA ENAUTA E DA 3R PETROLEUM.....	53
CANAL DO PANAMÁ PLANEJA RESOLVER SEUS PROBLEMAS DE ÁGUA COM NOVO RESERVATÓRIO	53
CMA CGM INTEGRARÁ COMPUTAÇÃO QUÂNTICA EM OPERAÇÕES MARÍTIMAS.....	54
BÖNING SHIP ESPERA EXPANDIR PARCERIAS NA NAVALSHORE 2024	54
MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE CABEDELLO CRESCE 15% NO 1º SEMESTRE	55
BACCI FAZ UM BALANÇO DE SEU PRIMEIRO ANO À FRENTE DA TRANSPETRO	55
ASSOCIAÇÕES PEDEM VOTAÇÃO DO PL DO HIDROGÊNIO ANTES DO RECESSO PARLAMENTAR	56
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	57
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	58



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS SERÁ BENEFICIADO POR CONCESSÕES DE RODOVIAS EM SÃO PAULO E MINAS GERAIS

Pistas são usadas por caminhoneiros para o transporte de cargas até o cais santista

Por Ted Sartori



Via Appia também é responsável pelo Rodoanel Norte, cujas obras foram retomadas em abril e devem terminar no segundo semestre de 2026 (Wagner Vilas/Enquadrar/Estadão Conteúdo)

As novas concessões rodoviárias no eixo São Paulo-Minas Gerais, adquiridas junto à AB Concessões pela Via Appia, que também é responsável pelo o Rodoanel Norte, devem colaborar muito com o escoamento de cargas para o Porto de Santos. “As concessões estão localizadas em polos logísticos estratégicos. Estão concentradas na

Região Metropolitana de Campinas até Bauru, facilitando significativamente o acesso ao Porto de Santos”, afirma, em nota, a concessionária.

A expectativa da empresa é melhorar os mais de 1,4 mil quilômetros que integram essas concessões. Os investimentos incluem, segundo a Via Appia, a ampliação e manutenção das vias, implementação de tecnologia avançada para gestão de tráfego, melhorias na sinalização e segurança e aprimoramento do atendimento ao cliente. E vão além, incluindo estratégias que beneficiam também o maior complexo portuário do Hemisfério Sul e, de quebra, a economia brasileira.

“Como exemplo, a Via Appia está atualmente negociando junto a um dos maiores conglomerados do mundo na indústria de beverages (bebidas), a implantação de uma fábrica no trecho de nossas rodovias, para o qual estimamos que mais da metade da produção possa ser destinada para exportação por meio do Porto de Santos. Ainda, com a conclusão do trecho norte do Rodoanel Mário Covas, previsto para 2026, espera-se um impacto positivo no escoamento das exportações e importações, tornando o acesso ao Porto de Santos mais eficiente”, revela.

As estradas

No quesito exportações, o estado de São Paulo é responsável por 48,8% dos produtos manufaturados e 41,1% dos industrializados do Brasil, de acordo com números trazidos pela Via Appia. Quando os estados vizinhos são incluídos, esses percentuais aumentam para 71% e 69%, respectivamente, demonstrando a importância estratégica da região para as exportações da indústria brasileira - que vêm crescendo a uma taxa média anual de 24,4% ao longo dos últimos 13 anos.

No setor do agronegócio, São Paulo representa a principal rota de escoamento do Centro-Oeste, com 30% das exportações de soja passando pelo Porto de Santos, observa a empresa. “As rodovias que compõem o sistema Via Nascentes desempenham um papel essencial na economia brasileira, sendo responsáveis pelo transporte de commodities vitais como carvão, cana-de-açúcar, minério de ferro, produtos siderúrgicos e café”, explica a Via Appia, também em nota.

A Via Nascentes engloba a administração de 371 quilômetros de rodovias, ligando Juatuba (MG) a São Sebastião do Paraíso (MG): BR-265, BR-491 e MG-050 (Rodovia Newton Penido).

“As rodovias do sistema Via Colinas e Rodovias do Tietê são também relevantes, pois conectam a região metropolitana de Campinas ao centro-oeste do Estado de São Paulo. Elas são rotas

essenciais para mercadorias provenientes do sul de Minas Gerais e do Mato Grosso do Sul, destinadas ao Porto”, acrescenta a empresa.

A Via Colinas está à frente de 367 quilômetros de estradas, atravessando 17 municípios do interior de São Paulo: Deputado Archimedes Lammoglia, Prefeito Hélio Steffen, Engenheiro Ermênio de Oliveira Penteado, Santos Dumont, Fausto Santomauro, Cornélio Pires, Antônio Romano Schincariol, Presidente Castello Branco, Dom Gabriel Paulino Bueno Couto, Marechal Rondon e Engenheiro Herculano de Godoy Passos.

Já a Rodovias do Tietê atua em mais de 701 quilômetros, atendendo 25 cidades entre Indaiatuba e Campinas: Jornalista Francisco Aguirre Proença, Marechal Rondon, Dr. João José Rodrigues, Comendador Mário Dedini, Rodovia Professor João Hipólito Martins e Ernesto Paterniani.

Ainda há a Via SP Serra, que gere o trecho norte do Rodoanel Mario Covas, abrangendo uma extensão de 44 quilômetros entre Arujá, Guarulhos e São Paulo, pelo Trecho Norte do Rodoanel Mario Covas.

Especialista diz que investir em malha viária é fundamental

Engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia, Luis Claudio Montenegro acha fundamentais iniciativas que visam a ampliação constante de capacidade do Porto de Santos, algo que passa diretamente pelas malhas viárias de São Paulo, consideradas como elemento essencial e estratégico dentro de uma região altamente adensada e com atividade econômica de enorme magnitude.

As taxas de crescimento do Porto de Santos giram, na média dos últimos 10 anos, na ordem de 5% ao ano, observa Montenegro. Continuando essa taxa de crescimento, lembra o engenheiro civil, o Porto chegaria em 2060 com uma movimentação próxima de 1 bilhão de toneladas. Atualmente, compara Montenegro, o complexo portuário santista movimenta algo em torno de 170 milhões de toneladas e o País chega a 1,3 bilhão de toneladas.

“Se a economia do País se estruturar em patamares mais altos e constantes, essa projeção seria ainda em prazo mais curto. Ou seja, todo projeto que amplia a capacidade, melhora a coordenação e permite um fluxo logístico mais eficiente é essencial não só ao Porto de Santos ou ao Estado de São Paulo, mas a todo o País, que tem no Porto de Santos o seu maior equipamento de infraestrutura portuária”, afirma.

Montenegro lembra que, ao se destravar a logística de acesso, os projetos de investimento, seja na infraestrutura interna do Porto, seja nas áreas operacionais, tendem a também se acelerar. “Isso gera emprego, renda e cada vez mais competitividade ao País em mercados globais”, emenda.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2024

PETROBRAS VAI CONSTRUIR NAVIOS COM INVESTIMENTO BILIONÁRIO PARA RETOMADA DE PROGRAMA NAVAL

Recuperação da indústria naval tem sido uma obsessão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva
Por A Tribuna Digital - SP



Recuperação da indústria naval tem sido uma obsessão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) (Divulgação/Petrobras)

A Transpetro, subsidiária de transporte da Petrobras, anunciou a primeira licitação para a construção de quatro navios de transporte de combustíveis. São 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 entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,5

bilhões (entre R\$ 10,9 bilhões e R\$ 13,7 bilhões, ao câmbio do dia) e com taxas especiais, segundo anunciado na segunda-feira (8).

A recuperação da indústria naval tem sido uma obsessão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que fala com frequência sobre a retomada da construção de navios no Brasil desde a sua posse. "Quero que vocês tenham certeza de que a gente vai recuperar a indústria naval brasileira", afirmou o presidente em 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 investimentos em grandes obras e ressuscitar a indústria naval.

Nesta terça-feira (9), Magda disse que o edital para construção de quatro navios de classe handy, publicado na última sexta-feira, 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 derivados de petróleo. "Ficaremos menos expostos a flutuações no preço de frete e vamos reduzir custos", disse ela.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 10/07/2024

FERROVIA QUE ESCOA CARGAS AO PORTO DE SANTOS RECEBE NOVAS LOCOMOTIVAS

Maior do País, Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) aumenta eficiência e capacidade
Por ATribuna.com.br



Com investimento de cerca de R\$ 300 milhões por parte da administradora, as locomotivas atenderão à crescente demanda de carga de grãos, açúcar, fertilizante e outros produtos (Gil Leonardi/Imprensa MG)

Locomotivas com baixo consumo de combustível, adaptadas às condições climáticas brasileiras, com nível de emissões reduzido, projetadas para carregar toneladas e mais toneladas de carga mesmo em trechos íngremes ou curvas acentuadas. Essas são as principais características da dúzia de equipamentos entregues nesta sexta-feira (5), em Contagem (MG), para operação na Ferrovia Centro Atlântica S.A., a FCA. Quem ajudou a fazer os equipamentos, não esconde o orgulho. "Tenho 42 anos de vida com ferrovias. Comecei aos treze 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", expõe Renato Moreno, gerente industrial.

"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", explicou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, durante a cerimônia de inauguração do lote pela empresa responsável do trecho, a VLI S.A.

A Ferrovia Centro Atlântica é a maior do país, atravessando sete estados. Com investimento de cerca de R\$ 300 milhões por parte da administradora, as locomotivas atenderão à crescente demanda de carga de grãos, açúcar, fertilizante e outros produtos, escoados principalmente entre 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", relatou Fábio Marchiori, CEO interino e diretor de Finanças, Supply Chain e Serviços da VLI.

Integração valiosa

O corredor Centro-Sudeste é um sistema logístico essencial para os fluxos de importação e de exportação, conectado ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita, o Tiplam, localizado em Santos (SP). A estrutura do corredor inclui dois terminais integradores, em Uberaba (MG) e Guará (SP), onde é feito o transbordo da carga para o sistema ferroviário.

"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", ponderou 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 o secretário nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro.

Também participaram da cerimônia o governador de Minas Gerais, Romeu Zema, o diretor geral substituto da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Sampaio, a prefeita de Contagem (MG), Marília Campos, entre demais representantes da VLI e autoridades locais.

Avanço tecnológico

Adquiridas junto à Wabtec Brasil, as locomotivas ES43BBi são do tipo heavy-haul, projetadas para garantir o máximo desempenho mesmo em rampas íngremes, túneis apertados ou vias com curvas acentuadas. O modelo tem baixo custo de ciclo de vida, 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.

Com a concretização deste negócio, a VLI acumula a aquisição de 23 locomotivas em um período de pouco mais de um ano, com investimentos que ultrapassam R\$ 500 milhões. Em março, a companhia anunciou a aquisição de oito novos modelos, também fabricados no Brasil, com previsão de entrega para o final de 2025.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 10/07/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

CONSTRUÇÃO NAVAL VÊ UM “MARCO” NAS 4 NOVAS ENCOMENDAS DA TRANSPETRO

Confira como o sindicato nacional da construção naval e o estaleiro baiano Enseada reagiram à abertura dessas licitações

Por Fernando Ítalo



Em Pernambuco, EAS mantém reserva sobre avaliação do novo programa de estímulo à construção naval, mas acompanha o cenário com atenção/Foto: EAS (Divulgação)

Abalada por uma crise profunda desde a segunda metade da década passada, a construção naval aprova a retomada das encomendas de embarcações pela Transpetro que, essa semana, abriu uma licitação internacional para 4 navios de cabotagem. O presidente do sindicato nacional do setor, Ariovaldo Rocha, considera a iniciativa o “marco” de um novo

ciclo no segmento.

Na Bahia, o Estaleiro Enseada, do grupo Novonor, também emite sinais de aprovação ao programa TP 25 e afirma ter interesse nesses contratos.

“A companhia vê de forma positiva as novas demandas colocadas recentemente pela Petrobras e Transpetro e segue avaliando todas as oportunidades relacionadas ao mercado de construção naval e offshore”, diz a companhia por meio de nota.

A planta baiana é uma das maiores do setor no Brasil, ao lado do EAS Heavy Industry Solutions, em Pernambuco. Procurado, o EAS disse observar os movimentos com atenção, mas evitou adiantar avaliações sobre o processo.

Construção naval diz que ritmo das encomendas é o esperado

No Sinaval, o presidente se mostrou satisfeito com o andamento do novo programa de renovação da frota da Transpetro, braço logístico da holding Petrobras.

“Recebemos com satisfação a abertura de licitação de navios da classe Handy, com capacidade de 15 mil a 18 mil toneladas de porte bruto, com o primeiro lançamento de embarcação previsto para 2026”, destacou Ariovaldo Rocha.

Para o executivo, “a nova licitação reforça o compromisso da nova presidente da Petrobras, Magda Chambriard, com a retomada da indústria naval brasileira”.

Encomendas trazem sinalização positiva para construção naval

Ariovaldo Rocha ressalta que, obviamente, o volume de embarcações dessa primeira remessa não é o suficiente para encerrar o ciclo de dificuldades que a construção naval enfrenta desde a crise política e financeira que se abateu na Petrobras, na segunda metade dos anos 2010.

Mas frisa que se trata de uma sinalização positiva para a recuperação dessa indústria. “Sabemos que quatro navios não vão preencher a capacidade ociosa dos estaleiros [instalados no Brasil] atualmente. No entanto, é um passo importante para que possamos reiniciar as atividades dessas plantas”, defende.

Ao todo, o TP 25 prevê a contratação de 16 embarcações, o que na opinião do presidente, vai dar fôlego para que as empresas, no médio prazo, retomem as atividades.

“Esses navios se encontram em estágio avançado de estudos, sendo que oito gaseiros [desse programa] tem previsão de lançamento de edital até o final deste ano”, aponta.



Ariovaldo Rocha com o vice-presidente Alckmin: “construção naval no Brasil é questão de desenvolvimento, soberania e segurança energética”/Foto: MDIC (Divulgação)

Licitação internacional não é considerada um problema

Sobre o novo modelo de concorrência adotado nesse programa, Ariovaldo Rocha não vê problemas na abertura para que estaleiros internacionais possam participar dos certames.

O formato é diferente do antigo Promef, executado nos governos Lula e Dilma, nos anos 2000 e 2010, com exclusividade para plantas instaladas no Brasil em sociedade com players mundiais.

“O setor, no país, está pronto para operar: os estaleiros possuem parque instalado de nível global, com investimentos em modernização e construção recentes de novas plantas, além de recursos aplicados em gestão, governança e integridade”, sustenta.

Ele frisa ainda que o setor não reivindica uma reserva de mercado para empresas brasileiras.

O que os empresários do Brasil querem – na visão do presidente – é uma estratégia de desenvolvimento nacional. Dessa forma, estaleiros estrangeiros que eventualmente vencessem essas licitações teriam que realizar grande parte do processo produtivo no país, gerando riqueza e postos de trabalho no mercado brasileiro.

Ariovaldo Rocha também ancora seu posicionamento em questões de política internacional. “Quando defendemos que haja construção naval no Brasil, estamos falando de soberania e segurança energética”, esclarece.

Para o empresário, “hoje, nossa frota de petroleiros é, quase em sua totalidade, afretada e com navios de bandeiras estrangeiras, o que significa um risco muito grande de desabastecimento num cenário geopolítico cada vez mais acirrado”.

“Neste sentido, ter parte da frota [da Transpetro] com navios de bandeira brasileira e construídos no Brasil é importantíssimo para o país, uma vez que mais de 90% da nossa produção de petróleo é no mar. Precisamos de embarcações para escoar essa produção”, argumenta.

Construção naval tem subsídio até nos EUA

Sobre um suposto conflito, alegado por críticos do setor, entre benefícios para a indústria nacional e economia de mercado, Ariovaldo tem um réplica direta e que desmonta fácil narrativas ideológicas.

“Ter subsídio para garantir a soberania nacional não é exclusividade do Brasil”, justifica.

“Os Estados Unidos, fundados sob ideais do liberalismo, possuem uma regulamentação que obriga que qualquer navio que opere na cabotagem do país seja construído em seu território, mesmo que a produção no mercado norte-americano seja três vezes mais cara que na Ásia”, rebate.

Segundo Ariovaldo, “o arcabouço regulatório brasileiro impede que a Transpetro coloque em seus editais a obrigação de os navios serem construídos no Brasil, como acontece nos EUA”. “O que é uma pena”, critica.

“Com isso, o Brasil está na contramão da tendência mundial de adotar medidas para recuperar e proteger suas indústrias locais de competições desleais, especialmente contra a China e a Índia, em setores estratégicos como construção naval e offshore e o de energia renovável”, conclui.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 10/07/2024

AEROPORTO DO RECIFE É ÚNICO DO NE NO RANKING DOS MELHORES DO MUNDO

O campeão da pesquisa foi o aeroporto de Hamad, no Catar. No Brasil, os melhores colocados foram os terminais de Brasília (5º) e Belém (9º)

Da Redação ME



O aeroporto internacional do Recife Guararapes/Gilberto Freyre ficou em 14º lugar entre 239 terminais aéreos do mundo analisados pela empresa AirHelp Score. Foto: Rafa Medeiros/Prefeitura do Recife

O aeroporto dos Guararapes/Gilberto Freyre, administrado pela Aena Brasil, é o 14º melhor do mundo no levantamento divulgado pela empresa AirHelp Score, que mede a satisfação dos usuários em três critérios: pontualidade, serviço (equipe, tempo de espera, pontualidade e limpeza) e qualidade de lojas e restaurantes. O terminal aéreo do Recife é o único do Nordeste que integra o ranking 2024 composto por 239 aeroportos de 64 países.

Os campeões da pesquisa foram o aeroporto de Hamad, no Catar, com a 1ª colocação, seguido do aeroporto da Cidade do Cabo, na África do Sul, em 2º lugar, e do terminal de Chubu Centrair, no Japão, em 3º.

Do Brasil, os aeroportos de Brasília (DF) e Belém (PA) foram os representantes brasileiros com maior destaque, ficando em quinto e nono lugar respectivamente.

Além de Brasília e Belém, posicionados entre os 10 primeiros, outros brasileiros tiveram destaque: Guararapes, em Recife-PE (14º); Confins, em Belo Horizonte-MG (19º); Salgado Filho, Porto Alegre-RS (26º lugar); Santos Dumont, Rio de Janeiro-RJ (40º); Afonso Pena, Curitiba-SC (46º); Congonhas/São Paulo-SP (57º); Guarulhos, São Paulo-SP (59º); Viracopos, Campinas-SP (62º); Hercílio Luz, Florianópolis-SC (65º) e Galeão, Rio de Janeiro-RJ (67º).

Aeroporto pelo usuário

A lista de melhores do mundo é divulgada anualmente pela empresa AirHelp Score, especializada em direito dos passageiros aéreos. Para o ranking deste ano foram ouvidos cerca de 17.500 mil usuários, de 64 países, e os dados foram analisados de 1º de maio de 2023 a 30 de abril de 2024.

Fonte: *Mercoshipping Marítima Ltda*

Data: 10/07/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIÁRIOS

ANTAQ DIVERSIFICA CANAIS DE ATENDIMENTO À POPULAÇÃO E EMPRESAS



Na intenção de facilitar o recebimento de demandas para a Ouvidoria, Agência usa diversas plataformas de atendimento, todas integradas ao FalaBR

Brasília, 10/07/2024 - Como uma forma de facilitar o acesso da população à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), a Agência tem diversificado seus canais de atendimento da Ouvidoria para receber demandas da população e das empresas.

A plataforma principal é o FalaBR ([acesse aqui](#)). Nele é possível fazer elogios, reclamações, solicitações, sugestões, denúncias propostas de simplificação de burocracias envolvendo a Agência e pedidos de acesso à informação.

Outra ferramenta utilizada pela Ouvidoria é a lara, a inteligência artificial da ANTAQ que fica na lateral direita da página principal da Agência. Ela também atende pelo WhatsApp 24 horas por dia.

Outras ferramentas

Além de receber as demandas pelo FalaBR e via lara, é possível ligar para o número 0800 644 5001 das 8h às 20h; enviar carta para o endereço: SEPN Quadra 514 conjunto “E” Edifício ANTAQ – CEP: 70.760-545 – Asa Norte Brasília/DF; encaminhar emails para ouvidoria@antaq.gov.br e cac@antaq.gov.br e se deslocar até uma unidade da ANTAQ. Todas as ferramentas de atendimento estão integradas ao FalaBR.

O prazo para a resposta de demanda enviada para a Ouvidoria é de 30 dias, somados mais 30 dias em caso de recurso feito por parte do cidadão, exceto para os pedidos feitos por Lei Acesso a Informação, que tem prazo de resposta de 20 dias (com possibilidade de extensão por mais 10 dias no caso de recurso).



O que é a Ouvidoria?

A Ouvidoria é independente e tem autonomia em relação aos outros setores da ANTAQ. Com isso, é possível que ela atue no controle e participação social de forma independente e eficiente.

O objetivo do setor é estreitar o contato com o cidadão com o objetivo de aprimorar a gestão pública, garantir a transparência e aperfeiçoar os serviços oferecidos e utilizados pela sociedade. Para mais informações sobre a Ouvidoria acesse este link.

Ouvidoria Itinerante

Na tentativa de estreitar mais ainda o contato com a população, a ANTAQ está desenvolvendo o projeto Ouvidoria Itinerante que tem como intuito levar membros da Ouvidoria para regiões em que existe o transporte de passageiros via aquaviário para entender as demandas locais.

"A ideia é que a Ouvidoria vá in loco onde predomina o transporte de passageiros, principalmente na região Norte, e ouvir essas pessoas diretamente", explicou a ouvidora da ANTAQ, Joelma Maria Costa Barbosa. Esse é um projeto que tem prioridade dentro da Agência.

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 10/07/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

PROGRAMA MONITORA: PLATAFORMA DA SENATRAN FAZ RANKING DOS RESULTADOS DE ÓRGÃOS DE TRÂNSITO EM busca da redução de mortes nas vias do país

"Queremos garantir transparência nas ações locais para alcançarmos resultados nacionais", explicou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão; iniciativa promove engajamento e segurança viária no Brasil

Criar transparência e garantir um trânsito mais seguro em todo o Brasil por meio do compromisso. Essas são as principais metas do Programa Monitora Pnatrans. Lançado em 2023, o programa funciona de maneira simples e eficaz: coletando informações dos resultados operacionais dos órgãos de trânsito de todo o Brasil e promovendo publicidade dos lançamentos realizados pelos atores envolvidos no Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito (Pnatrans). Na prática, é uma forma de estimular a busca por trabalhos e resultados que deixem as vias brasileiras mais seguras.

E o Programa Monitora tem um objetivo claro, o de fomentar a meta do Pnatrans, que consiste em reduzir pela metade o número de mortes e sinistros de trânsito no Brasil até 2030. O projeto foi elaborado internamente pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran), gerando transparência e uma maior qualidade de informações reportadas, além de promover suporte para a formulação de estratégias de ação pelo país.

"Queremos garantir transparência nas ações locais para alcançarmos resultados nacionais. O Programa Monitora não apenas enaltece as boas práticas, mas também destaca a necessidade de comprometimento. É um alerta para aqueles que não estão contribuindo com ações em prol da segurança. Com a participação de todos poderemos alcançar nossas metas e aspirações por um trânsito melhor em todo o Brasil.", ponderou o secretário nacional de Trânsito, Adrualdo Catão.

Resultados este ano



O Programa Monitora revelou que, neste primeiro semestre de 2024, os seguintes órgãos com atuação estadual reportaram resultados operacionais dos produtos do Pnatrans: Detran-PB, Detran-PR, Detran-SC, DER-PR, PRF-SC, PRF-PR, PRF-PA, Contrans, Cetran-SP, DNIT-RS. Houve adesão e repasse de informações ainda pelas entidades de trânsito das prefeituras de Londrina/PR e Guarulhos/SP, no âmbito municipal. As demais instituições não citadas ainda não fizeram o lançamento de informações sobre execução dos produtos do Pnatrans, referentes ao ano de 2024.

Importante destacar que após a publicação da terceira versão do Pnatrans, regulamentado por meio da Resolução Contrans nº 1.004, de 21 de dezembro de 2024, em vigor desde 2 de janeiro de 2024, a Senatran disponibiliza um novo formulário eletrônico para lançamento das informações, que permite o reporte dos resultados operacionais do Plano pelos órgãos e entidades de trânsito que possuem produtos sob sua responsabilidade. Para acessar o formulário, **clique aqui**.

<https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSdS6dcX7cDNMdnYlXdq6aHelkzYCpTfNNAmux1wCH7qIq91cg/viewform?pli=1>

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

Data: 10/07/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UMA NOVA ERA PARA A INTEGRAÇÃO SUL-AMERICANA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A recente declaração do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, durante seu encontro com o presidente boliviano Luis Arce em Santa Cruz de La Sierra, marca um passo significativo rumo à concretização de um sonho antigo: a verdadeira integração logística da América do Sul. Este avanço não se trata apenas de uma ambição regional, mas de uma necessidade estratégica para o desenvolvimento econômico e a inserção global dos países sul-americanos.

A ênfase colocada por Lula na importância do acesso ao Oceano Pacífico para Brasil e Bolívia sublinha um ponto crucial: a abertura de novos mercados e a participação nos fluxos de comércio dominados pela China dependem de uma infraestrutura de transporte robusta e interconectada. A Bolívia, historicamente prejudicada pela perda de sua saída ao Pacífico, após a Guerra do Pacífico contra o Chile, encontra neste projeto uma oportunidade de superar um obstáculo geográfico que limitou seu desenvolvimento por mais de um século.

O projeto Rotas da Integração Sul-Americana, promovido pelo governo brasileiro, visa conectar todos os países do continente entre si e com os oceanos Atlântico e Pacífico. Esta iniciativa é fundamental para que as nações sul-americanas possam desfrutar de um acesso logístico eficiente, que impulsionará o comércio intra-regional e internacional, fortalecendo a posição do continente no cenário econômico global.

Entretanto, para que esta integração se torne realidade, é imprescindível o fortalecimento do Mercosul, conforme discutido na recente Cúpula do Mercosul no Paraguai. A concretização deste projeto ambicioso depende não apenas de investimentos em infraestrutura, mas também de um alinhamento político que transcenda as diferenças ideológicas e as crises financeiras que afligem muitos países da região.

O papel do governo federal brasileiro é decisivo neste contexto. Cabe ao Brasil, com sua força política e econômica, liderar os esforços de integração, promovendo diálogos construtivos e parcerias estratégicas. A superação das divergências políticas e a criação de um ambiente de cooperação são fundamentais para garantir que todos os países da região possam se beneficiar deste projeto.



A integração logística da América do Sul não é apenas uma questão de desenvolvimento econômico, mas também de soberania e segurança. Ao facilitar o acesso aos oceanos Atlântico e Pacífico, os países sul-americanos ganham autonomia e resiliência, diminuindo a dependência de rotas comerciais controladas por potências extrarregionais.

Em suma, a nova era de relações bilaterais entre Brasil e Bolívia, como mencionada por Lula, deve servir de exemplo para toda a América do Sul. A integração logística é um caminho vital para o futuro, e sua concretização depende da união de esforços e da superação de barreiras políticas e econômicas. A liderança brasileira será crucial para transformar este sonho em realidade, promovendo um desenvolvimento sustentável e inclusivo para todo o continente.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NOVOS VOOS

A companhia aérea Latam começará a operar na rota Pelotas (RS)-São Paulo (SP) a partir do próximo mês, com aeronaves de até 140 passageiros. Serão quatro voos por semana, contando tanto as idas como os retornos. O serviço está assegurado pelo menos até outubro, ampliando as conexões com o Rio Grande do Sul. A novidade foi anunciada nessa terça-feira pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, em suas redes sociais.

NO CONGRESSO

E o ministro Silvio Costa Filho estará nesta quarta-feira na Câmara dos Deputados, mais precisamente na Comissão de Viação e Transportes, para apresentar e debater com os parlamentares as prioridades da pasta para este ano. A sessão terá início às 9 horas.

PEC DAS PRAIAS 1

A Comissão de Desenvolvimento Regional e Turismo do Senado adiou para a próxima semana a votação do Projeto de Lei 775/ 2022, de autoria do senador Rogério Carvalho (PT-SE) e que garante o acesso e o uso público das praias brasileiras. O adiamento ocorreu após o presidente da comissão, senador Marcelo Castro (MDB-PI), conceder vista coletiva, a pedido do senador Flávio Bolsonaro (PL-RJ), que é relator da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) 3/2022, a PEC das Praias, que transfere a propriedade dos terrenos do litoral brasileiro, hoje sob o domínio da União, para estados, municípios e proprietários privados.

PEC DAS PRAIAS 2

O PL 775/2022 altera o Plano Nacional de Gerenciamento Costeiro (Lei 7.661, de 1988) e o Estatuto das Cidades (Lei 10.257, de 2001) para assegurar o acesso público às praias em todo o País, em regiões urbanizadas pelo sistema viário ou não, exceto nas áreas de interesse de segurança nacional ou que façam parte de unidades de conservação, geridas pelo Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio, do Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima).

HOMENAGEM

O empresário Roberto Oliva, presidente do conselho da Intermarítima Portos e Logística, foi homenageado pela Federação das Indústrias do Estado do Rio Grande do Norte (Fiern), recebendo a Medalha do Mérito Industrial Walter Byron Dore, a mais alta distinção concedida pela entidade empresarial. Oliva também é presidente do conselho deliberativo da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

NACIONAL - BRASIL E BOLÍVIA ASSINAM ACORDOS PARA INVESTIMENTOS NO SETOR ENERGÉTICO

Memorandos de entendimento sobre sistemas de transmissão e distribuição de energia elétrica, além da modificação da operação de uma usina

DA REDAÇÃO redacao.jornal@redebnews.com.br



Alexandre Silveira, e o ministro de Hidrocarbonetos da Bolívia, Franklin Molina Ortiz, assinaram um aditivo ao Memorando de Entendimento sobre assuntos energéticos (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, assinou memorandos de entendimento com a Bolívia durante a visita de uma comitiva liderada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) a Santa Cruz de La Sierra, na terça-feira (9). O primeiro acordo visa a interconexão dos sistemas de transmissão e distribuição de energia elétrica entre os dois países. Já o segundo trata da modificação da operação da Usina Hidrelétrica de Jirau na cota de 90 metros.

Outro documento assinado é um aditivo ao Memorando de Entendimento sobre assuntos energéticos, inicialmente firmado em 2007 entre o Ministério de Minas e Energia do Brasil e o Ministério de Hidrocarbonetos da Bolívia. Este aditivo busca promover a integração energética através do uso da infraestrutura existente de dutos para o transporte de gás natural, atendendo à demanda do mercado brasileiro e prevendo a avaliação e execução de projetos de exploração por novos operadores na região.

Assinaram o documento Alexandre Silvera e o ministro de Hidrocarbonetos da Bolívia, Franklin Molina Ortiz.

O plano de interconexão de sistemas de distribuição objetiva fornecer energia elétrica a áreas no norte da Bolívia, atualmente isoladas. A interligação ocorrerá entre as subestações Guajará-Mirim (Rondônia) e Guayaramerin (Bolívia), e entre as subestações Epitaciolândia (Acre) e Cobija (Bolívia).

Além disso, os países acordaram a otimização da geração de energia da Usina Hidrelétrica de Jirau, localizada no Rio Madeira. A flexibilização das regras operativas permitirá a continuidade da operação na cota de 90 metros durante o período de estiagem, resultando em ganhos energéticos para o Sistema Interligado Nacional (SIN). A UHE Jirau, a quarta maior geradora de energia do Brasil, com capacidade instalada de 3.750 MW, fornece energia renovável para mais de 40 milhões de pessoas, conectando-se ao SIN pela subestação Coletora Porto Velho.

Outro instrumento firmado foi uma carta de intenções sobre comercialização e industrialização de minerais metálicos e não metálicos. O documento foi assinado por Alexandre Silveira e o ministro de Mineração e Metalurgia da Bolívia, Alejandro Santos Laura.

A iniciativa visa apoiar e promover a realização de atividades conjuntas estimulando a formação de grupos de trabalho e a organização de reuniões sobre temas de interesse comum.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

LULA DESTACA IMPORTÂNCIA DO ACESSO AO PACÍFICO PARA OS DOIS PAÍSES

DA REDAÇÃO redacao.jornal@redebnews.com.br

Em um encontro com o presidente boliviano Luis Arce, realizado em Santa Cruz de La Sierra, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva declarou que Brasil e Bolívia estão entrando em uma nova era nas relações bilaterais, enfatizando que a integração da América do Sul não é mais apenas uma retórica, mas uma questão de sobrevivência.



Lula esteve em Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia, onde se encontrou com o presidente do país, Luís Arce: para ele, os dois países entram em uma nova era nas relações bilaterais (Foto: Ricardo Stuckert/PR)

Lula ressaltou a importância do acesso ao Oceano Pacífico tanto para o Brasil quanto para a Bolívia, considerando-o estratégico para a abertura de novos mercados e para a inserção do continente nos novos fluxos de comércio sob a influência da China. A Bolívia perdeu seu acesso direto ao Pacífico após a Guerra do Pacífico contra o Chile, no final do século 19.

O presidente brasileiro destacou que a integração deve permitir que “a Bolívia possa ir para o Pacífico, possa ir para o Atlântico; para que o Brasil possa ir para o Pacífico”. Neste contexto, o Governo está promovendo o projeto Rotas da Integração Sul-Americana, que visa conectar todos os países do continente entre si e com os dois oceanos. A concretização desse projeto depende do fortalecimento do Mercosul, conforme discutido na recente Cúpula do Mercosul, encerrada na segunda-feira (8), no Paraguai.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

NACIONAL - PLANO SAFRA AGRADA SETOR, MAS AINDA ENFRENTA DESAFIOS PARA CRÉDITO

Especialistas dizem que plano é mais sustentável, mas ainda tem dificuldade na liberação de recursos

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

O ANÚNCIO DA CRIAÇÃO DE UMA NOVA LINHA DESTINADA À AQUISIÇÃO DE MOTOCULTIVADORES, MICROTRATORES E IMPLEMENTOS AGRÍCOLAS DE PEQUENO PORTE, COM JUROS DE APENAS 2,5% AO ANO, TAMBÉM É UM DOS DESTAQUES QUE TROUXE ÂNIMO PARA O SETOR



O valor total do plano Safra é de R\$ 275 bilhões, 9,1% a mais do que na edição passada. Desse montante, 15,8% serão destinados à agricultura familiar. No total, as ações previstas pelo governo somam R\$ 85,7 bilhões para a agricultura familiar, um investimento 10% maior em relação à safra 2023/2024. Foto: Ematur/GO

O anúncio do aguardado Plano Safra 2024/2025, realizado pelo governo federal na última semana, trouxe boas perspectivas para a agricultura familiar e chegou ao patamar recorde de R\$ 76 bilhões, 6,2% a mais do que o da safra passada e um recorde histórico. O valor, comemorado pelo setor, no entanto, ainda traz desafios segundo especialistas em finanças.

O anúncio da criação de uma nova linha destinada à aquisição de motocultivadores, microtratores e implementos agrícolas de pequeno porte com juros de 2,5% ao ano também é um dos destaques que trouxe ânimo para o segmento.

“O pequeno agricultor precisa de incentivos do governo para poder manter e ampliar sua produção. Com os estímulos do Plano Safra ele poderá adquirir novos equipamentos para assim otimizar seu trabalho, aumentar sua produtividade e consequente lucratividade”, afirma o coordenador de Vendas e Marketing da Agritech, empresa voltada à fabricação de veículos para pequenos agricultores, Cesar Roberto Guimarães de Oliveira.

Conforme divulgado pelo governo federal, a liberação de R\$ 76 bilhões envolve as linhas de crédito do Pronaf (Programa Nacional de Fortalecimento da Agricultura Familiar). Além disso, cerca de 10



linhas de financiamento de crédito rural tiveram redução dos juros, como a de produção de alimentos como feijão, arroz, mandioca, leite, frutas e verduras, que passou de 4% para 3%.

“Estes incentivos auxiliam na manutenção das atividades da agricultura familiar, que enfrentam grandes desafios no campo dos investimentos, pois, na maior parte dos casos encontram dificuldades para acesso ao crédito para compra de máquinas e insumos”, explica Oliveira.

Limpo

O valor total do plano Safra é de R\$ 275 bilhões, 9,1% a mais do que na edição passada. Desse montante, 15,8% serão destinados à agricultura familiar. No total, as ações previstas pelo governo somam R\$ 85,7 bilhões para a agricultura familiar, um investimento 10% maior em relação à safra 2023/2024.

O Plano Safra da Agricultura Familiar 2024/25 entra para a história como o mais agroecológico também. A taxa de juros para a produção orgânica, agroecológica e de produtos da sociobiodiversidade será de 2% no custeio e 3% no investimento.

Outro destaque foi o lançamento do edital do programa Ecoforte, em seu maior valor histórico (R\$ 100 milhões), para apoiar projetos de redes de agroecologia, extrativismo e produção orgânica. Outra iniciativa lançada foi o Campo à Mesa, um edital de R\$ 35 milhões voltado a fomentar iniciativas que promovam a transição agroecológica.

Na visão do especialista em finanças Mariano Soares, o Plano traz importantes iniciativas voltadas para a adoção de tecnologias modernas, visando aumentar a eficiência produtiva e reduzir o impacto ambiental.

“As políticas de financiamento incentivam práticas agrícolas sustentáveis, como a integração lavoura-pecuária-floresta, e a adoção de tecnologias modernas para aumentar a eficiência produtiva e reduzir o impacto ao meio ambiente”, diz.

Desafios

Apesar do aumento significativo dos recursos, os médios e grandes produtores ainda enfrentam dificuldades consideráveis para acessar esse crédito, segundo o especialista.

Para ele, a burocracia excessiva na análise para obtenção do crédito, as exigências rigorosas de garantias reais e a avaliação estrita da capacidade de endividamento continuam sendo obstáculos significativos. Essas barreiras, de acordo com Soares, limitam o acesso ao financiamento, especialmente para pequenos e médios produtores.

“A análise exige comprovações como plano de plantio detalhado e laudo técnico de lavoura. Exige também garantias reais, como imóveis ou maquinário, um obstáculo significativo, especialmente para pequenos e médios produtores que podem não ter bens suficientes que suportem a obtenção do crédito, além da avaliação rigorosa da capacidade de pagamento, limitando o acesso para aqueles com histórico de endividamento elevado, baixa margem de lucro ou histórico de inadimplência”, conclui.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 10/07/2024

NACIONAL - INSTITUTO BRASILEIRO DE INFRAESTRUTURA DEBATE OPORTUNIDADES NO PIAUÍ

Governador e outras autoridades do estado participaram do Piauí Infra Day na sede da entidade, em Brasília

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

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



O presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa, posa para fotos com o piauiense Flávio Nogueira, que foi empossado vice-presidente do colegiado (Foto: Divulgação/Governo do Piauí)

O Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI) promoveu na terça-feira, dia 9, o Piauí Infra Day, evento criado para debater as demandas de infraestrutura do estado. O governador Rafael Fonteles (PT) esteve presente e destacou a importância de um escoamento logístico eficiente para impulsionar a economia regional.

“O que justifica uma hidrovia, um porto, uma ferrovia, é a carga”, afirmou Fonteles. “A logística veio resolver um problema do transporte de carga, atendendo a uma necessidade real”, completou.

O evento, realizado na sede do IBI, em Brasília (DF), contou com a participação de representantes do setor, que também discutiram a pauta do estado. O senador Marcelo Castro (MDB-PI), reforçou os benefícios de estimular mais hidrovias dentro dos modais de transporte nacionais.

“A infraestrutura fluvial é o ponto mais crítico do Brasil, embora seja o meio de transporte mais barato que existe. Nós temos muitas vias fluviais que não estão sendo aproveitadas e outras que poderiam ser melhor aproveitadas”, disse.

Na ocasião, o deputado Flávio Nogueira (PT-PI) foi empossado como vice-presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos (FPPA). O presidente do colegiado, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP), ressaltou a importância da representação nordestina na bancada.

“Flávio Nogueira tem colocado luz nos temas relacionados ao estado do Piauí aqui na Frente Parlamentar. Recentemente, ele representou o nosso instituto e a Frente em uma missão importante na Coreia, compartilhando experiências de investimentos em infraestrutura e modelos econômicos exitosos”, destacou Barbosa.

O diretor do Instituto Brasileiro de Infraestrutura, Mário Povia, reafirmou a importância do desenvolvimento da infraestrutura do estado do Piauí. “Tivemos um dia proveitoso, mostrando os projetos estruturantes na área de logística, mineração, agronegócio e energia”, pontuou.



O governador do estado, Rafael Fonteles, esteve presente no Piauí Infra Day e destacou a importância de um escoamento logístico eficiente para impulsionar a economia regional (Foto: Divulgação/Governo do Piauí)

A Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos tem como objetivo discutir as demandas dos estados no setor de infraestrutura e levá-las ao parlamento, principalmente na Comissão de Viação e Transportes da Câmara dos Deputados e na Comissão de Infraestrutura do Senado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 10/07/2024

REGIÃO SUL - SÃO FRANCISCO DO SUL RECEBE VIAGEM INAUGURAL DE NAVIO CHINÊS

Porto catarinense recebeu o cargueiro chinês Yong Jiang na última semana
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br



Fabricado em Nantong por um consórcio de armadores da China (Nantong Cosco) e Japão (KHI Ship), a moderna embarcação custa aproximadamente 40 milhões de dólares, cerca de R\$ 225 milhões (Foto: Divulgação)

O Porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina, recebeu na última semana a viagem inaugural do navio Yong Jiang. O cargueiro chinês do estaleiro no mês de maio e fez a sua primeira viagem diretamente para o terminal do Norte catarinense, de onde voltará para a China com 66 mil toneladas de soja, em um percurso que levará 35 dias.

Fabricado em Nantong por um consórcio de armadores da China (Nantong Cosco) e Japão (KHI Ship), a moderna embarcação custa aproximadamente 40 milhões de dólares, cerca de R\$ 225 milhões.

O navio modelo Bulk Carrier, tem 229 metros de comprimento e capacidade para 83 mil toneladas.

A chegada da embarcação coincidiu com o aniversário do Porto de São Francisco do Sul, que comemorou 69 anos.

Os 21 tripulantes do navio, todos de nacionalidade chinesa, foram recepcionados pelos diretores do terminal, Guilherme Medeiros (Operações) e Lindomar Dutra (Administração), que entregaram uma placa comemorativa ao comandante Xu Mingang. A honraria é uma tradição na “cultura marítima”: o primeiro porto onde o navio atraca faz uma homenagem pela “maiden voyage”.

Para o presidente do Porto, Cleverton Vieira, a chegada da embarcação ‘zero quilômetro’ demonstra que São Francisco está definitivamente inserido no contexto internacional do transporte de mercadorias.

“A vinda do navio Yong Jiang, na sua viagem inaugural, é prova do prestígio dos portos catarinenses e confirma a confiança no trabalho eficiente da equipe do nosso Porto, dos nossos agentes marítimos e dos operadores portuários que aqui atuam”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

REGIÃO NORTE - MINISTRO DE PORTOS E AEROPORTOS CONFIRMA PRESENÇA NO NORTE EXPORT

Silvio Costa Filho participará da edição 2024 do fórum regional, que será realizado nos dias 22 e 23 deste mês, no Tocantins

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estará presente na cerimônia de abertura do Norte Export, ao lado de outras autoridades federais, estaduais e municipais. Foto: Divulgação/MPor

Capital do estado do Tocantins, Palmas vai receber nos dias 22 e 23 de julho a edição 2024 do Norte Export – fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento terá como principal atração o ministro de Portos e Aeroportos Silvio Costa Filho. O titular da pasta tem presença confirmada na solenidade de abertura, no próximo dia 22.

Costa Filho também vai aproveitar a ida ao estado para participar de um evento no Aeroporto de Palmas. Desde o ano passado o equipamento vem passando por obras para melhorias, nas quais a concessionária CCR investiu R\$ 36 milhões.



O governador do Tocantins, Wanderlei Barbosa (Republicanos), também participará da cerimônia, assim como outras duas autoridades locais: o senador Irajá Silvestre Filho (PSD) e o deputado federal Ricardo Ayres (Republicanos).

Representando órgãos do Governo Federal estarão presentes o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery; o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz; o superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) no Tocantins, Renan Bezerra de Melo Pereira; e o presidente do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis), Rodrigo Agostinho.

Pelo Grupo Brasil Export estão confirmados o CEO, Fabrício Julião; o presidente do Conselho Nacional, José Roberto Campos; Gilmara Timóteo, presidente do Conselho Feminino e diretora-executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph); e Sérgio Aquino; presidente do Conselho do Norte Export e presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop).

Também no dia 22, mas antes da cerimônia de abertura do Norte Export, outra autoridade estará presente. O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU), Jhonathan dos Santos, fará uma palestra no InfraJur – Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes. O evento, que discute questões jurídicas ligadas ao setor de infraestrutura, faz parte da programação do fórum regional.

Pela manhã, abrindo as atividades do Norte Export, está prevista a visita de uma comitiva ao Terminal Integrador de Porto Nacional (TIPN). O ativo, operado pela VLI, é responsável pelo escoamento de soja e milho da nova fronteira agrícola e das principais áreas produtivas do país pelo Porto de Itaqui (MA), por meio da Ferrovia Norte-Sul.

Como tradicionalmente acontece nos fóruns do Grupo Brasil Export, o Norte Export irá realizar painéis técnicos para discutir desafios e demandas enfrentados pela região. O primeiro deles, no dia 22, terá como tema “Desenvolvimento das conexões do transporte aquaviário na região Norte e boas iniciativas com ganho de eficiência nas operações portuárias”.

Para o dia 23 estão previstos mais dois painéis: “Desenvolvimento de novos negócios e a criação de corredores logísticos inteligentes” e “Descarbonização no setor de transportes e incentivos ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura na região Norte”.

Nesse dia também haverá uma palestra do presidente do Banco da Amazônia, Luiz Lessa.

O Norte Export é promovido pelo Grupo Brasil Export, com produção da Bossa Marketing e Eventos e mídia oficial da Rede BE News. Os dois dias do evento serão transmitidos na íntegra pelo canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

PROGRAMAÇÃO DO NORTE EXPORT 2024

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br

22 JULHO | SEGUNDA-FEIRA

07h45 Saída do veículo oficial do Girassol Plaza Hotel

08h30 Recepção e Visita ao Terminal Mulmodal da VLI

10h30 Recepção e visita ao terminal de graneis líquidos da Norship / Granel Química

12h30 Almoço oficial



14h30 Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News

15h00 InfraJur, Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes
Palestra especial: Jhonathan de Jesus, Ministro do Tribunal de Contas da União (TCU)

17h00 Coffee break

17h30 Painel 1: Desenvolvimento das conexões do transporte aquaviário na região Norte e boas práticas com ganho de eficiência nas operações portuárias

18h30 Sessão solene de abertura com autoridades convidadas

- Fabricio Julião, CEO do Grupo Brasil Export
- Silvio Costa Filho, Ministro de Portos e Aeroportos
- Wanderlei Barbosa, Governador do Tocantins
- Irajá Silvestre Filho, Senador da República
- Eduardo Nery, Diretor-Geral da ANTAQ
- Felipe Queiroz, Diretor da ANTT
- Ricardo Ayres, Deputado Federal
- Rodrigo Agosinho, Presidente do IBAMA
- José Roberto Campos, Presidente do Conselho Nacional do Brasil Export
- Gilmara Temóteo, Diretora-Executiva da ABEPH e Presidente do Conselho Feminino do Brasil Export
- Sergio Aquino, Presidente da FENOP e do Conselho do Norte Export
- Renan Bezerra de Melo Pereira, Superintendente Regional do DNIT no Tocantins
- Demais autoridades presentes

20h30 Jantar de Abertura para os inscritos | Oferecimento: VLI

23h30 Retorno do veículo oficial para o Girassol Plaza Hotel

23 JULHO | TERÇA-FEIRA

08h30 Credenciamento e início da transmissão pela TV BE News

09h00 Palavras de Boas-Vindas dos presidentes do Conselho Nacional do Brasil Export, José Roberto Campos, e do Conselho do Norte Export, Sergio Aquino

09h30 Palestra de Abertura: Luiz Lessa, Presidente do Banco da Amazônia

10h00 Painel 2: Desenvolvimento de novos negócios e a criação de corredores logísticos inteligentes

11h00 Coffee break

11h30 Painel 3: Descarbonização no setor de transportes e incentivos ao desenvolvimento sustentável da infraestrutura na região Norte

12h30 Palestra de Encerramento: IBAMA **13h00** Almoço de Encerramento | Oferecimento: Ultracargo

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024

REGIÃO SUDESTE - VLI INAUGURA CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL EM BELO HORIZONTE

CCO conta com tecnologia para aumentar eficiência no controle da operação ferroviária da companhia

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



O novo CCO vai oferecer uma visão completa da circulação de trens na malha ferroviária operada pela VLI, sendo elas: a Ferrovia Centro-Atlântica e o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul (Foto: Divulgação/VLI)

A VLI inaugurou um Centro de Controle Operacional em Belo Horizonte (MG), que será responsável pela gestão de toda a operação ferroviária da empresa. O novo espaço é resultado de um investimento de quase R\$ 7 milhões.

Além de contar com computadores e sistemas de gerenciamento de última geração, o novo espaço utiliza um modelo de trabalho que permite a atuação das equipes organizadas por corredor logístico, e assim proporciona respostas mais ágeis às demandas.

O novo CCO tem como objetivo alavancar o suporte à evolução operacional da VLI, conferindo mais eficiência e segurança à gestão operacional de composições e vias.

O local é inspirado em CCOs de referência no Brasil e no mundo e foi projetado levando em consideração elementos como o isolamento acústico, a ergonomia e a iluminação, para reduzir o cansaço e proporcionar bem-estar aos profissionais.

“O Centro de Controle Operacional é o coração das operações da VLI. É por meio dele que temos uma visão 360º de todos os aspectos que envolvem as movimentações das cargas que realizamos, o que nos permite reunir informações qualificadas que se traduzem em ainda mais eficiência e segurança para as operações, resultando também em impactos positivos na cadeia de negócios dos nossos clientes”, afirmou Alessandro Gama, diretor-executivo de Operações da VLI.

Segundo a companhia, o novo CCO vai oferecer uma visão completa da circulação de trens na malha ferroviária operada pela VLI, sendo elas: a Ferrovia Centro-Atlântica e o tramo norte da Ferrovia Norte-Sul.

Em tempo real, as equipes técnicas são capazes de acompanhar todo o fluxo de locomotivas e vagões nos painéis eletrônicos, que lhes apresenta as informações de forma integrada para a tomada de decisões estratégicas, como trajetos dos trens, autorização para tráfego, tempo de parada, circulação em pátios, controle da confiabilidade das composições, entre outras.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 10/07/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

FUP EXIGE CANCELAMENTO DA VENDA DA REFINARIA DE MATARIPE APÓS INDICIAMENTO DE BOLSONARO

Por Victoria Isabel - 10/07/2024 11:15



O indiciamento do ex-presidente Jair Bolsonaro no caso das joias sauditas reacendeu, na Bahia, a luta da Federação Única dos Petroleiros (FUP) pelo cancelamento da venda da Refinaria Landulpho Alves (RLAM) e sua imediata reestatização, já que, segundo o coordenador da FUP, Deyvid Bacelar, a Refinaria foi vendida a preço de banana para a Fundo Mubadala Capital,



de Abu Dhabi, nos Emirados Árabes, por apenas US\$1,65 bilhão, embora a precificação de mercado indicasse, na época, que a refinaria valia no mínimo US\$4 bilhões.

“Tudo leva a crer que essa quadrilha pode ter roubado muito mais do que joias. Os milhões envolvidos nesse crime vergonhoso nem chegam perto do prejuízo de bilhões de dólares que a Petrobrás e o povo brasileiro amargaram com a privatização da Rlam”, aponta Bacelar.

“Será coincidência a nossa refinaria ter sido vendida por menos da metade do valor de mercado para o Mubadala, meses após Bolsonaro e seus comparsas, incluindo o ex-ministro das Minas e Energia, terem recebido indevidamente joias milionárias de autoridades do Oriente Médio? Estamos diante de um crime de lesa-pátria que precisa ser investigado, como nós petroleiros e petroleiras cobramos há anos”, defende o coordenador da FUP.

Segundo ele, a Controladoria Geral da União chegou a emitir um relatório apontando que a refinaria foi vendida por menos da metade do seu preço. “Desde o ano passado estamos exigindo também da Petrobras a punição dos executivos responsáveis pela venda da refinaria, bem como o ressarcimento dos prejuízos para os cofres da empresa e o retorno do controle do ativo pela Petrobras”, pontuou Bacelar, lembrando que a FUP, há cerca de um ano, apresentou um pedido de investigação ao Ministério Público Federal sobre a relação entre as joias recebidas por Bolsonaro e a venda da Refinaria.

Fonte: Bahia Economica
Data: 10/07/2024

RELATÓRIO FINAL DA REFORMA MANTÉM CARNES FORA DA CESTA BÁSICA E ARMAS SEM “IMPOSTO DO PECADO”

Por Victoria Isabel - 10/07/2024 12:57 - Atualizado 10/07/2024

O relatório final da reforma tributária, protocolado na madrugada desta quarta-feira (10) para votação subsequente no mesmo dia, excluiu as carnes da lista de itens da cesta básica com isenção de impostos e manteve as armas isentas do chamado “imposto do pecado”, que taxa bens prejudiciais à saúde humana.

O deputado Reginaldo Lopes (PT-MG) foi designado como relator. Ele liderou o grupo de trabalho para a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma tributária e também fez parte do “G7”, comitê de parlamentares responsável pelo parecer da regulamentação.

As carnes permanecem como parte da cesta básica “ampliada”, com uma redução de 60% nas novas alíquotas de impostos, incluindo um “cashback” para a população de baixa renda. Com uma estimativa de Imposto sobre Valor Agregado (IVA) de 26,5%, a tributação sobre o item seria de 10,6% (ou 8,5% para aqueles elegíveis ao “cashback”).

Em outro ponto de divergência entre os parlamentares, o comitê decidiu manter as armas fora da lista do Imposto Seletivo (IS), conhecido como imposto do pecado. No entanto, veículos (sejam a combustão, híbridos ou elétricos), aeronaves, embarcações, bebidas alcoólicas, açucaradas e bens minerais serão tributados.

Uma mudança significativa foi a limitação da alíquota sobre minério de ferro para 0,25%, enquanto para outros itens dessa categoria o imposto pode chegar a 1% — uma medida criticada pelo setor, que ameaça judicializar o processo.

O texto final também aumentou o “cashback” de 50% para 100% da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) nas contas de energia elétrica, gás natural, água e esgoto, além de manter uma devolução de 20% no Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) estadual. Os beneficiários são famílias cadastradas no Cadastro Único com renda per capita de até meio salário mínimo.

Até a manhã desta quarta-feira, foram apresentadas 528 emendas ao projeto. Esses textos abordam os pontos mais polêmicos da proposta, como os impostos sobre carnes e armas. A expectativa é que haja movimentação no Plenário hoje para implementar alterações ao texto.

Fonte: Bahia Economica

Data: 10/07/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

BRASIL PRECISA CRIAR MERCADO INTERNO DE HIDROGÊNIO SE QUISE EXPORTAR

Informações: Brasilagro (10 de julho de 2024)

O presidente da Associação Brasileira de Hidrogênio (ABH2), Paulo Emílio Valadão de Miranda, avalia que o Brasil tem todas as condições de se tornar exportador de hidrogênio, apontado como o combustível do futuro. Para isso, no entanto, terá de desenvolver um mercado consumidor interno.

Segundo ele, em 2050, o mundo estará consumindo mais de 500 milhões de toneladas do combustível, e o Brasil tem todas as chances de participar da oferta global.

“Aos poucos, o hidrogênio deixará de ser cativo das empresas e será exportado, mas antes o Brasil tem de ter um mercado interno forte”, disse ele, durante o seminário “Conexão Internacional de Hidrogênio”, promovido pela Federação das Indústrias do Rio de Janeiro (Firjan).

Durante o evento, a Firjan vai apresentar o “Mapa Estratégico do Hidrogênio para o Rio de Janeiro”, produzido pela entidade, Senai e Sesi, destacando o Estado fluminense com forte potencial produtor de hidrogênio.

De acordo com o levantamento, o Rio tem essa vocação por ser o maior produtor de gás natural, ter geração de energia nuclear e projetos para expandir as fronteiras de produção de energias renováveis, com a implantação de eólicas offshore ao longo da costa.

“Estamos comprometidos com o desenvolvimento de tecnologias e com a formação de profissionais para encontrar respostas aos inúmeros desafios que precisam ser enfrentados para viabilizarmos esse combustível”, afirmou o vice-presidente da Firjan, Luiz César Caetano, na abertura do evento.

Às vésperas da aprovação do Marco Legal do Hidrogênio pelo Congresso Nacional, a entidade informa que estão sendo investidos, desde 2022, mais de R\$ 636 milhões em 46 projetos para pesquisa e desenvolvimento de tecnologia relacionada ao hidrogênio em todo o País.

“Deste valor, mais da metade dos recursos são aplicados em 14 projetos no Estado do Rio de Janeiro”, informou.

Além da regulação e legislação adequadas, a gerente geral de Petróleo, Gás, Energias e Naval da Firjan, Karine Frago, disse que entre os desafios para estimular a demanda por hidrogênio está a competitividade do preço do energético frente a outras soluções, o que pode ocorrer a partir de um ambiente com maior oferta, mais desenvolvimento tecnológico e regras propícias para possibilitar negócios (Estadão, 10/7/24)

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

Data: 10/07/2024

VEM AÍ: LOGISTIQUE 2024 COM PARTICIPAÇÃO ESPECIAL DO IBL

Informações: IBL (10 de julho de 2024)



De 23 a 25 de julho acontece, em Balneário Camboriú (SC), a edição de 2024 da Feira de Logística, Transporte Multimodal, Intralogística, Supply Chain e Comércio Internacional. O evento contará com a participação do Instituto Brasil Logística (IBL), por meio de seu presidente, sr. Ricardo Molitzas.

Molitzas mediará o painel “O Poder do Multimodal: Desafios e Oportunidades no Mercado Brasileiro”, que acontecerá no dia 23 às 15:10.

Participarão desse debate o CEO da Norcoast, Gustavo Paschoa; a gerente de cargas da CCR Aeroportos, Lilian Françoso; o diretor executivo da Tecmar Transporte & Logística, Maurício Alvarenga; e a secretária-executiva do ministério de

Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori.

Ao IBL o diretor da feira e da Zoom Feiras (organizadora do evento), Leonardo Rinaldi, disse que “a feira Logistique 2024 – que neste ano contará também com o Logistique Summit – se configura como uma oportunidade ímpar para impulsionar o desenvolvimento e a inovação em um segmento vital para a economia nacional”.

A Logistique reunirá novamente grandes players que compõem a cadeia logística de ponta a ponta, desde empresas renomadas até startups disruptivas, todos unidos por um objetivo comum: desenhar o roteiro de um futuro mais eficiente, sustentável e resiliente. “Através de painéis, debates, workshops e a exposição de soluções inovadoras, os participantes terão a chance de compartilhar experiências, trocar ideias e construir pontes para a colaboração”, acrescenta o diretor.

Leonardo Rinaldi enfatiza ainda que a participação do Instituto Brasil Logística (IBL) “será crucial para fomentar o debate sobre os principais desafios e oportunidades do setor e contribuir para a construção de um futuro mais próspero e sustentável para a logística e o transporte no Brasil”.

LOGISTIQUE 2024

A edição de 2024 da Logistique tem por objetivo reunir os mais importantes representantes dos setores da logística integrada, do transporte multimodal, da intralogística, do comércio internacional e supply chain.

Conforme anuncia o portal do evento, esta será uma oportunidade de “uma conexão direta com os principais executivos e tomadores de decisão, incluindo embarcadores, proprietários de cargas, exportadores, importadores e especialistas renomados do setor. os processos empresariais”.

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

Data: 10/07/2024

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

Informações: Petrobras (10 de julho de 2024)



Primeira licitação de renovação e ampliação da frota será para aquisição de quatro navios da classe Handy, que deverão ser ecologicamente mais sustentáveis – Por: Divulgação Transpetro/Marcelo Gonzalez (O uso deste material é autorizado apenas para fins editoriais).

A Petrobras retomou a contratação de embarcações próprias com o lançamento, nesta sexta-feira, 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. Dezesseis navios de cabotagem que farão parte



desse programa já 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.

Navios mais modernos e sustentáveis

O processo de licitação dos navios inclui especificações técnicas que garantem a incorporação de um pacote de equipamentos mais eficientes em termos de consumo, com a possibilidade de utilização de combustíveis alternativos. Como resultado, as embarcações serão mais sustentáveis e haverá uma redução da pegada de carbono, atendendo as determinações da Organização Marítima Mundial (IMO).

A Transpetro vem investindo há alguns anos para reduzir a pegada de carbono da sua frota. Em 2023, a companhia diminuiu em mais de 8% as emissões dos navios que opera.

A expansão da frota também visa ampliar a capacidade de atendimento à Petrobras, permitindo a redução da sua exposição ao afretamento desse tipo de unidade, que têm baixa liquidez no mercado.

O TP 25 da Transpetro

O Programa TP 25 da Transpetro prevê aquisição de navios para cabotagem na costa brasileira, contemplando gaseiros e embarcações de médio porte, além dos handy deste primeiro edital.

O Plano Estratégico 2024-2028 da Petrobras já prevê 16 desses navios. O TP 25 está baseado na demanda da Petrobras e prioriza a aquisição de navios que tem baixa liquidez no mercado.

O programa foi baseado em análises técnicas e de governança, aliadas à expertise técnica da empresa. O processo licitatório é robusto e conta com mecanismos que garantirão condições muito competitivas aos proponentes e, principalmente, o melhor preço.

Os trâmites de governança para a aprovação do próximo lote de navios previstos no programa já foram iniciados, com a publicação dos próximos editais estimada para ocorrer entre o final do segundo semestre deste ano e 2025.

Sobre a Transpetro



Operando 48 terminais (27 aquaviários e 21 terrestres), cerca de 8,5 mil quilômetros de dutos e 33 navios, a Transpetro é a maior subsidiária da Petrobras. A empresa é a maior companhia de logística multimodal de petróleo e derivados da América Latina.

A Transpetro presta serviços a distribuidoras, à indústria petroquímica e demais empresas do setor de óleo e gás. A carteira da subsidiária da Petrobras conta com mais de 160 clientes.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 10/07/2024

NA BOLÍVIA, FÁVARO FIRMA ATOS PARA AUMENTAR A OFERTA DE FERTILIZANTE NA AGROPECUÁRIA BRASILEIRA

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (10 de julho de 2024)

Assinatura ocorreu durante encontro bilateral entre o presidente Lula em Santa Cruz de La Sierra

Nesta terça-feira (9), o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro, assinou dois atos com a Bolívia com foco em aumentar a oferta de fertilizantes no Brasil, visando ampliar produtividade do agro brasileiro e aumentar a competitividade do setor. As assinaturas ocorreram durante o encontro bilateral entre o presidente da República Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente da Bolívia, Luis Arce, em Santa Cruz de la Sierra.

O primeiro documento é um acordo de cooperação de comercialização de fertilizantes e cloreto de sódio, assinado com o ministro dos Hidrocarbonetos e da Energia da Bolívia, Franklin Molina Ortiz. Já o segundo é um memorando de entendimento de exportação de fertilizantes ao Brasil, assinado com o ministro do Desenvolvimento Rural e Terras, Santos Condori.

O objetivo é estabelecer os termos e as condições para a exportação de fertilizantes e suas matérias-primas para o Brasil, com foco no fortalecimento do agro local. Os atos também buscam promover e implementar a cooperação técnica e científica por meio de intercâmbio tecnológico, pesquisa, desenvolvimento e inovação entre as partes.

“O aumento da oferta de fertilizantes no país é fundamental para o desenvolvimento da agropecuária brasileira. É trazer mais competitividade para o setor e, ainda, como consequência, fortalecer a segurança alimentar. O aumento da produção de fertilizantes será fundamental para aumentar a produtividade de alimentos no país”, destacou o ministro Fávaro.

Também foi reforçado pelo ministro do Mapa que é determinação do presidente Lula buscar oportunidades para os empresários e para a população brasileira. “Encontramos um ambiente muito propício graças a boa relação internacional do presidente. Já abrimos 155 novos mercados para comercializar os produtos nacionais”, explicou.

MISSÃO

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente da Bolívia, Luis Arce, tiveram nesta terça-feira (9), em Santa Cruz de la Sierra, uma reunião bilateral seguida de encontro ampliado com autoridades dos dois países. Na ocasião, foram tratados avanços em temas estratégicos para as duas nações, como agricultura, energia e infraestrutura, além de ações conjuntas voltadas para proteção do meio ambiente e transição energética.

Lula destacou a cooperação entre Brasil e Bolívia na política industrial para exploração e manufatura do lítio e ressaltou a importância do desenvolvimento conjunto dos dois países, com fortalecimento da cooperação comercial, em especial na produção de fertilizantes.

“O que fizemos aqui tem como perspectiva melhorar a qualidade de vida do povo da Bolívia e melhorar a qualidade de vida do povo do Brasil. É por isso que nós estamos assinando esses documentos. É porque é preciso dar uma chance, no século XXI, para que Brasil, Bolívia e outros países da América do Sul, deixem de ser tratados como países em vias de desenvolvimento, ou país de terceiro mundo”, destacou o presidente da República.



RELAÇÕES COMERCIAIS

Em 2023, o Brasil exportou aproximadamente US\$ 1,84 bilhões para a Bolívia. Os principais produtos exportados foram barras de ferro bruto, preparações alimentícias diversas, e automóveis. No agronegócio, foram de cerca de US\$ 350 milhões, em média, nos últimos cinco anos, principalmente bebidas, produtos florestais e rações para animais.

Na relação de importações, os brasileiros importaram aproximadamente US\$1,61 bilhões dos bolivianos. Entre os destaques está gás natural, fertilizantes nitrogenados e bórax.

Em termos de fertilizantes, o Brasil importa da Bolívia principalmente Ureia e Cloreto de Potássio. Uma média, dos últimos três anos, de US\$ 59 milhões e US\$ 9,5 milhões, respectivamente.

AGENDA

O ministro Carlos Fávaro também participou, nesta terça-feira, de reunião com a ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, e com o ministro de Obras Públicas, Serviços e Moradia do estado Plurinacional da Bolívia, Edgar Montano Rojas, para dialogar sobre as obras do Brasil e da Bolívia para facilitar a integração logística da América do Sul. O foco foi na rota Quadrante Rondon, que tem o objetivo de incentivar e reforçar o comércio, além de reduzir o tempo e o custo do transporte de mercadorias.

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

Data: 10/07/2024

DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTOS PODE SER VOTADA NO SENADO NESTA QUARTA

Informações: Jovem Pan (10 de julho de 2024)

Proposta prevê a manutenção da desoneração neste ano e a retomada gradual da cobrança a partir de 2025

O projeto de lei que cria a compensação para a desoneração da folha de pagamento dos 17 setores da economia e dos municípios com até 156 mil habitantes entrou na pauta do Senado e pode ser votado ainda nesta quarta-feira (10). Segundo o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, o Senado e o governo chegaram a um acordo sobre as formas de compensar a desoneração. A proposta prevê a manutenção da desoneração em 2024 e a retomada gradual da cobrança a partir de 2025, com contrapartidas que não representem aumento de impostos, mas sim formas de arrecadação favoráveis ao ambiente de negócios no Brasil. Entre as medidas previstas estão um plano de repatriação de recursos, a criação de um programa de renegociação de dívidas das multas aplicadas pelas agências reguladoras, a taxação de compras internacionais até US\$ 50 e a regularização de ativos nacionais. O projeto foi apresentado pelo senador Efraim Filho (União-PB). Conforme o acordo, a desoneração na folha de pagamento das prefeituras continuará neste ano com alíquota reduzida de 20% para 8%.

Para os setores da economia, a cobrança tributária será retomada de forma gradual a partir de 2025, subindo 5% anualmente até atingir 20% em 2028. O relator do texto é o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA). O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que levou a Pacheco um novo texto sobre a compensação da desoneração da folha e enfatizou que, se a proposta não for coberta, a decisão do Supremo Tribunal Federal (STF) prevalecerá. O STF deu 60 dias para a apresentação de medidas compensatórias à desoneração da folha, prazo que se encerra em 10 de agosto. A desoneração está em debate no Congresso desde o ano passado e já foi motivo de veto presidencial, que foi derrubado, além de medidas provisórias editadas e posteriormente revogadas ou devolvidas pelo Congresso, mesmo que parcialmente.

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

Data: 10/07/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

AUMENTAR LIMITE DE EMISSÃO EM PL DO HIDROGÊNIO NÃO BENEFICIA ETANOL, DIZEM ORGANIZAÇÕES

Teto de 7 kgCO₂ beneficiaria fósseis sem captura de carbono, dizem ambientalistas; limite de emissões proposto pelo Brasil é quase o dobro da Europa

Por Nayara Machado 10 de julho de 2024 Em Congresso, Hidrogênio, Política energética, Transição energética



Senador Otto Alencar (PSD/BA), autor da emenda que amplia teto de emissões para hidrogênio de baixo carbono (Foto: Pedro França/Agência Senado)

BRASÍLIA — Em nota divulgada nesta quarta (10/7) a Coalizão Energia Limpa e o Observatório do Clima criticam emenda aprovada pelo Senado que aumentou o teto de emissões para que o hidrogênio seja considerado de baixo carbono. Também apontam que o projeto de lei não trata da captura e armazenamento de carbono, além de determinar que a adesão

ao sistema de certificação de intensidade de emissões seja voluntária.

Aprovado pelos senadores em junho, o PL 2.308/2023 estabelece o marco regulatório para a produção do hidrogênio de baixa emissão de carbono e determina incentivos fiscais e financeiros para o setor.

Na semana passada, o plenário do Senado votou os destaques do texto e, embora tenha rejeitado emendas que dariam vantagens a projetos de geração de energia renovável, acolheu a proposta do senador Otto Alencar (PSD/BA) aumentando de 4 kgCO₂eq por kg de H₂ produzido para 7 kgCO₂eq/kgH₂. O texto com as emendas ainda será analisado pela Câmara.

Na justificativa, o senador afirma que a intenção é abrir o escopo para incluir a rota do etanol. Organizações apontam, no entanto, que a medida beneficia apenas combustíveis fósseis.

“Análises da UFRJ indicam que o índice de emissões do hidrogênio produzido a partir da reforma a vapor do etanol no Brasil é de 2,27 kgCO₂eq/kgH₂. Os altos limites de intensidade de carbono estabelecidos pelo texto do PL, por outro lado, permitem que a produção do hidrogênio seja realizada a partir do gás natural e outros combustíveis que irão contribuir para o aumento das emissões de GEE do setor elétrico”.

O estudo mencionado pelas entidades que reúnem associações da sociedade civil ligadas às agendas de meio ambiente foi publicado em julho de 2023 pela WWF Brasil.

Nele, os pesquisadores calculam que a rota de produção de hidrogênio a partir do etanol é mais eficiente em termos de emissões que a eletrólise com energia fotovoltaica, por exemplo.

- a produção a partir da eletrólise com eólica tem a menor pegada de carbono, com 1,8 kg de CO₂ por kg de hidrogênio produzido;
- na reforma a vapor com etanol, o valor sobe para cerca de 2,3 kg CO₂ por kg de H₂;
- já a eletrólise com energia solar emite cerca de 3,3 kgCO₂/kgH₂.

“Embora a iniciativa de criar um quadro regulatório para o hidrogênio seja louvável, é alarmante notar que a agenda de transição energética tem sido, em algumas ocasiões, manipulada para beneficiar fontes fósseis”, alertam a coalizão e o OC.

Na visão das organizações, abrir as portas para fontes como gás natural e carvão vai na contramão do propósito do projeto de lei, de estabelecer um marco regulatório para uma nova alternativa de combustível para descarbonizar a indústria.

Há ainda uma preocupação com a credibilidade do produto brasileiro no mercado internacional. Hoje, a maior parte dos projetos em estudo no país miram a exportação para a Europa, que considera o teto de 3,384 kgCO₂eq/kgH₂ para ser classificado como hidrogênio de baixo carbono.

Sem CCS e certificação voluntária

Outras críticas ao PL incluem a ausência de menção à captura e armazenamento de carbono (CCS, em inglês), a adesão voluntária à certificação e o reconhecimento das hidrelétricas como elegíveis, o que, segundo os ambientalistas, têm potencial de elevar as emissões de metano.

“É questionável a determinação de que o sistema de certificação de intensidade de emissões seja de adesão voluntária. A flexibilização desses limites, aliada à falta de instrumentos de verificação e fiscalização, cria brechas para a produção de hidrogênio poluente, o que é ainda mais preocupante quando subsidiado com recursos públicos”, completa a nota.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/07/2024

SHELL DEVOLVE BLOCO NO PRÉ-SAL POR PROSPECTIVIDADE LIMITADA

Empresa reforçou, entretanto, que o Brasil continua sendo um dos países mais estratégicos e que tem compromisso de longo prazo com o upstream brasileiro

Por Fernando Caixeta 10 de julho de 2024 Em Mercado offshore, Petróleo e gás



Brava Star (NS-45), navio-sonda offshore da Petrobras (Foto: Divulgação Constellation)

BRASÍLIA – A Shell Brasil devolveu o bloco de Alto de Cabo Frio Oeste, no pré-sal da Bacia de Campos, adquirido pelo regime de partilha de produção. A decisão foi comunicada à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) na semana passada.

Whatsapp: siga o canal da epbr e ative os alertas!

O consórcio da Shell Brasil (55%), em parceria com a Qatar Energy (25%), CNOOC Limited (20%) e PPSA tomou a decisão após a conclusão do programa exploratório da área apresentar prospectividade limitada. A devolução foi noticiada pelo BNamericas e confirmada pela Shell à agência epbr.

A devolução foi feita em razão dos resultados da campanha exploratória, que contou a perfuração do primeiro poço pioneiro em outubro de 2019. O bloco foi arrematado pelo Shell na terceira rodada de licitações do pré-sal, realizada em 2017.

Mesmo com o alto potencial exploratório e as grandes descobertas no pré-sal, o risco geológico é inerente à atividade petrolífera e outros contratos foram devolvidos ao longo dos anos.

Em nota, a Shell afirmou que o “Brasil continua sendo um dos países mais estratégicos para a empresa”.

A Shell produz cerca de 400 mil barris de óleo equivalente por dia no país e possui 39 contratos de blocos de exploração, além dos 29 contratados no fim do ano passado na Bacia de Pelotas, e que ainda serão assinados com a ANP.

O portfólio reforça o “compromisso de longo prazo com o setor de upstream brasileiro”, diz.

A 3ª rodada de partilha foi realizada em 27 de outubro de 2017 pela ANP e ofertou quatro áreas localizadas nas bacias de Campos e Santos: Pau Brasil, Peroba, Alto de Cabo Frio Oeste e Alto de Cabo Frio Central.

As áreas Sul de Gato do Mato e Alto de Cabo Frio Oeste receberam lances com percentuais mínimos de excedente em óleo.

Já Sudoeste de Tartaruga Verde (Bacia de Campos, pós-sal) e Pau Brasil (Bacia de Santos) não receberam ofertas.

As 2ª e 3ª rodadas arrecadaram, ao todo, R\$ 6,15 bilhões em bônus de assinatura e registraram ágio médio de 260% e 202% respectivamente.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/07/2024

PPSA ELEVA EM 4,5 MILHÕES DE BARRIS LOTE DE ÓLEO DA UNIÃO DISPONÍVEL PARA LEILÃO

Previsão inicial era de 33 milhões de barris de petróleo, divididos em quatro lotes, nos campos de Mero e Búzios

Por Fernando Caixeta 10 de julho de 2024 Em Empresas, Mercado offshore, Petróleo e gás



FPSO Sepetiba chega ao Brasil para produzir no campo de Mero, no pré-sal da Bacia de Santos (Foto: Divulgação)

BRASÍLIA – Pré-sal Petróleo S.A. (PPSA) atualizou os volumes de petróleo que serão comercializados no 4º Leilão da União. Ao todo, a estimativa passa a ser de 37,5 milhões de barris, contra a previsão inicial de 33 milhões. Esses volumes dizem respeito à produção estimada em 2025, nos campos de Mero e Búzios.

A expectativa anterior era arrecadar R\$ 13 bilhões para o governo federal. Com a atualização dos volumes, espera-se algo próximo a R\$ 15 bilhões para a União.

As negociações envolvem quatro lotes nesses dois campos do pré-sal. Nos lotes 1 e 2, das FPSO Guanabara e Sapetiba, serão ofertados 12 milhões de barris em cada.

O lote 3, da FPSO Duque de Caxias/Pioneiro de Libra (campo de Mero), terá 11 milhões de barris.

No caso de Búzios, não há alteração em relação à previsão anterior e o lote único conta com 2,5 milhões de barris de petróleo.

Em junho, a PPSA fez alterações no edital do leilão, marcado para 31 de julho, na B3, e passou a permitir a participação de conjuntos de empresas nas negociações.

Na versão anterior, as empresas poderiam participar apenas individualmente ou por meio de consórcio.

A estatal também fez uma atualização técnica na fórmula do preço que visou adequar a prática brasileira de medição, que é feita em m³ a 20º C, com a prática internacional, que é feita em barris a 60º F.

Leilão na B3

Esta será a primeira vez que a estatal negocia cargas de óleo da União na bolsa de valores. Os recursos serão recebidos ao longo de 2025 e podem variar conforme o preço do barril, o valor oferecido no leilão e a taxa de câmbio.

A sessão pública poderá ocorrer em duas etapas para cada lote leiloadado, sendo vencedora aquela empresa que oferecer o melhor preço. Na primeira etapa, os preços deverão ser maiores do que o Limite Mínimo de Preço que será fixado pela PPSA com dois dias de antecedência ao leilão, em dólar.

Caso não haja ofertas acima do referido patamar inicial de preços, será realizada a segunda etapa da sessão, baseada num novo patamar de preço mínimo anunciado na hora, sendo aberto um pregão em viva voz com a participação de todas as empresas habilitadas.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 10/07/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO FAZ ACORDO PARA DISCUTIR AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC SEM TRANSFORMAÇÃO EM EMPRESA PÚBLICA

Líder do governo no Senado afirmou que não há oposição à ampliação de autonomia do BC, mas ao formato de empresa pública

Por Camila Turtelli e Thaís Barcellos — Brasília



Sede do Banco Central em Brasília — Foto: Gustavo Minas/Bloomberg

O governo chegou a um acordo na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado nesta quarta-feira para discutir a proposta de autonomia orçamentária e financeira do Banco Central sem a transformação da autarquia em empresa pública. O projeto seria votado hoje na comissão, mas, pelo acordo, será o primeiro item da pauta da reunião semipresencial na quarta-feira que vem, prometeu o presidente da CCJ, Davi Alcolumbre (União

Brasil-AP).

O acordo foi proposto pelo líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), transmitindo uma mensagem do ministro da Fazenda, Fernando Haddad. Os dois estavam reunidos com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, no Palácio do Planalto.

Segundo Jaques, Haddad afirmou que não é contrário à autonomia financeira e orçamentária do BC, mas se preocupa com a transformação em empresa pública devido aos riscos para a situação fiscal do país. Ao virar estatal, o aporte do Tesouro Nacional para cobrir eventuais prejuízos do BC na gestão das reservas internacionais teria impacto primário, ao contrário do que ocorre atualmente, em que a despesa é financeira.

Em 2023, o BC teve prejuízo de R\$ 114,2 bilhões, totalmente devido ao resultado de reservas e derivativos cambiais, que foi negativo em R\$ 123 bilhões. A proposta é discutir com o relator do projeto, senador Plínio Valério (PSD-AM), um formato que não "misture" autonomia com empresa pública.

--- Quando o BC vai receber esse dinheiro, se for empresa pública, terá impacto primário e vai afetar as contas públicas. Eu ouvi (de Haddad), na presença do presidente Lula e do presidente Pacheco, que não tem problema nenhum com a autonomia financeira e administrativa do BC.

Nesta semana, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), disse que o ambiente de “divisões e divergências” entre o governo federal e autoridade monetária exige cautela e um debate mais aprofundado sobre o tema.

A Proposta de Emenda à Constituição (PEC) no formato atual traz três principais alterações: a natureza do BC que passaria ser empresa pública; o regime dos servidores e a gestão o orçamento.

Desde 2021, o BC tem autonomia operacional, ou seja, não está vinculado ao Ministério da Fazenda, mas ainda depende dos recursos do Tesouro Nacional. A proposta insere na Constituição um dispositivo que assegura ao BC autonomia técnica, operacional, administrativa, orçamentária e financeira. Isso significa que a instituição terá autonomia orçamentária e poderá aprovar e executar seus recursos de forma independente do governo, embora tenha ainda de prestar contas ao Congresso Nacional.

Servidores

A PEC também estabelece uma mudança no regime dos servidores que deixariam de ser regidos pelas normas do regime jurídico único (RJU) para serem empregados regidos pela Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), mas garante a estabilidade.

O texto foi protocolado no Senado em novembro do ano passado, sob autoria do senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO). O texto ganhou apoio quase imediato da cúpula do Banco Central que pede reajustes salariais e uma disponibilidade maior de orçamento para a autarquia.

Na avaliação do BC, a autonomia orçamentária e financeira estão alinhadas com as melhores práticas de governança de bancos centrais, assim como com a experiência de bancos centrais de referência no cenário global.

Na experiência internacional, cerca de 90% dos BCs com autonomia operacional, também têm independência orçamentária e financeira. Além disso, o projeto endereça a limitação orçamentária que tem afetado as atividades da autoridade monetária, na visão do BC.

Para projetos, como o Pix e o Drex, há queda no orçamento desde 2018, de R\$ 163,3 bilhões para R\$ 12,1 bilhões em 2023, um corte de 92,6%, o que provoca atrasos na agenda de inovação.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2024

DEPUTADOS DISCUTEM ALTERAÇÕES NO TEXTO QUE REGULAMENTA A REFORMA TRIBUTÁRIA

Projeto isenta todos os medicamentos e devolve impostos sobre energia, água e esgoto para população de baixa renda

Por Victoria Abel — Brasília



Plenário da Câmara discute a regulamentação da Reforma Tributária — Foto: Mário Agra / Câmara dos Deputados

O texto de regulamentação da Reforma Tributária começou a ser debatido no plenário da Câmara dos Deputados, na tarde desta quarta-feira. Mais de 70 deputados se inscreveram para discursar sobre o tema, contra ou a favor.

Um novo relatório de regulamentação da reforma foi

protocolado na madrugada desta quarta-feira, após nova reunião entre o grupo de trabalho que analisou o projeto e líderes partidários.

O relatório publicado hoje é assinado pelo deputado Reginaldo Lopes (PT-MG), nomeado relator-geral do texto no plenário da Casa.

Medicamentos

Todos os medicamentos, incluindo os mais populares, como antigripais, foram incluídos na alíquota reduzida de 60%. Aqueles que já estavam na alíquota zero, para tratamentos mais graves, permanecem.

A inclusão dos medicamentos entre os itens com alíquota menor foi uma reivindicação do setor farmacêutico. Um levantamento de associações farmacêuticas apontou que mais da metade dos medicamentos mais consumidos no país ficariam de fora das alíquotas reduzidas, como informou o GLOBO no início do mês.

O Ministério da Fazenda estima que a inclusão dos medicamentos nas alíquotas menores deve ampliar a alíquota padrão em 0,21%. Valor que deve ser compensado com o imposto seletivo.

Carnes

Já a inclusão da carne na cesta básica deve ocorrer em uma decisão de plenário, ou seja, por meio da análise de emendas destacadas. Líderes afirmam que o relatório não deve incluir o tema, por ser mais polêmico.

Eles esperam ainda que a emenda destacada das carnes seja aprovada, já que a maioria das bancadas não terão coragem política de votarem contra.

Planos de saúde

O relator acrescentou no relatório de regulamentação a possibilidade das empresas acreditarem no pagamento de IBS e CBS em planos de saúde para seus funcionários, e criou uma redução de 30% na alíquota dos planos de saúde para animais domésticos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2024

ESTADOS CONSIDERAM PROJETO DE PACHECO SOBRE DÍVIDA UM AVANÇO, MAS HÁ DISPUTA SOBRE FUNDO

Unidades com as contas em dia questionam uso de recursos com territórios endividados

Por Thaís Barcellos — Brasília



Carlos Eduardo Xavier, presidente do Comsefaz e secretário de tributação do RN — Foto: Divulgação/Comsefaz

O projeto de renegociação da dívida dos estados com a União apresentado pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), foi considerado um “passo adiante” na discussão sobre o tema pelo Comitê Nacional de Secretários Estaduais de Fazenda (Comsefaz), mas ainda não deve encerrar a disputa federativa.

Pela proposta de Pacheco, os estados poderão reduzir os juros pagos ao Tesouro Nacional a depender do volume de ativos que repassem à União para amortizar o principal. Além disso, poderão reverter parte dos juros economizados em investimentos nas próprias unidades da federação, seja por meio de um fundo, a que todos os estados terão acesso, ou diretamente. Pela regra geral, o juro cobrado será de IPCA + 4%.



Segundo o presidente do Comsefaz, Carlos Xavier, o texto proposto é considerado um avanço para os quatro estados superendividados (São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul) pelas melhores condições de pagamento. Mas também contempla os entes que não têm dívida relevante com o Tesouro Nacional ao serem inseridos no fundo de equalização.

— No mérito, o projeto de lei tem avaliação positiva. Foi um passo adiante para todos os estados. Mas as proposições serão feitas ao longo do processo legislativo — diz Xavier, que é secretário de Fazenda do Rio Grande do Norte.

Xavier admite que um ponto que os estados que não têm dívidas ou que têm dívidas baixas com a União devem questionar é a participação dos entes superendividados no fundo e a forma de divisão de recursos, de modo a tornar a proposta mais justa.

O entendimento é que as alternativas criadas pelo projeto para abater o principal e os juros da dívida beneficiarão muito mais os quatro estados com maiores dívidas com a União. O fundo foi criado como uma tentativa de aumentar a isonomia para todo o país, mas isso se torna mais frágil se os próprios entes superendividados também puderem participar.

— Os estados que vão contribuir já serão beneficiados com a redução dos juros. É uma discussão justa, para fazer com que o fundo de equalização não seja um mero discurso e para que não haja benefício duplo aos entes superendividados.

O texto do projeto estabelece que as regras de divisão do fundo serão definidas em regulamento, “respeitada a diferença máxima de três vezes entre os menores e maiores valores distribuídos para cada ente”.

Há receio, por exemplo, de que a regra definida seja o tamanho da população, o que também tenderia a beneficiar estados mais populosos, justamente os que já têm um passivo grande com a União, sendo que uma parte nem vem cumprindo com os compromissos assumidos. Em contrapartida, os estados que estão com tudo em dia teriam poucos benefícios.

Outro ponto importante é garantir que os repasses para o fundo realmente aconteçam. Pelo projeto, a destinação do montante correspondente a um ponto porcentual dos juros acima do IPCA será repassada ao fundo.

Quanto ao tamanho da destinação de recursos para o fundo, Xavier afirmou que já havia sido validada por unanimidade no Comsefaz. Em relação ao projeto final de Pacheco, o secretário de Fazenda do Rio Grande do Norte afirmou que ainda não houve deliberação do comitê.

Conforme o projeto, os estados terão de aplicar 60% dos recursos no ensino médio técnico até que metas que serão definidas pelo governo federal sejam alcançadas.

O restante poderá ser investido em infraestrutura para universalização do ensino infantil e educação em tempo integral, e em ações de infraestrutura de saneamento, habitação, adaptação às mudanças climáticas, transportes ou segurança pública.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 10/07/2024

ZEMA ADMITE INTERESSE EM REPASSAR CEMIG À UNIÃO EM RENEGOCIAÇÃO DA DÍVIDA DE MINAS

Além da concessionária e geradora de energia, governador menciona tentativa de federalização da Copasa, de saneamento, e da Codemig, de desenvolvimento econômico do estado. Dívida é de R\$ 160 bi

Por Thaís Barcellos — Brasília

O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo), admitiu ao GLOBO que tem interesse em repassar estatais mineiras, como a Cemig, para a União, caso o projeto de renegociação de dívida dos estados proposto na terça-feira pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), seja aprovado no Congresso.



A Cemig estava nos planos de privatização do governador de Minas, Romeu Zema, que agora admite entregá-la à União para abater dívida do estado — Foto: Divulgação

A efetiva transferência, contudo, vai depender da avaliação do governo federal, que, segundo o projeto, poderá aceitar ou recusar os ativos.

Entenda por quê: Solução proposta por Pacheco para abater dívida de estados com União não agrada ao governo

De acordo com o governador, a dívida mineira com a União é da ordem de R\$ 160 bilhões e, nos últimos anos, ele já pagou R\$ 8 bilhões, seguindo as regras do Regime de Recuperação Fiscal, ao qual o estado aderiu.

Além da Cemig, concessionária de energia elétrica de Minas, Zema também mencionou a tentativa de federalização da Copasa, de saneamento, e da Codemig, companhia de desenvolvimento econômico do estado.



O governador de Minas Gerais, Romeu Zema (Novo) — Foto: Divulgação

— Já está nos planos (a transferência de ativos para União). Queremos fazer uso desse mecanismo, que faz com que os juros possam cair com ativos que representam mais de 20% da dívida. Caso essa proposta avance no Congresso, temos o maior interesse em fazer uso da mesma — disse o governador.

O governador também disse que a entrega desses ativos supera 20% da dívida do estado.

Capital: Vale paga R\$ 2,7 bi à Cemig para ter 100% da Aliança, de hidrelétricas e parques eólicos — Só a Cemig, a Copasa e a Codemig têm valor muito superior a 20% da dívida. Fica a interrogação se a União vai ter interesse e se o Congresso vai votar o projeto como ele está — completou Zema, citando ainda que o estado também tem bens imóveis e créditos junto à União.

Zema calcula que uma redução de 2 pontos percentuais dos juros representaria uma economia anual para o estado de R\$ 3,2 bilhões. Em relação aos outros requisitos para a redução da dívida, o governador mineiro tem algumas divergências.

O texto prevê que o valor equivalente a um ponto percentual da parte que exceder o IPCA nos juros das parcelas será direcionada ao Fundo de Equalização Federativa, a favor de todos os estados.

Após esse direcionamento, a parte que exceder o IPCA nos juros que couberem aos entes nos aditivos contratuais poderá ser revertida integralmente para o investimento no próprio estado em áreas específicas, mas com aplicação mínima de 60% no ensino médio profissionalizante, a depender de metas que serão definidas pelo governo federal.

— Como governador, gostaria que esse fundo ficasse só para os estados endividados e que os investimentos em educação considerassem o que já é feito, não só o adicional. São pontos que melhorariam mais essa proposta. — disse Zema, afirmando que o estado já tem um 140 mil alunos no ensino técnico profissionalizante.

Na avaliação do governador mineiro, o projeto de Pacheco “merece aplauso” pois ataca o problema da dívida dos estados na “raiz”: a correção da dívida em velocidade maior do que o crescimento da arrecadação.

— Os estados teriam condição de pagar IPCA + 4% se a economia crescesse 4% ou mais todo ano — afirmou.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/07/2024

NAVIO DE GUERRA DE 95 METROS PERDE O EQUILÍBRIO, TOMBA NO PORTO E FICA PARCIALMENTE SUBMERSO NO IRÃ

Fragata Sahand passava por reparos no momento do incidente, que pode danificar sistemas de combate essenciais da construção

Por O Globo e agências internacionais — Bandar Abbas, Irã



Navio de guerra de 95 metros perde o equilíbrio, tomba no porto e fica parcialmente submerso no Irã — Foto: Reprodução

Um dos navios de guerra mais novos do Irã "perdeu o equilíbrio" e tombou no porto de Bandar Abbas, a mais de 1,2 mil quilômetros da capital, no último fim de semana. Segundo publicado pela agência oficial de notícias da República Islâmica (IRNA), a fragata Sahand, de 95 metros de comprimento, passava por reparos no momento do incidente, que pode danificar sistemas de combate

essenciais da construção e deixar o navio fora de serviço por até seis meses.

Uma foto da agência semi-oficial Tasnim mostrou a embarcação caída. Segundo a Marinha iraniana, o Sahand perdeu o equilíbrio porque entrou água em seus tanques durante o processo de reparo. O navio, que teria entrado em serviço em dezembro de 2018, é um dos maiores da frota do Irã, equipado com mísseis de cruzeiro antinavio e um sistema de guerra eletrônica. À CNN, o analista naval Carl Schuster, ex-capitão da Marinha dos EUA, disse que o conserto deve durar no mínimo quatro meses.

— A água do mar danifica severamente os eletrônicos e entra em tudo. Portanto, todos os eletrônicos terão que ser removidos e limpos quimicamente para remover o sal — disse ele, ressaltando que a água também afeta peças mecânicas, o que pode levar a falhas no motor. — A incrustação do sal destrói os revestimentos e interfere na combustão.



Navio de guerra de 95 metros perde o equilíbrio, tomba no porto e fica parcialmente submerso no Irã — Foto: Reprodução

Ainda segundo Schuster, navios como o iraniano Sahand tendem a ter muito muito "top hamper", ou seja, o peso de eletrônicos e armas acima do seu centro de gravidade. Do contrário, explicou ele, há o risco de que o navio seja virado, especialmente se houver ventos fortes. Para o especialista, a foto divulgada pela Tasnim sugere que a embarcação tombada virou rapidamente, e que o movimento foi interrompido "apenas pelo encontro do

mastro e da chaminé com o fundo do porto".

A Tasnim publicou que "felizmente, o acidente ocorreu em águas rasas perto do cais", de modo que a embarcação ficou apenas parcialmente submersa. A agência de notícias afirmou que o navio de guerra estava "sendo retornado ao equilíbrio". Mas, segundo Schuster disse à CNN, esse processo



provavelmente deverá levar uma semana ou mais, e guindastes e bombas portáteis deverão ser necessários.

De acordo com a IRNA, várias pessoas sofreram ferimentos leves no incidente e foram levadas para um hospital da região.

A fragata Sahand recentemente liderou uma flotilha de embarcações iranianas desdobradas no Mar Vermelho e no Golfo de Áden, em meio a ataques dos rebeldes Houthis, apoiados pelo Irã, a navios comerciais na região. A milícia do Iêmen ganhou popularidade em todo o Oriente Médio desde o fim do ano passado, quando começou a disparar mísseis em direção a Israel e a atacar navios no Mar Mediterrâneo.

Conforme o portal Naval Technology, os navios de guerra da Marinha iraniana têm um histórico de acidentes tanto no porto quanto em operações. Em 2021, por exemplo, o navio de reabastecimento IRIS Karg pegou fogo durante operações no Golfo de Omã e afundou. O Irã opera uma coleção de navios de guerra de superfície derivados de projetos mais antigos de origem britânica, introduzidos em serviço na década de 1960, com projetos mais novos, como a classe Mouj.

Ainda de acordo com o portal, com cerca de 94 m de comprimento, as fragatas da classe Mouj são equipadas com uma série de capacidades de guerra antissuperfície, incluindo canhões principais e mísseis antinavio Nour, cujo alcance é estimado em 200 km. A classe Mouj também tem capacidade de guerra antiaérea e de lançar mísseis hipersônicos, diz o veículo, embora isso não possa ser confirmado de forma independente.

O Sahand, diz o portal americano, é o navio mais recente a levar esse nome para a marinha iraniana. O Sahand anterior foi afundado pela Marinha dos Estados Unidos em 1988 durante a Operação Praying Mantins, lançada após uma fragata americana ser danificada por uma iraniana no Golfo Pérsico. (Com Bloomberg e New York Times)

Fonte: O Globo - RJ
Data: 10/07/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

PETROBRAS FAZ 1º VOO COM AERONAVE SEM PILOTO PARA LEVAR CARGA ATÉ PLATAFORMAS EM ALTO-MAR

Pilotada remotamente, aeronave pode transportar cargas de até 50 kg e gera menos emissões que os helicópteros; veja fotos

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - A Petrobras realizou o primeiro voo de longo alcance com uma aeronave civil remotamente pilotada (RPA). A aeronave percorreu, na semana passada, cerca de 180 quilômetros entre a base da companhia em Imbetiba, Macaé, no Rio de Janeiro, e a plataforma P-51, primeira plataforma construída inteiramente no Brasil, instalada na bacia de Campos.

“Esse tipo de tecnologia também tem o potencial de reduzir emissões de gases de efeito estufa no transporte de cargas leves”, informou a estatal em nota nesta quarta-feira, 10.

A operação, ainda em fase de testes, teve a colaboração do Departamento de Controle do Espaço Aéreo (Decea), a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a NAV Brasil e a OMNI Táxi Aéreo, contratada pela Petrobras para operar veículos aéreos não tripulados em missões offshore.

Petrobras tem desenvolvido iniciativas com a tecnologia de drones desde 2018 Foto: Cezar Fernandes/Agência Petrobras



O objetivo do voo, classificado como BVLOS (Beyond Visual Line of Sight) ou além do alcance visual, foi testar a implantação do transporte para conduzir cargas de até 50 kg; agregar valor à logística do transporte aéreo offshore; reduzir custos e coletar dados para o compartilhamento do espaço com outras aeronaves, definindo melhores rotas, altitudes, procedimentos de subida e descida.

Desde 2018, a Petrobras tem desenvolvido iniciativas com a tecnologia de drones. Esses equipamentos já são usados para a inspeção de flares, pintura de plataformas e embarcações, além de outros trabalhos em altura, reduzindo a exposição humana a riscos.

“Foi uma conquista e resultado de trabalho em equipe que uniu Petrobras, iniciativa privada e autoridades governamentais para superar os desafios de aumentar a segurança das pessoas, reduzindo a exposição ao risco, já que as aeronaves são remotamente pilotadas”, afirmou o diretor de Logística, Comercialização e Mercados da Petrobras, Claudio Schlosser.



Aeronave civil remotamente pilotada gera menos emissões que os helicópteros Foto: Cezar Fernandes/Agência Petrobras

Segundo Schlosser, a iniciativa também avança na descarbonização, já que as RPAs geram menos emissões que os helicópteros, agilizando operações e ampliando o período de atendimento logístico das demandas, com as missões podendo ser realizadas também no período noturno.

Após concluídos os testes com a tecnologia RPA, a estatal iniciará a análise dos dados gerados, o que deve ser finalizado ainda no segundo semestre deste ano. Serão simulados outros voos com aeronaves no mesmo espaço aéreo e, dependendo dos resultados, o procedimento será implantado na Petrobras, informou a companhia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2024

PROJETO DE PACHECO PARA DÍVIDA DOS ESTADOS PRIVILEGIA EXCEÇÃO E PROVOCA INSATISFAÇÃO

Críticos dizem que texto do presidente do Senado foi feito sob medida para Minas Gerais, o que causou contrariedade nos demais entes federativos

Por Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - Após meses de discussão entre União, Estados e Congresso sobre os termos do projeto para renegociação da dívida dos governos estaduais, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), apresentou um projeto sob medida para Minas Gerais, retomando a premissa que defende desde 2023 sem atender aos demais entes. Privilegiando uma exceção (a negociação com ativos), a primeira reação ao texto foi de insatisfação, segundo apurou o Estadão/Broadcast.

Pacheco defende a federalização de estatais para abatimento da dívida, proposta que não tem muita adesão de outros entes. Ainda assim, esse foi o eixo principal do projeto que anunciou nesta terça-feira, 9. Nas últimas semanas, as negociações estavam concentradas nos critérios para redução da correção do serviço da dívida e do fundo de equalização, que atenderia aos entes menos endividados, já que a proposta original do governo, que previa redução do indexador da dívida para investimentos em educação e abatimento do saldo devedor com ativos, também não teve aceitação.

“O texto todo ficou direcionado para a exceção e não para a regra”, ponderou um interlocutor da equipe econômica. A Fazenda não se opôs a considerar os ativos para abatimento da dívida, mas nunca deu tanto peso para essa modalidade na renegociação dos débitos. O discurso sempre foi de mirar em ativos com valor de mercado e liquidez, com valuation (avaliação do valor) com controle externo.

Para outro integrante do governo, no mérito, o texto de Pacheco segue as diretrizes de resoluções aprovadas no Conselho da Federação, em acordo entre União e Estados, e versavam sobre a criação de um fundo de equalização e descontos sobre os juros da dívida mediante cumprimento de contrapartidas.



Pacheco apresentou projeto feito sob medida para o caso de Minas Gerais, segundo críticos da iniciativa Foto: Geraldo Magela / Agência Senado

A principal alteração entre o que vinha sendo discutido internamente e a proposta apresentada foi justamente o peso da amortização de ativos. Na proposta de Pacheco, isso pode reduzir em 2 pontos percentuais a indexação da dívida. Essa alteração já era prevista, mas há dispositivos que precisam ser avaliados. Um exemplo foi a inclusão, no rol de itens para amortização, dos créditos de dívidas ativas — aquelas que os Estados não conseguem receber. A avaliação é a de que há mais pontos que precisam ser avaliados com calma, mas prevalece o entendimento que essa proposta não tem a pretensão de ser o texto final.

Apesar de a proposta estar sob medida para Minas Gerais, Pacheco afirmou em sua apresentação que nem todas as demandas de Estados e do governo foram atendidas. Um ponto rechaçado foi o uso de recursos do Fundo de Desenvolvimento Regional, previsto na reforma tributária, como uma antecipação para o pagamento da dívida. O Estadão/Broadcast apurou que essa era uma demanda do Rio de Janeiro, um dos entes mais endividados, assim como Minas.

O texto também não acatou as sugestões dos Estados menos endividados. Para um interlocutor, a tônica da proposta de Pacheco foi atender Minas Gerais “e os demais”. Outra pessoa a par das negociações afirmou que o projeto não representa os entes com baixo endividamento ou sem dívida. “É uma grande transferência de recursos dos Estados pouco endividados para os muito endividados, que são os Estados mais ricos, coincidentemente”, pontuou. A mensagem é que os governos que fizeram a lição de casa e já pagaram as dívidas, com os juros devidos e sem abatimentos, ficam a ver navios.

O presidente do Senado estimou que o governo renunciará a uma receita de R\$ 28 bilhões ao ano com essa renegociação. “A União finge que recebe, o Estado finge que paga e a dívida vai aumentando. Estamos dando uma forma de equalização”, disse Pacheco ao apresentar a proposta. Para o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o importante é não haver impacto primário, porque a União não tem condições de errar nesse quesito.

Tornado público o projeto, as atenções se voltam à relatoria de Davi Alcolumbre (União-AP), principal e praticamente único candidato à presidência do Senado no próximo ano. É a oportunidade para “calibrar” a generosidade do governo com os Estados, já que quanto maior o desfalque ao caixa da União menor a capacidade de socorrer os governos regionais. Também é a chance de emplacar os pleitos dos menos endividados. Um apelo para esse caso é o impacto do fundo de equalização para o Estado natal de Alcolumbre: a cota do repasse de 1% para o fundo representa 40% de todo o recurso que o próprio Amapá teve de investimento no ano anterior.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 10/07/2024

SENADO ADIA VOTAÇÃO DE PROPOSTA DE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BANCO CENTRAL

PEC, defendida por Campos Neto, transforma a instituição em 'empresa pública que exerce atividade estatal'; governo é contra proposta

Por Cicero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - Os membros da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado Federal chegaram a um acordo para adiar para a próxima quarta-feira, 17, a votação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que garante a autonomia financeira e orçamentária ao Banco Central. Esse será o único item na pauta de votação de uma reunião semipresencial, segundo o presidente do colegiado, Davi Alcolumbre (União Brasil-AP).

A tentativa de chegar a um acordo foi proposta pelo líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), que retornou à sessão da CCJ após ter-se reunido com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, o presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

“A autonomia financeira administrativa do Bacen, não há nenhum problema conosco, nenhum. A forma de atingi-la é que nós não concordamos, de transformar o Bacen em uma empresa”, disse Wagner. “Eu ouvi na presença do presidente da República, do presidente deste Senado, do ministro Haddad: ‘Eu não tenho problema nenhum com a autonomia’”, complementou o senador.

O relator do projeto, senador Plínio Valério (PSDB-AM), disse ver como positivo o esforço para chegar a um acordo, mas ponderou que será difícil alterar o texto. “Mas a votação de hoje iria ser 13 a 13, empate, do mesmo jeito”, afirmou.



Item será o único da pauta da CCJ na próxima quarta-feira, 17
Foto: Wilton Junior / Estadão

A PEC, defendida pelo presidente do BC, Roberto Campos Neto, e pelo restante da diretoria colegiada, transforma a instituição em uma “empresa pública que exerce atividade estatal”, dotada com poder de polícia. Ela assegura “autonomia de gestão administrativa, contábil, orçamentária, financeira, operacional e patrimonial” à instituição.

Pelo texto, o BC terá de apresentar uma proposta anual de orçamento a uma comissão do Senado, que deverá aprová-la. O Conselho Monetário Nacional (CMN) será responsável por aprovar um plano plurianual e a autoridade monetária será fiscalizada pelo Congresso Nacional, com apoio do Tribunal de Contas da União (TCU). Uma lei complementar regulamentará a medida.

Antes, o senador Rogério Carvalho (PT-SE) encaminhou voto em separado pela rejeição da proposta. Ele argumentou que uma empresa pública não poderia cumprir atividades típicas de Estado, como as que o BC desempenha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2024

‘O PROTAGONISMO DO ESTADO NA ECONOMIA INIBE O INVESTIMENTO PRIVADO’, DIZ EX-SECRETÁRIA DO PPI

Para Martha Seillier, o aumento dos investimentos públicos defendido por Lula drena recursos do setor produtivo e agrava o quadro fiscal, com consequências danosas para o País no médio e no longo prazos

Por José Fucs



A secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier, viaja para Londres nos próximos dias para conhecer a experiência britânica no mercado de 5G; tecnologia pode entrar no PPI do governo a partir de novembro. Foto: Dida Sampaio/Estadão - 21/8/2019

**Entrevista com
Martha Seillier - Economista, ex-diretora do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento), ex-secretária especial do PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) e ex-presidente da Infraero**

A economista Martha Seillier, que esteve à frente do PPI (Programa de Parcerias de Investimento) – o órgão responsável pela operacionalização das privatizações e concessões – no governo Bolsonaro, conhece como poucos os meandros das empresas estatais e o peso que muitas delas representam para os pagadores de impostos.

Segundo Martha, quando o Estado passa a ser o grande motor da economia e as estatais se tornam protagonistas no mundo dos negócios, a iniciativa privada se retrai, com consequências danosas no médio e no longo prazos para o País. “Quanto mais o setor público investe, mais está tirando recursos do setor privado, porque esses recursos vêm de algum lugar”, afirma. “Hoje, para muita gente, parece que ainda não é tão óbvio que o orçamento público vem do setor produtivo, porque são os pagadores de impostos que alimentam o governo.”

Nesta entrevista ao Estadão, ela fala também sobre os casos mais afetados pela paralisação das privatizações, como os Correios e o Porto de Santos, sobre as tentativas do governo Lula de revogar o novo marco do saneamento e a privatização da Eletrobras e sobre a importância da responsabilidade fiscal para alavancar os investimentos na produção e o crescimento sustentável. “O equilíbrio fiscal, a credibilidade do governo, é fundamental para o investidor ter uma perspectiva de redução de juros num prazo mais longo”, diz. Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

“O atual governo acredita que o Estado deve ter um papel relevante e crescente na economia”

Como a sra., que foi responsável pelo PPI no governo Bolsonaro, analisa a decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de paralisar as privatizações logo início do governo?

Durante a campanha eleitoral, o presidente já havia anunciado qual seria o norte do governo em relação às estatais, caso ganhasse as eleições. Ele já tinha dito que iria promover o fortalecimento das estatais, a retomada da contratação de colaboradores. O atual governo acredita que o Estado deve ter um papel relevante e crescente na economia, com uma participação ativa das estatais – que, em muitos casos, concorrem com empresas privadas ou atuam em mercados em que já existem prestadores privados – para que elas tenham ainda mais empregados, mais contratos, mais funções.

Até a posse do governo Lula, o número de profissionais das estatais federais, por exemplo, caiu por oito anos seguidos. Vinha caindo desde 2015. Agora, voltou a subir novamente. Enquanto no governo anterior, entre 2019 e 2022, houve uma redução de 42.147 empregados nas estatais, já ocorreu um aumento de mais de quatro mil funcionários no quadro de pessoal efetivo das empresas e bancos públicos, de 434.017 para 438.407, segundo os dados oficiais, apenas nos 15 primeiros meses da atual gestão.

Como a sra. avalia essa obsessão do presidente Lula de ampliar a presença do Estado na economia, em vez de estimular o setor privado a ter um papel mais ativo nos negócios, como aconteceu nos governos Temer e Bolsonaro?

São visões diferentes de Brasil. Hoje, para muita gente, parece que ainda não é tão óbvio que o orçamento público vem do setor produtivo, porque são os pagadores de impostos que alimentam o governo. Quanto mais o setor público investe, mais está tirando recursos do setor privado, porque esses recursos vêm de algum lugar. Quando o Estado passa a ser o grande motor da economia, o

setor privado se retrai em muitas frentes, com consequências danosas no médio e no longo prazo. É isto que as pessoas têm de entender.

A sra. pode dar um exemplo concreto de quando o setor privado se retraiu devido à intervenção do Estado na economia?

No governo Dilma, que levou ao limite essa obsessão com o protagonismo do Estado, o que ocorreu com a taxa de investimento? Num primeiro momento, até houve uma movimentação na economia, porque sempre que o governo, com seu orçamento bilionário, começa a investir em infraestrutura, ferrovias, escolas, há um impacto imediato no PIB (Produto Interno Bruto), já que o cálculo do PIB leva em conta os investimentos públicos, os gastos do governo. Só que não era um resultado sustentável.

Em meados de 2016, no fim do governo Dilma e no início do governo Temer, a gente já podia observar uma queda significativa nos investimentos privados. De 2009 a 2013, a taxa de investimento até cresceu. Mas o que aconteceu depois? Ela começou a cair, ladeira abaixo, para menos de 15% do PIB em 2017, e só voltou a subir a partir de 2018. Foi subindo, subindo, subindo, até chegar perto dos 20% do PIB, num período em que os investimentos públicos caíram, graças ao aumento dos investimentos privados.

“A infraestrutura sozinha vira um elefante branco. Quantos elefantes brancos ficaram por aí da Copa do Mundo e das Olimpíadas?”

Quer dizer que, na sua visão, o aumento dos investimentos públicos no governo Dilma não teve impacto positivo na economia?

Quando esses investimentos são só de entrega de infraestrutura, sem a preocupação com a manutenção e a oferta do serviço depois, como foi o caso no governo Dilma, eles acabam afetando de forma negativa a produtividade. Isso sem falar que esse excesso de gasto público alimentou uma crise fiscal aguda, profunda, com um impacto enorme sobre a taxa de juros, sobre a inflação. Será que é isso que o Brasil precisa no médio e no longo prazos?

Para que haja mais investimento privado, o equilíbrio fiscal, a credibilidade do governo, é fundamental para o investidor ter uma perspectiva de redução de juros num prazo mais longo. Quando o País está com juros muito altos, você acaba inibindo o investimento na produção e estimulando a aplicação em renda fixa, no mercado financeiro. A agenda de responsabilidade fiscal é essencial para alimentar a expectativa do setor privado em relação à redução dos juros e à ampliação dos investimentos.



Martha Seillier afirma que, se o crescimento for ancorado no investimento público, que é o que consome imposto, tirando recursos do setor privado, ele acaba não sendo sustentável Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

Mas o aumento dos investimentos do governo não é importante para turbinar o crescimento econômico?

É claro que é importante ter uma taxa de investimento mais próxima da média dos países emergentes, de 25%, 30% do PIB. Esta discussão é válida. O investimento público é importante para que a economia cresça. Mas, se o crescimento for ancorado essencialmente no investimento público, que é o que consome imposto, tirando recursos do setor privado, da poupança privada, ele acaba não sendo sustentável, como eu falei. Depois, o setor público não tem a mesma qualidade e a mesma eficiência na entrega dos serviços. A infraestrutura sozinha vira um elefante branco. Quantos elefantes brancos ficaram por aí da Copa do Mundo? Quantos elefantes brancos ficaram das Olimpíadas? Quantas creches e UBS (Unidades Básicas de Saúde) do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) ficaram inacabadas? Isso nem sempre os números mostram. Por isso, o foco não deve ser só ter uma taxa de investimento maior.

Há milhares de obras que começaram no governo Dilma, gerando um aumento na taxa de investimento e no emprego no curto prazo, mas, no fim das contas, aqueles investimentos pararam por falta de recursos, ficaram inacabados. Muitas vezes, as obras até foram entregues, como foi o caso de muitas creches e unidades básicas de saúde. Só que elas foram entregues para quem? Para o município ou para o estado, que não tem recursos para operar os serviços. Então, fica uma creche sem professor, sem merenda, sem aluno, uma Unidade Básica de Saúde sem equipamento, sem médico. Quanto isso afeta de fato o crescimento do país? Isso também tem de ser colocado na conta quando a gente analisa os investimentos governamentais.

“O governo afastou o investidor privado e disse que o Estado é que vai fazer os investimentos para a modernização do Porto de Santos. De onde virão os recursos para isso?”

Agora, além de o governo deixar mais espaço para o setor privado atuar, que outros fatores, em sua opinião, são importantes para estimular os empresários e as empresas a investir?

O governo precisa dar diretrizes e sinais claros de que o setor privado é realmente importante. É preciso dar segurança jurídica, mostrar que você respeita as leis, respeita os contratos, escuta o setor privado antes de tomar decisões importantes. Você não pode fazer, por exemplo, um leilão de R\$ 1 bilhão para comprar arroz importado, como aconteceu no atual governo, quando os próprios produtores do País estão dizendo que isso não é necessário, que eles estão produzindo, que a safra já foi colhida e que as enchentes ocorridas no Rio Grande do Sul não terão impacto nos preços do produto. Esse diálogo, essa sinalização para o setor privado, é muito importante.

No começo da nossa conversa, a sra. falou que o Lula já havia anunciado na campanha eleitoral que iria paralisar as privatizações. Que projetos foram mais afetados pela decisão do presidente?

A gente tinha, por exemplo, estudos prontos para a privatização do Porto de Santos, que o governo tirou da agenda de concessões, de privatizações. Eu viajava com o ministro Tarcísio (de Freitas, então ministro da Infraestrutura e hoje governador de São Paulo) e acompanhava as missões internacionais para conversar com investidores sobre os projetos mais avançados. Havia um apetite enorme pelo Porto de Santos, o maior porto da América Latina, que tinha um modelo muito interessante de venda.

O Tarcísio, mesmo depois de assumir o governo de São Paulo, insistiu nisso, mais de uma vez, até porque o porto está no Estado que ele assumiu. E o que o governo federal fez? Afastou o investidor privado e disse que o Estado é que vai fazer os investimentos necessários para a modernização do Porto de Santos. Agora, de onde virão os recursos para fazer tudo isso? Esta é a pergunta. Porque eu acredito que a capacidade do brasileiro de pagar imposto já bateu no teto, né? Hoje, há um consenso de que a carga tributária do País já está muito elevada e não há espaço para novos aumentos de impostos.

Como seria exatamente essa privatização do Porto de Santos?

A gente não estava privatizando o porto propriamente dito. Estava fazendo uma concessão para o setor privado da infraestrutura portuária, a um prazo longo, de décadas, e a privatização da estatal que é responsável pela gestão do porto. A operação envolveria um contrato com preços regulados, com a obrigação de fazer investimentos, obras de dragagem, que são muito importantes para permitir a navegação de navios que têm um calado mais profundo. Recentemente, a Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica) publicou um estudo falando que o Brasil deixa de movimentar um milhão de toneladas por ano por limitação nos calados dos navios que podem acessar os portos.

Outra contraprestação do setor privado seria o atendimento a uma demanda local muito relevante, que é a construção de um túnel ligando Santos a Guarujá. Os dois municípios estão superperto, mas hoje você precisa dar uma volta enorme para chegar de Santos a Guarujá e vice-versa. Só a construção do túnel estava orçada em aproximadamente R\$ 1 bilhão e o parceiro privado seria responsável por desenvolver essa infraestrutura e prestar o serviço, fazer sua manutenção. O setor privado também seria responsável pela melhoria dos acessos ao Porto de Santos. Há uma série de

complicações ali com as ferrovias e as rodovias que dão acesso ao porto. Isso estava tudo previsto nesse projeto que estava sendo desenvolvido no âmbito do PPI, com o Ministério da Infraestrutura, e foi suspenso pelo atual governo.

Além do Porto de Santos, há dois casos que saíram da carteira do PPI que chamam muito a atenção. Um é a Ceitec, mais conhecida como “a empresa do chip do boi”, que estava em processo de liquidação, por só dar prejuízo, e o governo Lula resolveu “ressuscitar”. E o outro são os Correios, que registraram um prejuízo calculado em R\$ 800 milhões só no primeiro trimestre de 2024. Como a sra. avalia os casos dos Correios e da Ceitec?

Os Correios têm uma especificidade, que é a necessidade de aprovar uma lei no Congresso para regulamentar a Constituição, para dar segurança jurídica para o investidor entrar nesse business. Como a Constituição fala que cabe à União manter o serviço postal, havia uma discussão jurídica relevante sobre como se daria a privatização. A gente trabalhou num projeto de lei que já havia sido aprovado na Câmara e faltava só a aprovação do Senado, que garantia a prestação do serviço a toda a população, em todas as regiões do País, com preços módicos e com qualidade.

O contrato de privatização dos Correios iria garantir que quem comprasse a empresa teria de continuar a prestar esses serviços, da forma melhor e com mais eficiência. Até o prazo de entrega, que hoje não tem regulação, seria regulado. Não tem ninguém olhando hoje se os Correios estão entregando com prazo justo. Não tem ninguém verificando se o preço cobrado é justo diante da qualidade de prestação do serviço e de entrega.

“É importante que os Correios sigam existindo, mas sob gestão privada, sem onerar o setor público”

Com a privatização, o governo também não precisaria cobrir os prejuízos dos Correios e poderia usar o dinheiro em outras áreas...

No governo passado, esses processos de privatização não tinham o viés arrecadatório que a gente via na época do Fernando Henrique, aquela necessidade incrível de vender estatal para fazer caixa. Não. A nossa preocupação era outra. No caso dos Correios, a gente via que a empresa estava indo para o buraco, demandando cada vez mais recursos públicos, num governo com dificuldade orçamentária, e estava buscando uma saída para estancar essa sangria e garantir que os serviços continuassem a ser prestados à população. E qual é a proposta hoje do governo? É continuar a onerar o orçamento público? De onde virá esse recurso para bancar o prejuízo dos Correios? De onde vai sair o dinheiro? O governo vai criar mais um tributo para bancar isso? Estas coisas têm de ser ditas, têm de ser debatidas.

Agora, é importante que os Correios sigam existindo, para garantir o atendimento à população que mais precisa, que está mais distante dos grandes centros, para o cidadão lá no extremo norte do País poder receber um documento importante, uma vacina, um livro didático. Mas o serviço deve ser prestado pelo setor privado, sem onerar o setor público, com um contrato cheio de obrigações, que garanta a realização de entregas para todo mundo, em qualquer lugar do País. Porque o setor privado não tem essa obrigação. Ele entrega onde quer, aos preços que ele define. Está interessado nos grandes mercados. Não tem setor privado entregando cartas e encomendas em regiões distantes da Amazônia em que você só consegue chegar de barco.

Já andaram até ventilando por aí uma proposta de estender o monopólio dos Correios para a entrega de encomendas, para o Sedex, que hoje enfrenta a concorrência do setor privado.

É o que eles vão querer fazer agora. Em vez de dar uma solução de mercado e atender a população com qualidade, deixando o setor privado se desenvolver, você proíbe o setor privado de atuar. Onde é que isso deu certo?

E, no caso da Ceitec, como a sra. vê a decisão do governo de “ressuscitar” a empresa?

A Ceitec, que foi criada para tentar produzir chips, nunca conseguiu atingir uma receita minimamente relevante. Todo ano ela consumia valores enormes do Tesouro Nacional. É um caso de insucesso absoluto do início ao fim, uma empresa que produzia um bem que não era vendido para ninguém e que, por envolver alta tecnologia, ficava a cada dia mais defasado em relação aos produtos

fabricados pelas grandes empresas globais do setor. Se você olhar o tamanho do chip da Ceitec, ele deve ser do tamanho de uma moeda. E o tamanho do chip hoje em dia, sem brincadeira, é menor que um grão de arroz.

A solução, então, era liquidar a empresa, até porque a gente não tinha quem quisesse comprá-la, já que ela era deficitária. O que a gente tinha era gente interessada em comprar seus ativos – a infraestrutura, o prédio que eles têm. Era uma proposta para estancar a sangria gerada pela empresa, porque o governo estava botando R\$ 80 milhões todo ano num negócio que não vendia nada, não produzia nada. Só que a Ceitec foi retirada do PPI pelo atual governo. Não sei o que ela está produzindo hoje. Provavelmente, continua consumindo valores enormes do orçamento público. Qual o retorno disso para o cidadão? Não sei. Eu me impressiono muito com a falta, muitas vezes, de questionamento dos órgãos de controle, do Tribunal de Contas da União, em relação a certas decisões do governo. Eu acredito que é papel deles checar este tipo de decisão, para ver se o cidadão brasileiro está sendo onerado com isso.

“Desde a aprovação do novo marco do saneamento, nenhuma estatal venceu um leilão na área, porque não tem capacidade de entrega”

Além de ter paralisado as privatizações, o governo Lula também tentou revogar o novo marco do saneamento, que tornou mais atraentes para o setor privado os investimentos no setor, e está tentando rever a privatização do Eletrobras. Como a sra. vê estas iniciativas do governo?

O que mais me entristece é que o grande prejudicado por isso não é a empresa, não é o investidor privado. O investidor privado hoje em dia é multinacional. Se o Brasil não quer investimento, ele vai para outro país. O cidadão que nunca recebeu água tratada em casa ou que nunca teve acesso a esgotamento sanitário é a última prioridade de quem está defendendo a prestação do serviço estatal no país. A falta de saneamento básico impacta o meio ambiente drasticamente, num governo que está o tempo todo repetindo que defende o meio ambiente, e tem uma série de repercussões sobre a saúde, sobre a mortalidade infantil e até sobre a educação.

Há estudos que mostram que tem escolas públicas no Brasil sem banheiro e que isso afeta as meninas, porque quando elas ficam menstruadas têm de passar uma semana fora da escola. É um negócio tão impactante que deveria ter se tornado prioridade há muito tempo. E qual sempre foi a receita dos governos de esquerda para o saneamento? Obra pública, orçamento público. Isso nos tirou do rumo. Nunca melhoraram efetivamente os números do saneamento no Brasil – e tudo bem, estava todo mundo conformado com isso. Quem escreveu a primeira MP (Medida Provisória) enviada para o Congresso que mudava a lei de saneamento foi o grupo de trabalho interministerial que eu coordenava na Casa Civil, com o ministro (Eliseu) Padilha, no governo Temer.

O que levou vocês a propor o novo marco do saneamento para estimular a atuação do setor privado?

A gente conversou com todo o setor privado, associações de empresas que atuam na área, o que você imaginar, para entender por que o saneamento no mundo tem uma participação privada relevante e no Brasil ela era tão pífia e por que a participação privada era relevante no setor de energia, no setor de transporte, mas no saneamento, não. E a conclusão foi que a legislação fechava as portas para a entrada do setor privado, porque facilitava a assinatura de contratos sem concorrência. Os prefeitos entregavam suas cidades para as empresa estaduais de saneamento com base em contratos que não tinham regulação tarifária, não tinham exigência de comprovação de investimentos. Era uma troca desequilibrada, porque muitas vezes o governador tinha ascendência sobre o prefeito, para dizer “assina aqui esse contrato com a minha estatal de saneamento”.

Qual foi a grande mudança realizada na legislação para atrair mais investimento privado ao setor de saneamento?

A nova lei traz diretrizes importantes, mas a chave dela, seu ponto nevrálgico, é que acabou esse negócio de assinar contrato sem concorrência. Tem de haver concorrência. Agora, toda vez que um prefeito for assinar um novo contrato de saneamento, ele tem de abrir a disputa para o mercado. Se a estatal quiser participar, ela pode, mas também vão participar outros prestadores de serviço. E o que a gente viu acontecer depois da mudança? Contratos bilionários sendo fechados, todos vencidos

por investidores privados. Nenhuma estatal venceu um leilão na área de saneamento, porque elas não têm capacidade de entrega quando o contrato é claro em relação aos investimentos que têm de ser feitos e ao tipo da tarifa que pode ser cobrada.

“Nas questões fiscais, o brasileiro é como uma criança com cárie no dente que pede mais balinha ao governo, em vez de ir ao dentista”

O caso da privatização da Eletrobras, que o governo está tentando reverter, é parecido com o do saneamento, não?

Sim, e essa iniciativa do governo dá um susto tremendo no investidor. Os valores da capitalização da Eletrobras foram enormes. Se não me engano, foi a segunda maior transação em Bolsa da história do País, perto de R\$ 35 bilhões. Houve uma busca enorme de ações da Eletrobras por parte dos investidores, não só daqui, mas do mundo todo. Só que aí mudou o governo e agora ele diz “não, isso aqui é meu, vou retomar, não gostei. Vou ao Supremo, vou à Justiça e vou tentar retomar, quero ter uma participação maior aqui”. Imagine como é que fica.

A capitalização da Eletrobras foi feita de tal maneira que houve uma pulverização do capital. Hoje, você não tem um investidor que seja responsável por decidir tudo. A Eletrobras se tornou uma corporation, que é o modelo mais indicado para a empresa. Agora, o governo não tem mais um poder relevante. Tem uma participação menor e não consegue mais indicar nomes para a diretoria, para o conselho de administração. A gente vê o esforço que o governo fez para tentar indicar pessoas relevantes do PT, que foram ministros de governos do partido no passado, para ocupar lugares em empresas que não são mais estatais, mas que eles julgam que ainda são, como no caso da Vale.

Qual a sua percepção sobre a tentativa do governo de indicar o ex-ministro da Fazenda Guido Mantega para a presidência da Vale, que foi privatizada em 1997? Que sinal que isso passa para os investidores?

Eu vi uma entrevista do presidente Lula em que ele disse: “O que nós queremos é que as empresas brasileiras estejam de acordo com o pensamento do governo brasileiro”. Essa é a mentalidade do governo hoje. Não precisa ser estatal. Se está no Brasil, tem de fazer o que o governo quer. Isso foi uma fala do presidente da República. Olha que forte. Ela resume tudo. Então, se as empresas do Brasil têm de estar alinhadas com o governo, é natural que elas devam ter em seus quadros pessoas que contribuem para o governo neste momento ou que contribuíram no passado, por entender o modus operandi do governo e estar alinhadas com o governo. Eu trabalhei com investidores muitos anos e fico pensando o que quem está investindo milhões, bilhões no Brasil pensa ao ouvir um presidente dizer isso publicamente, em voz alta, se ele vai colocar mais ou menos dinheiro aqui. Não é por acaso que a gente vê hoje uma fuga de recursos do País, o câmbio se desvalorizando, a taxa de investimento caindo.

Uma última pergunta: considerando esse quadro “idílico” que a sra. traçou, onde tudo isso vai nos levar?

O Brasil vive ciclos de aprendizados. Eu acredito que a população tem ocupado um espaço cada vez maior de participação, de reclamação. E isso impacta a decisão de políticas públicas. Então, eu acredito que as pessoas têm de se envolver cada vez mais, entender melhor essa discussão orçamentária. Outro dia li uma analogia que eu achei perfeita para ilustrar este assunto. Ela fala sobre o tratamento dado às questões fiscais nas democracias jovens – e o Brasil é uma democracia jovem.

Nas democracias jovens, as pessoas são tratadas como crianças com cáries que precisam decidir se elas querem ir na loja de balinha ou se elas querem ir ao dentista. Este é o brasileiro hoje. Ele está ali com uma cárie no dente, vendo o governo falar “vou lhe dar mais balinha” e ele pede mais balinha. Do outro lado, há propostas que falam “eu vou consertar o seu dente”, “eu vou reduzir o seu açúcar”. Mas o cidadão brasileiro ainda está naquela fase da infância democrática em que prefere receber mais balinha. Essa infância democrática pode ser superada com o tempo, eu espero que seja, mas isso passa por um processo educacional. Enquanto o cidadão não entender que ele paga

tudo o que o governo dá pra ele, direta ou indiretamente, é difícil acontecer esse amadurecimento. Hoje, o que a gente vê é muita criança querendo mais balinha.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 10/07/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

COM FOCO EM INFRAESTRUTURA, BNB APLICA R\$ 26,7 BI NO SETOR EM TRÊS ANOS

Energia renovável e saneamento são oportunidades de financiamento identificadas pelo banco em sua área de atuação

Por Banco do Nordeste



De 2021 e 2023, o BNB emprestou R\$ 7,96 bilhões para projetos de energia eólica — Foto: Divulgação

Nesta quinta-feira (dia 11), um evento reunirá um público seletivo em São Paulo para discutir as oportunidades e os impactos positivos dos investimentos em infraestrutura e saneamento básico no Nordeste. Com apoio do Banco do Nordeste (BNB) e realização do Valor e da Editora Globo, o debate contará com a presença do presidente do BNB, Paulo Câmara, e de outros especialistas no assunto.

O BNB é um dos principais provedores de capital na região, oferecendo desde microcrédito até empréstimos para projetos de infraestrutura com as melhores condições de prazo e juros do mercado. “Temos grande expertise e atendemos a todos os segmentos produtivos”, afirma o diretor de Planejamento do banco, José Aldemir Freire. “Mas definimos algumas áreas como mais prioritárias.”

Na infraestrutura, setor para o qual o banco destinou R\$ 26,7 bilhões nos últimos três anos, o segmento de energia vem ganhando cada vez mais relevância nos últimos anos. Entre 2021 e 2023, o BNB emprestou um total de R\$ 17,89 bilhões para energia limpa, sendo R\$ 7,96 bilhões para projetos de energia eólica e R\$ 9,93 bilhões para energia solar. Projetos de transmissão e distribuição receberam R\$ 1,46 bilhão. Segundo Freire, esse setor será um dos focos do Banco, incluindo projetos voltados à produção de hidrogênio verde e eólicas offshore.

Outro setor importante é o de saneamento básico, que tem alto impacto nas condições de saúde da população e vem despertando grande interesse do setor privado. De 2021 a 2023, foram R\$ 2,97 bilhões investidos em projetos dessa natureza. No agronegócio, o BNB é responsável hoje por 49% do crédito rural e 90% do crédito para agricultura familiar na região e pretende aumentar sua participação na oferta de capital para projetos relacionados a atividades como a produção de grãos no Cerrado, de frutas no Vale do São Francisco e de cana-de-açúcar e etanol na Zona da Mata. Todos esses projetos demandam mais infraestrutura de armazenamento e transporte.

Por esse motivo, investimentos em logística, incluindo portos, aeroportos, rodovias e ferrovias, também vêm recebendo atenção especial do banco, assim como aqueles direcionados ao setor de turismo, que proporcionam alto retorno em geração de emprego e renda.

REDUZIR CUSTO DE CAPITAL

Para atender a um grande número de projetos, observa o diretor de Planejamento, o BNB adota um limite de financiamento por grupo econômico. “A medida visa garantir que o Fundo Constitucional de

Financiamento do Nordeste (FNE) atue como um componente para reduzir o custo do capital, em vez de ser o principal financiador de cada projeto”, explica Freire. Ao diversificar o alcance dos recursos, ele pontua que o banco pode distribuir melhor o financiamento e incentivar um maior número de iniciativas, promovendo assim um desenvolvimento mais equilibrado e abrangente no Nordeste.

Os juros oferecidos pela instituição estão entre os melhores do mercado. Os prazos também estão entre os mais longos disponíveis no país, podendo chegar a 34 anos para projetos de saneamento.

O banco também se destaca pela maturidade da sua governança corporativa. O diretor de Controle e Risco, Leonardo Cruz, aponta os procedimentos rigorosos que o banco adota para garantir a transparência, a lisura e a sustentabilidade de suas operações, como sua política de segregação de funções e a prática de decisões colegiadas. “Temos a participação de inúmeros atores no processo de concessão de crédito, mitigando os riscos”, ressalta Cruz.

Ao mesmo tempo que desempenha a missão de contribuir para o desenvolvimento do Nordeste de sua área de abrangência, o BNB busca preservar a rentabilidade de suas operações e fortalecer sua própria sustentabilidade. Os resultados mostram que a instituição se mantém firme nesse caminho, tendo apresentado no último ano um índice de retorno sobre o patrimônio líquido (ROE) superior a 20%, equiparável ao dos grandes bancos do país.

CONCESSÕES E PPPS

Diante do aumento da demanda por financiamentos, o banco vem buscando diversificar também as fontes de recursos, em complemento ao FNE, que deve atingir R\$ 50 bilhões anuais nos próximos anos. Por meio de acordos com organismos multilaterais, como o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Europeu de Investimento (BEI), a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e o New Development Bank – NDB, tem atraído novos recursos para investimentos de longo prazo na região.

Outra iniciativa de destaque é a criação de uma área do banco voltada à estruturação de projetos de concessões e parcerias público-privadas (PPPs) para a região. O trabalho é realizado em ação conjunta com a Secretaria Especial do Programa de Parcerias de Investimentos (SPPI) do governo federal e o BID e busca atender à crescente demanda de estados e municípios por estruturadores de concessões e PPPs.

Com o início da estruturação dos primeiros projetos ainda este ano, o BNB planeja não apenas desenvolvê-los, mas também atuar no financiamento dessas concessões, promovendo assim o desenvolvimento econômico e a infraestrutura regionais. O Nordeste tem se mostrado uma região com muitos projetos economicamente viáveis, e a parceria público-privada tem se mostrado uma solução estratégica.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 10/07/2024

GRUPOS REFORÇAM INSTALAÇÕES PARA EVITAR PARADAS IMPREVISTAS E MULTAS

Hidrelétricas são a principal fonte do sistema no país, com fatia de cerca de 65%

Por Fábio Couto e Robson Rodrigues — Do Rio e de São Paulo



A Usina Hidrelétrica de Tucuruí, abastecida pelo rio Tocantins, teve aprovado orçamento de R\$ 1,25 bilhão para sua modernização, segundo a Eletrobras — Foto: Fabio Rossi/Agência

O Globo Empresas que atuam na geração de energia elétrica têm investido em modernização de instalação, uso de tecnologias e gestão e ativos em hidrelétricas para evitar paradas imprevistas, que causam perda de receita e penalidades. As geradoras buscam otimizar a operação no

momento em que as hidrelétricas são consideradas uma das soluções para o horário de pico, quando o consumo de energia cresce exponencialmente.

Geradoras de energia são exemplos da chamada infraestrutura crítica - são sistemas cujo funcionamento é essencial para a sociedade; quando eles falham, geram impactos negativos no dia a dia. No setor elétrico, as hidrelétricas ainda são a principal fonte de energia, com cerca de 65% do sistema, mesmo com o avanço de renováveis como eólicas e solares, e da geração térmica a gás.

Logo, quando as hidrelétricas têm falhas e saem do sistema, há risco de apagão, levando o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) a atuar para evitar interrupções de energia - e mesmo assim, nem sempre com sucesso. No jargão do setor, essas falhas são chamadas de indisponibilidades e são passíveis de multas. As hidrelétricas podem também ter redução da garantia física, quantidade de energia que pode ser comercializada no mercado, entre outras penalidades.

Há ainda as paradas programadas, voltadas para a manutenção dos equipamentos. Elas devem ser comunicadas previamente ao ONS. Mas se a paralisação exigir mais de 90 dias, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) também deve ser comunicada.

No caso da Cemig, o trabalho envolve a realização de investimentos da ordem de R\$ 2 bilhões até 2028 para modernizar hidrelétricas do grupo. Um destaque é a modernização da hidrelétrica de Salto Grande, de 102 megawatts (MW) de capacidade instalada, que terá mais de R\$ 150 milhões em recursos para modernização e atualização digital de todas as instalações, inclusive a subestação, em operação desde 1956.

As hidrelétricas da Cemig registraram em 2023 uma disponibilidade de 96,98%, 8,8 pontos percentuais acima da média do setor elétrico nacional, ajudando na elevação das receitas de geração. Esse aumento é importante, especialmente para hidrelétricas que renovaram as concessões, cujos preços da energia tiveram redução da ordem de 60% ante os contratos anteriores.

Foi o caso das hidrelétricas Itutinga, Camargos e Salto Grande que representou, por exemplo, receita adicional de R\$ 6,5 milhões em 2023, segundo o então vice-presidente de geração e transmissão da Cemig, Thadeu Silva - o executivo deixou o cargo um mês após a entrevista ao Valor. "Hoje, a Cemig não tem nenhuma usina exposta a penalidades", disse Silva.

Em abril, a estatal abriu licitação para modernização de Itutinga, Camargos e Salto Grande, que incluem a operação remota, alinhando-se a outras plantas, dentro do processo de digitalização. A modernização das hidrelétricas e o aumento da disponibilidade para o sistema pode significar a oportunidade de negociar energia excedente no mercado livre.

***É possível aumentar geração sem construir novas usinas”
— Adriana Waltrick***

Parte das usinas da Cemig e da Eletrobras, por exemplo, renovou a concessão de hidrelétricas em 2013, pelo chamado regime de cotas, cujo custo da energia teve redução em torno de 65% frente ao praticado antes dos novos contratos. As cotas, rateio dos custos da geração por entre as distribuidoras, reduziram a receita, o que levou as empresas a apostarem na maior disponibilidade.

Na Eletrobras, um terço dos R\$ 10 bilhões previstos para investimentos em 2024 é destinado para reforços e melhorias em transmissão e geração, disse o vice-presidente executivo de operações e segurança da companhia, Antonio Varejão Godoy. O pacote inclui acompanhamento e gestão de cerca de 60 mil equipamentos em todo o país.

“Especificamente sobre hidrelétricas, posso citar a substituição de equipamentos em Paulo Afonso IV, Sobradinho e Xingó, totalizando aproximadamente R\$ 1 bilhão já contratados entre 2024 e 2028”, disse Godoy. Há ainda previsão de investimentos da ordem de R\$ 400 milhões para manutenção de hidrelétricas de Furnas, como Porto Colômbia e Simplício, e da Eletronorte, especialmente Tucuruí, que teve aprovado orçamento de R\$ 1,25 bilhão para modernização, contou o executivo.



Ele conta que a Eletrobras encerrou 2023 com índice de disponibilidade real de 89%, mas ao se considerar um indicador verificado pela referência regulatória, que exclui paradas para modernização, o percentual de disponibilidade é de 101,6%, ressaltou.

Parte dos investimentos da Eletrobras foi direcionada para um contrato entre a fabricante de equipamentos Voith Hydro e Furnas, no valor de R\$ 400 milhões para um amplo processo de modernização de Porto Colômbia, num acordo que ficou conhecido como o primeiro contrato de grande porte do grupo Eletrobras, após a privatização.

O diretor de modernizações da Voith Hydro América Latina, Ricardo Lee, afirmou que, nos últimos 10 anos, geradoras públicas e privadas conseguiram modernizar até 18 GW de energia hidrelétrica e a projeção é que nos próximos 5 anos poderão ser modernizados outros 10 GW.

Na Neoenergia, a gestão de ativos é a ferramenta que ajuda a empresa a avaliar quais serão os investimentos necessários para a modernização. A modalidade permite que a empresa possa avaliar cenários de riscos e buscar saídas para mitigar potenciais ofensores para a confiabilidade dos equipamentos, segundo Marcelo Lopes, diretor de hidráulica e offshore da Neoenergia.

Ele conta que entre janeiro e maio de 2020, a empresa tinha indicador de 93,8% de disponibilidade média para o sistema elétrico, passando para 96,6% nos cinco primeiros meses deste ano. “Quando a gente melhora, a gente fica mais exigente. É o conceito de melhoria contínua”, afirmou.

Também nos cinco primeiros meses de 2020, observa, a Neoenergia foi acionada para ligar as hidrelétricas 680 vezes para atender ao sistema. Entre janeiro e maio deste ano, a companhia recebeu 1.140 pedidos, aumento de 67% em quatro anos.

Esses pedidos se deram, em grande parte, para suprir a demanda quando eólicas e, principalmente, solares, deixam de gerar no fim do dia. “Ela tem que estar disponível e tem que ter um alto índice de confiabilidade.”

A Spic Brasil, subsidiária da State Power Investment Corporation of China (Spic), fechou com a americana GE e a Powerchina um contrato de contrato de R\$ 700 milhões para modernização das unidades geradoras e serviços auxiliares da usina. Considerando todos os pacotes, o investimento total é superior a R\$ 1 bilhão.

A presidente da Spic, Adriana Waltrick, diz que até o final de 2029, todas as seis unidades geradoras da usina estarão totalmente modernizadas e equipamentos importantes estarão atualizados, incluindo o sistema de controle, antes analógico e agora digital. “É possível aumentar a geração de energia em até 11 gigawatts sem construir novas usinas hidrelétricas, apenas usando o potencial já disponível hoje, observa Waltrick.

*Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 10/07/2024*

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CONTTMAF ESPERA AUMENTO DE EMPREGOS A PARTIR DE RENOVAÇÃO DA FROTA

Por Danilo Oliveira NAVEGAÇÃO 10/07/2024 - 19:32

Confederação acredita que programa de expansão da Transpetro estimulará preparação da força de trabalho marítimo. Empresa garante que futuros navios contarão com tripulação e bandeira brasileira

Arquivo (Eudes Santana/Agência Petrobras)



A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (Conttmaf) considera que a retomada dos investimentos da Transpetro em frota própria sinaliza novos empregos no mar e em terra. O segundo-presidente do Sindmar e diretor para assuntos de gente do mar da Conttmaf, José Válido, avalia que a ampliação da frota brasileira é bem-vinda e extremamente necessária. Ele lamentou que a Petrobras, que contava com 22 petroleiros em 1953

quando foi criada, hoje tenha somente 26 navios operados pela Transpetro.

A subsidiária da Petrobras conta com uma frota de 33 navios hoje, sendo 26 navios em bandeira brasileira e 7 em bandeira estrangeira, que estão na Transpetro International B.V. (TIBV). “Esperamos que esta frota, que já teve mais de 80 navios, possa ser ampliada com um número maior de embarcações de bandeira nacional para reduzir a dependência atual da Petrobras das bandeiras de conveniência”, comentou Válido, após o anúncio da primeira licitação do programa de renovação e ampliação da frota da Transpetro (TP25), na última segunda-feira (8).

O diretor de transporte marítimo da Transpetro, Jones Soares, ressaltou que a expansão da frota contará com tripulantes brasileiros e embarcações de bandeira brasileira, assim como nos navios operados atualmente pela empresa. Ele acrescentou que, após concurso público, a empresa está admitindo novos empregados no quadro de terra e de mar. “Com a renovação da frota, essas necessidades aumentarão mais ainda. Há uma perspectiva positiva de expansão dos equipamentos dos navios e da força de trabalho no mar”, projetou Soares, em coletiva de imprensa realizada, na segunda-feira (8), na sede da empresa, no Rio de Janeiro (RJ).

O programa TP 25 da Transpetro prevê aquisição de 25 navios para cabotagem na costa brasileira. Além dos 4 handy do primeiro edital, publicado na última sexta-feira (5), outros 12, entre gaseiros e embarcações de médio porte, estão em fase de estudos junto ao setor de governança da Petrobras. Essas 16 unidades iniciais estão previstas no plano estratégico da controladora para o período 2024-2028. Os outros 9 navios têm chance de ser incluídos no próximo plano de negócios da holding (2025-2029). A Transpetro prevê um custo do projeto dos 25 navios próprios entre US\$ 2 bilhões e US\$ 2,5 bilhões.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

HKM METAIS PARTICIPARÁ DA NAVALSHORE 2024 PARA EXPANDIR SUA ATUAÇÃO NO MERCADO NAVAL

Por Lorena Parrilha Teixeira ESPECIAL NAVALSHORE 10/07/2024 - 16:56



A HKM Metais, especializada em proteção catódica, participará da Navalshore 2024 com o objetivo de explorar o mercado naval, além de sua atuação no setor offshore. No evento, a organização apresentará sistemas anti-incrustantes e de proteção catódica por corrente impressa, anodos galvânicos de ligas de alumínio e zinco, entre outros produtos de proteção catódica.

“Entendemos que o cenário atual e para os próximos anos do mercado naval e offshore são promissores. Temos muitos investimentos sendo liberados para o mercado através da Marinha Brasileira e da Petrobras. Portanto, entendemos que a Navalshore será um impulsionador para os nossos produtos nestes mercados”, afirmou a empresa.

Recentemente, a HKM Metais fez melhorias em suas instalações, incluindo a inauguração de um segundo forno de fundição, aumentando sua capacidade para cinco toneladas por dia. Além disso, a

fornecedora está finalizando o fornecimento de ânodos de sacrifício para o projeto Búzios 7 e mantém um contrato em andamento com o Estaleiro Águas Azuis para fornecimento de anodos galvânicos e sistemas anti-incrustantes para quatro fragatas da Classe Tamandaré.

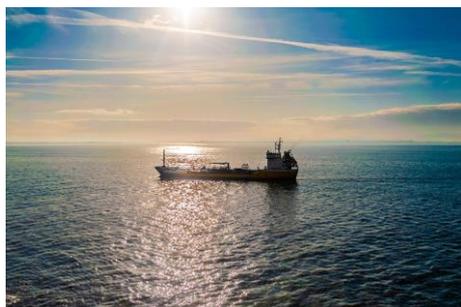
Sediada no Espírito Santo, Brasil, a HKM Metais fabrica ânodos de proteção catódica, oferecendo tecnologias e serviços personalizados para a integridade e segurança de embarcações e estruturas submersas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

DNV ATUALIZA REGRAS DE CLASSE PARA NAVIOS E ESTRUTURAS OFFSHORE

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 10/07/2024 - 16:56



A sociedade classificadora DNV publicou atualizações de suas regras para classificação de navios e estruturas offshore.

As novas regras — publicadas em 1º de julho e programadas para entrar em vigor em 1º de janeiro de 2025 — dão suporte ao desenvolvimento e à implantação de tecnologias de descarbonização. Além disso, novas notações de classe em operação buscam trazer clareza às responsabilidades dos clientes de classe para notações que têm uma mistura de requisitos de design e operacionais, informou a DNV.

A DNV desenvolveu a primeira estrutura de classificação com notações dedicadas de Frota em serviço que permitem que proprietários e operadores mostrem como estão se diferenciando no mercado ao implementar procedimentos avançados e processos de relatórios para maior segurança e eficiência. A nova notação mostra claramente a divisão de responsabilidades entre os estaleiros para a nova fase de construção e os proprietários e operadores na fase operacional da embarcação.

A DNV também introduziu duas novas notações de classe: hidrogênio alimentado a gás e OCCS (para captura e armazenamento de carbono a bordo de embarcações).

Embora o hidrogênio seja um potencial combustível de carbono zero para transporte, ele não é atualmente coberto por regulamentações internacionais. A notação Gas fueled Hydrogen define os requisitos para o sistema de combustível do navio, conexão de abastecimento de combustível e consumidores, fornecendo aos proprietários um caminho prático para desenvolver novas construções movidas a hidrogênio.

Os sistemas de captura e armazenamento de carbono a bordo (OCCS) estão atualmente sendo testados e oferecem uma maneira para as embarcações reduzirem as emissões e contribuírem para uma maior sustentabilidade e conformidade regulatória. A notação OCCS oferece uma estrutura e requisitos para esses novos sistemas, incluindo pré-tratamento de exaustão, absorção, sistemas de pós-tratamento, liquefação, armazenamento de CO2 e transferência para terra.

Novas notações

- Notação BOG (gás de ebulição) fornece requisitos para o projeto e instalação de sistemas de controle de pressão e temperatura para tanques de gás liquefeito;
- Notação para o transporte de peixes vivos cria um novo tipo de embarcação para esta indústria em crescimento;
- Notação de classe para pontões de estabilidade — fornece orientação e requisitos para pontões usados em operações de elevação pesada para aumentar a estabilidade;
- A introdução de um novo qualificador “NC” para a notação Hatchcoverless permite que as embarcações que não pretendem transportar materiais combustíveis reduzam os investimentos em equipamentos de detecção e combate a incêndios;

- Notação de serviço para portos espaciais flutuantes define requisitos para unidades e instalações destinadas ao lançamento e/ou recuperação de espaçonaves;
- Novo qualificador “EV” para a notação de classe Segurança adicional contra incêndio, desenvolvido especificamente para atingir embarcações que transportam veículos elétricos;
- Regras e padrões revisados para sistemas de mergulho alinhados com o código de mergulho IMO 2023.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/07/2024

CADE APROVA FUSÃO DA ENAUTA E DA 3R PETROLEUM

Da Redação OFFSHORE 10/07/2024 - 16:56



O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) aprovou a proposta de fusão da Enauta e da 3R Petróleo Óleo e Gás. Após os conselhos das duas empresas aprovarem a incorporação das ações da Enauta pela 3R Petróleo e a transferência da participação de 15% que uma terceira empresa, a Maha Holding, tem na subsidiária da 3R Petróleo, a 3R Petróleo Offshore, no final de junho, a transação agora recebeu sinal verde do Cade sem restrições.

A decisão de homologação deverá se tornar definitiva em até 15 dias contados de sua publicação no Diário Oficial da União, caso não haja recursos de terceiros.

A transação também está condicionada ao cumprimento de determinadas condições de um conjunto de protocolos e justificativas para as fusões aprovadas pelos conselhos das empresas no final de maio.

Este foi um dos passos que as duas empresas tomaram desde que compartilharam o plano de fusão no início de abril, visando estabelecer uma empresa independente de petróleo e gás, que se tornaria uma das maiores da América Latina. O memorando de entendimento (MoU) entre as duas foi assinado no final daquele mês.

A 3R Petróleo considera também fazer parceria com a PetroReconcavo, para compartilhar a infraestrutura de gás natural que a 3R possui na Bacia Potiguar, na Margem Equatorial. Sob o MoU que as duas assinaram, elas têm 90 dias para resolver os detalhes do compartilhamento de sua infraestrutura.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 10/07/2024

CANAL DO PANAMÁ PLANEJA RESOLVER SEUS PROBLEMAS DE ÁGUA COM NOVO RESERVATÓRIO

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2024 - 16:56



O governo panamenho planeja proteger a operação do Novo Canal do Panamá contra a perspectiva de secas prolongadas, que desaceleraram o comércio e causaram atrasos devido à competição pelo suprimento limitado de água para operar as eclusas.

As eclusas do Canal do Panamá dependem de água doce do Lago Gatun para operar, e as novas eclusas maiores usam cerca de 190 milhões de litros por trânsito de navio. Em períodos com pouca chuva, o nível do lago diminui e o Panamá

é forçado a escolher entre usar a água para o comércio marítimo ou usá-la para suprir as necessidades locais.

A Autoridade do Canal do Panamá foi forçada a reduzir o número de trânsitos diários do canal por causa desse desafio no final de 2023, criando congestionamento no conector-chave entre as bacias do Atlântico e do Pacífico.

A solução, de acordo com a AMP, é adicionar um novo reservatório no Rio Indio. Com a ajuda do Corpo de Engenheiros do Exército dos EUA, a autoridade do canal planejou uma maneira de represar o Rio Indio e desviar parte de sua água para o Lago Gatun. O novo projeto está sendo considerado desde pelo menos 2001, e ele exige uma represa gigante de concreto e um túnel de 40 quilômetros através de uma encosta para chegar ao reservatório principal do canal. A um custo de cerca de US\$ 2 bilhões, este projeto pode aumentar o volume de tráfego no canal em até 15 embarcações por dia — o suficiente para manter um ritmo constante de 36 embarcações durante uma temporada de seca.

Uma decisão recente da Suprema Corte do Panamá afrouxou os limites da bacia hidrográfica definida do canal, abrindo as perspectivas para uma expansão da capacidade do reservatório.

O projeto deve levar cerca de seis anos para ser concluído.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

CMA CGM INTEGRARÁ COMPUTAÇÃO QUÂNTICA EM OPERAÇÕES MARÍTIMAS

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2024 - 16:56



A CMA CGM está se movimentando para integrar a computação quântica em suas operações marítimas e logísticas, com um investimento na empresa de tecnologia francesa Pasqal.

A parceria estratégica levará à criação de um Centro de Excelência Quântica no Tangram, o centro de treinamento e inovação da empresa, que terá acesso a um processador desenvolvido pela Pasqal para permitir que os membros da equipe sejam treinados em computação quântica.

A Tangram e a Pasqal organizarão em conjunto eventos dedicados à exploração dos recursos da tecnologia, incluindo workshops de casos de uso, apresentações técnicas e master classes para promover a inovação e a colaboração dentro da CMA CGM e com seus parceiros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

BÖNING SHIP ESPERA EXPANDIR PARCERIAS NA NAVALSHORE 2024

Por Lorena Parrilha Teixeira ESPECIAL NAVALSHORE 10/07/2024 - 16:10



Divulgação

Empresa apresentará novas tecnologias em gestão de frota, incluindo acesso em tempo real às telas de bordo via internet, armazenagem de dados e eventos a bordo

A Böning Ship Automation South America participará da Navalshore 2024, entre 22 e 24 de agosto, no Rio de Janeiro (RJ), com a expectativa de expandir as parcerias para fornecimento de soluções navais para armadores e estaleiros. A

empresa oferecerá sistemas supervisórios de bordo, produzidos na Alemanha, para alarmes, monitoramento e controle, tanto para novas construções quanto para retrofits.

Na feira, a Böning apresentará novas tecnologias em gestão de frota, incluindo acesso em tempo real às telas de bordo via internet, armazenagem de dados e eventos a bordo, e uma "caixa-preta acessível".

No contexto atual do setor naval e offshore no país, a empresa observa uma cautela dos clientes em relação a novos investimentos, com um planejamento mais conservador e adiando o que é possível para 2025.

Recentemente, a Böning fez investimentos na abertura de novos mercados e na expansão da rede de integradores parceiros pelo país. Com foco no offshore e apoio portuário ao longo da costa brasileira, a empresa também planeja participar da NN 2025 em Manaus e de eventos em países vizinhos. A expansão da carteira de clientes também inclui hidrovias e setores de pesca e defesa na costa do Pacífico.

A empresa tem efetivado negócios no setor naval/offshore, com clientes offshore se adequando às novas exigências contratuais e investindo na modernização de sistemas existentes. As soluções de monitoramento remoto da Böning buscam aumento de eficiência operacional e mitigação de fraudes com combustíveis, preservando os ativos a bordo.

A Böning Ship é especializada em sistemas de automação naval, oferecendo soluções avançadas de supervisão, monitoramento e controle para embarcações. Na Navalshore, a Böning apresentará console que simula sistemas Böning e lançará uma nova linha de luzes de navegação navalizadas em LED. Essas soluções visam confiabilidade e economia de energia a bordo, alinhando-se às iniciativas de descarbonização dos armadores.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

MOVIMENTAÇÃO NO PORTO DE CABEDELLO CRESCE 15% NO 1º SEMESTRE

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 10/07/2024 - 16:56



O Porto de Cabedelo registrou o crescimento de 15% na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2024. De janeiro a junho, o porto movimentou 700.175 toneladas de mercadorias, um aumento significativo em comparação com as 609.426 toneladas no mesmo período de 2023.

O desempenho do porto foi impulsionado por um excelente início de ano, com a movimentação de 157 mil toneladas em janeiro, destacando-se como o melhor mês do semestre. Em junho, o porto manteve um ritmo, com a movimentação de aproximadamente 100

mil toneladas.

No semestre, o Porto de Cabedelo movimentou 432.745 toneladas de granéis sólidos (petcoke, trigo, malte e açúcar) e 267.430 toneladas de granéis líquidos (gasolina, diesel e álcool), refletindo sua capacidade diversificada.

O coque de petróleo foi a carga com maior volume movimentado, totalizando cerca de 239 mil toneladas, sendo 182 mil toneladas importadas e 57 mil toneladas exportadas. Para os líquidos, a gasolina foi o combustível com maior movimentação, totalizando 178 mil toneladas importadas, evidenciando a relevância do porto na logística de combustíveis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

BACCI FAZ UM BALANÇO DE SEU PRIMEIRO ANO À FRENTE DA TRANSPETRO

Da Redação NAVEGAÇÃO 10/07/2024 - 16:56



À frente da companhia há um ano, o presidente Sérgio Bacci destaca os bons resultados alcançados, como os relacionados aos investimentos sociais. Segundo ele, os bons resultados estão diretamente relacionados à capacidade técnica e ao empenho dos trabalhadores e trabalhadoras da companhia.

"Nós alcançamos um superávit financeiro sem vender nenhum ativo da empresa. Isso significa que conseguimos ter resultados a partir do nosso trabalho. Temos muito orgulho disso", afirma, em referência ao lucro líquido de R\$ 498 milhões atingido pela

companhia em 2023.

Em podcast realizado pela Transpetro, Bacci destacou ainda o papel a ser desempenhado por uma empresa estatal. "Provamos, no primeiro ano de nossa gestão, que não há dicotomia entre lucro e responsabilidade social. Minha sensação, com tudo o que a gente realizou, é de dever cumprido", frisou.

Ele citou algumas ações que o deixaram especialmente feliz em seus primeiros 12 meses no comando da empresa. Entre elas, as hortas comunitárias espalhadas pelo Brasil, que beneficiam mais de 50 mil pessoas direta e indiretamente; o Projeto Abraça Caípe, na Bahia; e o Projeto Transformar, voltado aos moradores vizinhos às unidades operacionais.

"Tivemos ainda papel fundamental em duas crises climáticas que afetaram o país: as secas no Norte e as enchentes no Sul. Nesses momentos, se as estatais não atuarem, nenhuma outra atuará", comenta.

Em relação ao futuro da Transpetro, Bacci informa que novos projetos já estão sendo implementados. Como exemplo, cita o lançamento do edital público de patrocínio para o incentivo ao esporte e à cultura no país e o concurso público para o reforço das equipes de trabalho. "Queremos fortalecer a companhia, com mais pessoas dentro dela, tanto em terra quanto em mar".

Bacci destacou ainda o lançamento do edital de construção de novos navios para a frota da Transpetro. "Esse é um projeto importante, não só para a companhia, mas para o Sistema Petrobras, que vai ter mais navios à sua disposição, e para o país, pela geração de emprego e renda no Brasil", disse.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024

ASSOCIAÇÕES PEDEM VOTAÇÃO DO PL DO HIDROGÊNIO ANTES DO RECESSO PARLAMENTAR

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 10/07/2024 - 15:45



Arquivo/Divulgação

Projeto de lei 2.308/2023 aprovado no Senado retornou à Câmara para revisão. Advogado identifica mais segurança jurídica no texto, mas recomenda aguardar versão final porque ainda existem pontos controversos que deverão ser regulamentados após aprovação pelo Congresso

Associações setoriais pediram aos deputados federais celeridade na votação do projeto de lei 2.308/2023, aprovado no Senado, que estabelece o marco legal para o hidrogênio de baixo carbono. As associações brasileiras da Indústria de Hidrogênio Verde (ABIHV), de Energia Eólica e Novas Tecnologias (ABEEólica), de Energia Solar Fotovoltaica (ABSOLAR), do Biogás (Abiogás) e a Nordeste Forte destacaram, no entanto, que o texto do marco legal do hidrogênio possui muitos pontos que deverão ser regulamentados após a aprovação pelo Congresso.



As entidades defendem que a lei é importante para o país efetivar sua política pública de estímulo à indústria de hidrogênio de baixo carbono e alertam que eventuais atrasos poderão colocar em risco o potencial nacional para liderar o processo internacional de migração para esse combustível limpo.

ABIHV, ABEEólica, ABSOLAR, da Abiogás e a Associação Nordeste Forte consideram importante a conclusão da tramitação na Câmara, se possível, antes do recesso parlamentar e mantendo os aprimoramentos propostos pelo Senado. “A regulamentação rápida e eficiente desta lei permitirá que o Brasil aproveite sua posição única no cenário global, promovendo investimentos, gerando empregos e contribuindo para a descarbonização”, argumentaram as associações.

No retorno do projeto à Câmara, as associações pedem a manutenção dos aprimoramentos propostos no Senado, em especial, dos incentivos criados. “A matéria, fruto de um intenso trabalho de diálogo e construção por parte da Câmara e do Senado, representa um avanço significativo para o esforço nacional de promover desenvolvimento sustentável e de mitigar as mudanças climáticas”, manifestaram as associações em nota conjunta.

O advogado Lucas Monet observa que o texto aprovado traz mais segurança jurídica, apesar de ainda existirem pontos políticos controversos, como os créditos e benefícios concedidos, especialmente quanto às suas respectivas formas, prazos e valores. Segundo Monet, o projeto, como um todo, proporciona maior tranquilidade ao investidor ao estabelecer diretrizes e definições claras para a atuação na área. Ele ressaltou que é preciso aguardar o retorno à Câmara dos Deputados e, após a promulgação, a edição de normas pela ANP.

Monet disse à Portos e Navios que será fundamental que a ANP elabore as normas com grande diligência, devido à delicadeza do tema. Além disso, será necessário celeridade, visto que os investimentos já começaram. “Mesmo com a segurança passada pelo projeto, a falta de regulação pela agência mantém certa insegurança, pois projetos que já estão em execução podem conflitar com futuras disposições em virtude da atual lacuna legislativa, criando um ambiente de incerteza e de constante mudança na regra do jogo”, disse o advogado, que é especialista em direito regulatório do escritório Murayama, Affonso Ferreira e Mota.

O advogado avaliou que foram incluídos pontos relevantes no Senado em comparação ao texto enviado pela Câmara dos Deputados anteriormente. Ele citou a inclusão dos produtores de etanol como beneficiários do programa Rehidro, bem como sua inclusão e de outros biocombustíveis como fonte para a produção de hidrogênio renovável, causando mudança na definição de hidrogênio renovável. “Foi incluída a definição de hidrogênio verde, produzido por eletrólise da água, utilizando fontes de energia renováveis previstas no texto, sem prejuízo àquelas que assim forem classificadas posteriormente”, analisou.

Monet acrescentou que foi inserida no texto a concessão de créditos fiscais para incentivar o desenvolvimento da tecnologia, sendo que os limites previstos, caso não sejam completamente utilizados na forma, prazo e montante dispostos na lei, serão automaticamente transferidos para o exercício financeiro seguinte. Outros ajustes pontuais às políticas de incentivo, segundo o advogado, incluem a flexibilização dos requisitos para participar do Rehidro, dispensando a utilização de tecnologia nacional, caso esta não exista ou seja em quantidade insuficiente para suprir a demanda. Monet também destacou a nova atribuição da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel), que será responsável por auxiliar a Agência Nacional de Petróleo e Gás Natural (ANP) na regulação da atividade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 10/07/2024





INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 059/2024
Página 58 de 58
Data: 10/07/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

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

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

Fonte : InforMS
Data: 10/07/2024