

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 064/2024
Data: 24/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
PORTO DE SANTOS FICA EM ALERTA APÓS FISCAIS ANUNCIAREM PARALISAÇÃO EM TODO O BRASIL.....	4
NOVA PROPOSTA PARA O PORTUS DEVE SER DEFINIDA EM AGOSTO, AFIRMA PRESIDENTE DE FEDERAÇÃO.....	5
RICARDO ARTEN DEIXA CARGO DE CEO DA BTP EM SANTOS	6
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
SUPERNAVIO INAUGURA ROTA LOGÍSTICA DO PORTO DE SALVADOR COM A ÁSIA	6
BYD: 2 GRUPOS DE PE ACELERAM REDE DE LOJAS DA MARCA CHINESA NO NE	8
CEARÁ IRÁ SEDIAR EVENTO GLOBAL DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM NOVEMBRO.....	9
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	10
ANTAQ APRESENTA AVANÇOS AMBIENTAIS E NO REGISTRO DE CARGAS PERIGOSAS NA IMO	10
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	11
LANÇANDO NESTA QUARTA-FEIRA (24), PROGRAMA VOA BRASIL BENEFICIA 23 MILHÕES DE APOSENTADOS DO INSS	11
MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS: RECEBA INFORMAÇÕES IMPORTANTES E EM PRIMEIRA MÃO	12
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	13
ADEUS BUROCRACIA: FERRAMENTA VENDA DIGITAL FACILITA TRANSFERÊNCIA DE VEÍCULOS EM TODO O BRASIL.....	13
SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, LEONARDO RIBEIRO, PARTICIPA DE INAUGURAÇÃO DE OBRAS EM MINAS GERAIS	14
RODOVIAS - "CONSTRUIR COM RESILIÊNCIA É OBRIGAÇÃO. É REDUZIR IMPACTO NÃO SÓ EM OBRAS, MAS SOBRETUDO NA VIDA DAS PESSOAS", ENFATIZA RENAN FILHO DURANTE SEMINÁRIO	14
BE NEWS – BRASIL EXPORT	16
EDITORIAL – FERROVIAS: A ROTA LÓGICA E NECESSÁRIA PARA UM FUTURO SUSTENTÁVEL.....	16
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	17
<i>Flutuantes no Amazonas 1</i>	17
<i>Flutuantes no Amazonas 2</i>	17
<i>Flutuantes no Amazonas 3</i>	18
<i>Transnordestina atrasada</i>	18
NACIONAL - RENAN FILHO: "ESTE ANO VAMOS INVESTIR R\$ 18 BILHÕES", DIZ MINISTRO RENAN FILHO	18
MINISTRO FALA SOBRE SUSTENTABILIDADE EM EVENTO PREPARATÓRIO PARA A COP 30	19
REGIÃO NORTE - ANTAQ INICIA ESTUDOS DA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO TOCANTINS.....	19
NACIONAL - GOVERNO VAI LANÇAR 1ª FASE DO VOA BRASIL PARA APOSENTADOS DO INSS.....	20
REGIÃO NORDESTE - NAVIO BATE EM PONTE AO TENTAR ENTRAR NO PORTO DE NATAL.....	21
REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO CONCLUI DESESTATIZAÇÃO DA SABESP E ARRECADADA R\$ 14,8 BI.....	22
REGIÃO SUDESTE - ANTT AUTORIZA EPR VIA MINEIRA A INICIAR OPERAÇÕES NA BR-040/MG.....	23
PORTO DE SANTOS - RICARDO ARTEN DEIXA CARGO DE CEO DA BTP	23
NORTE EXPORT - GOVERNO DEVE INVESTIR EM FERROVIAS VISANDO AGENDA SUSTENTÁVEL	24
NORTE EXPORT - BANCO DA AMAZÔNIA VAI ANUNCIAR NOVOS RECURSOS PARA O PLANO SAFRA 24/25	25
NORTE EXPORT - MUDANÇAS EM CURSO NO SETOR LOGÍSTICO SERÃO TRANSFORMADORAS, DIZEM ESPECIALISTAS	26
NORTE EXPORT – AGRADECIMENTO	27
BAHIA ECONÔMICA - BA	27
MULTINACIONAL DESISTE DE MINAS E ESCOLHE BAHIA PARA CONSTRUÇÃO DE FÁBRICA; INVESTIMENTO SERÁ DE R\$ 1,27 BILHÃO	27
'ISSO GERA MAIS IMPOSTO, MAIS TRIBUTOS, A ECONOMIA CRESCE', DIZ BRUNO REIS SOBRE ROTA DIRETA DE EXPORTAÇÃO COM O ORIENTE	28
MDIC, SENAI E FUNDEP LANÇAM CHAMADAS PÚBLICAS NO VALOR DE R\$ 267 MILHÕES	29
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	30
CONEXÃO SOPESP: LUIS FERNANDO NEVES, DIRETOR DE OPERAÇÕES NA CLI SUL DESTACA A IMPORTÂNCIA DA TECNOLOGIA NO SETOR PORTUÁRIO	30
SUZANO INICIA OPERAÇÃO DE NOVA LINHA DE CELULOSE NO MS	30
CEO DA RUMO É O CONVIDADO DO NOVO EPISÓDIO DO POD NOS TRILHOS	30
SECRETARIA DE AGRICULTURA DE SP ESTUDA A IMPLEMENTAÇÃO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA APRIMORAR GESTÃO DA PASTA	31
EXPORTA SP OFERECE 150 VAGAS EM CAPACITAÇÃO GRATUITA PARA EXPORTAÇÃO.....	31



FISCAIS REJEITAM PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL E FARÃO PARALISAÇÃO GERAL	32
PORTO DE SANTOS: AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL	33
JORNAL O GLOBO – RJ.....	36
TAXAÇÃO GLOBAL DE 2% SOBRE SUPER-RICOS TRARIA ARRECADAÇÃO DE ATÉ US\$ 250 BI POR ANO, DIZ HADDAD.....	36
EVENTUAL VITÓRIA DE TRUMP NÃO DEVE ATRAPALHAR ACORDOS FECHADOS COM OS EUA DURANTE O G20, DIZ HADDAD	37
PREÇO DA GASOLINA ULTRAPASSA OS R\$ 6 POR LITRO NOS POSTOS. DIESEL, GLP E ETANOL TAMBÉM FICAM MAIS CAROS ...	37
PIX TEM MENOS FRAUDE QUE CARTÃO DE CRÉDITO, DIZ CAMPOS NETO	38
BRASIL DEVE ARCAR COM ATÉ US\$ 10 MILHÕES, METADE DO VALOR PARA CUSTEAR A ALIANÇA GLOBAL CONTRA A FOME	39
'NÃO POSSO FALAR NADA DE ECONOMIA, O QUE DE CERTA FORMA É UM ALÍVIO', DIZ CAMPOS NETO.....	42
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	42
GARGALOS NO PORTO DE SANTOS PROVOCAM PERDAS DE MAIS DE US\$ 21 BI EM COMÉRCIO EXTERIOR, APONTA ESTUDO....	42
'PARA ARRUMAR A CASA TEM DE DAR FIM AO OPORTUNISMO', DIZ MARCOS LISBOA.....	46
CAMPOS NETO DIZ QUE BC NÃO TEM INTENÇÃO DE ACABAR COM O PAPEL-MOEDA NO PAÍS: 'OPÇÃO É IMPORTANTE'	48
FAZENDA ESTIMA EM R\$ 14 BI CUSTO COM SOCORRO AO SETOR DE EVENTOS EM 2024	49
'SUPER-RICOS PAGAM PROPORCIONALMENTE MUITO MENOS IMPOSTOS QUE OS TRABALHADORES', DIZ LULA.....	51
'RESTRINGIR O CRÉDITO PARA A INDÚSTRIA PREJUDICA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS', DIZ ECONOMISTA.....	53
TARCÍSIO DE FREITAS: HÁ ESPAÇO PARA AVANÇAR NA PRIVATIZAÇÃO DE ESTATAIS COMO PETROBRAS E BB.....	54
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
ALIANÇA CONTRA FOME SERÁ UM DOS PRINCIPAIS RESULTADOS DO BRASIL À FRENTE DO G20, DIZ LULA	55
EMPRESAS ADOTAM MEDIAÇÃO COM CREDORES PARA EVITAR PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL	57
SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ NEGOCIAM PARCERIA PARA AMPLIAR CANAL	59
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	61
FROTA DE PORTA-CONTÊINERES TEM O CRESCIMENTO MAIS RÁPIDO DOS ÚLTIMOS 15 ANOS	61
PORTO DO ITAQUI INICIA CONSTRUÇÃO DO BERÇO 98.....	61
EBNs AMPLIARAM ESTRATÉGIAS PARA ENCARAR NOVA ESTIAGEM NO NORTE	62
CBO FECHA PARCERIA COM EQUINOR PARA OPERAR PSV DELTA CARDINAL	65
CHEGADA DA DRAGA GALILEO GALILEI A SALVADOR PARA NOVA CAMPANHA DE DRAGAGEM.....	65
TECON SALVADOR RECEBE NAVIO COM 366M DA MSC E INICIA ROTA REGULAR PARA ÁSIA	66
PETROBRAS ABRE LICITAÇÃO PARA AFRETER ATÉ 4 SONDAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE	67
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

PORTO DE SANTOS FICA EM ALERTA APÓS FISCAIS ANUNCIAREM PARALISAÇÃO EM TODO O BRASIL

Entidades preveem sobrecarga durante o período

Por Bárbara Farias



Movimento dos fiscais federais, incluindo os que atuam no Porto, já se arrasta há meses sem solução (Divulgação)

Um dia após o Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências) anunciar uma paralisação de 48 horas da categoria, nos dias 31 de julho e 1º de agosto, entidades que atuam no Porto de Santos alertaram para os impactos do movimento.

O diretor do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região, Hugo Evangelista, acredita que poderá haver uma sobrecarga no complexo portuário. “A capacidade operacional dos terminais será impactada. Serão dois dias sem liberação de cargas, entrando novas mercadorias e não saindo nada. Haverá um aumento no volume de contêineres acumulado nos terminais e na demanda de navios”.

Evangelista ressaltou que sem a liberação da mercadoria pelo órgão fiscalizador, os despachantes não podem prosseguir com o desembaraço da carga.

Para mitigar os impactos, o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítimas do Estado (Sindamar), José Roque, disse que instruiu as empresas a anteciparem as solicitações de livre prática (permissão emitida pela Anvisa que autoriza as operações) dentro de 72 horas, antes da chegada da embarcação, evitando que os navios cheguem e permaneçam na barra.

“A maior dificuldade será para navios que necessitam de inspeção sanitária de bordo, que são físicas, agendadas, tratadas no sistema Porto Sem Papel e realizadas com navio atracado”.

Roque diz que a entidade solicitou à Gerência de Portos, Aeroportos, Fronteiras e Recintos Alfandegados e ao supervisor da Anvisa, que, para navios sem doenças a bordo, o certificado seja emitido remotamente, com declaração de saúde expedida pelo comandante.

O especialista em Comércio Exterior e diretor da AGL Cargo, Jackson Campos, avalia que muitas cargas devem ficar presas no Porto aguardando alguma fiscalização, o que pode representar um represamento de contêineres.

O especialista acha que os terminais de Santos possuem capacidade para absorver dois dias de paralisação. “Caso se estenda, pode haver aumento na fila de atracação ou até redirecionamento das embarcações para portos próximos”.

Jackson afirmou que a paralisação atinge a economia porque os custos extras são repassados para o consumidor no produto.

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos (APS) alegou que “não comenta sobre as relações de trabalho entre os demais entes do Porto e seus colaboradores”.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2024

NOVA PROPOSTA PARA O PORTUS DEVE SER DEFINIDA EM AGOSTO, AFIRMA PRESIDENTE DE FEDERAÇÃO

Sérgio Giannetto, da Federação Nacional dos Portuários (FNP), explica que o grupo técnico tem prazo de 20 dias corridos

Por Bárbara Farias



Há duas ações propostas pelo Portus contra a Autoridade Portuária de Santos (APS), que tramitam na Justiça Federal, em fase de perícia (Alexsander Ferraz/Arquivo AT)

O grupo técnico que estuda nova proposta para o Portus-Instituto de Seguridade Social, o fundo de pensão suplementar de funcionários de companhias docas, deverá apresentar uma definição em meados de agosto. Os beneficiários recusam a oferta inicial e querem reajuste pela inflação do período, a retomada dos pagamentos do 13º e do pecúlio e o fim da cobrança extraordinária de 18,47% sobre aposentadorias e pensões.

Em entrevista para A Tribuna, o presidente da Federação Nacional dos Portuários (FNP), Sérgio Giannetto, disse que o grupo técnico constituído para estudar e apresentar a proposta tem prazo de 20 dias corridos, contados a partir da última reunião virtual convocada pela Câmara de Conciliação da Administração Federal (CCAF) e realizada no último dia 12.

Além de Giannetto, teriam participado membros da Superintendência Nacional de Previdência Complementar (Previc), de associações de participantes do Portus, de sindicatos de portuários, além do interventor do Portus, Luis Gustavo da Cunha Barbosa, e do advogado-geral da União (AGU), Jarbas dos Reis.

Segundo Giannetto, a proposta apresentada pelas patrocinadoras (companhias docas), com a mediação da CCAF, aos beneficiários, é o reajuste do benefício, a partir do ano que vem, de 12,85% retroativo a março de 2024 e a volta do pecúlio e do pagamento do 13º salário.

Mas, o presidente do FNP afirmou que a expectativa é de uma melhora no reajuste, “que está muito abaixo da inflação” do período e o corte da contribuição extraordinária, que é descontada de aposentadorias e pensões.

“Nós já conversamos com o Portus e com a Previc e dissemos que essa proposta está muito aquém e não passa na assembleia. Então, foi criado um grupo de estudos formado com pessoal técnico do Portus e da FNP que estão trabalhando para melhor essa proposta”, comentou Giannetto.

Os participantes querem a retomada dos benefícios suspensos em 2020, incluindo o 13º salário, no intuito de reequilibrar as finanças do fundo de pensões.

Justiça

Porém, o imbróglio envolvendo o Portus reúne uma série de ações judiciais, entre as que já transitaram em julgado (já foram encerradas e não cabe mais recurso) e outras em curso.

Conforme apurado, os valores devidos podem chegar a R\$ 8 bilhões. Entre as ações, há duas propostas pelo Portus contra a Autoridade Portuária de Santos (APS), que tramitam na 8ª Vara Federal e na 23ª Vara Federal, em fase de perícia.

Já as ações em fase de execução de sentença envolvem aproximadamente R\$ 5 bilhões. Entre essas não está incluída a da Portobras cuja sentença favorável ao Portus refere-se ao pagamento de R\$ 1,2 bilhão.

A Reportagem contactou novamente a Previc para obter esclarecimentos sobre o andamento da proposta em discussão e, novamente, não houve resposta até o fechamento desta edição.

O que é

O Instituto de Seguridade Portus é uma entidade fechada, criada em 1979 pela extinta Portobras, que na época era responsável pela administração dos portos brasileiros. O Portus foi criado com o objetivo de proporcionar aos trabalhadores portuários um complemento aos benefícios previdenciários. Dos 10 mil beneficiários, 4,7 mil estão na Baixada Santista. Os problemas do Portus tiveram início em 1990, com a extinção da Portobras. Desde agosto de 2011, o instituto está sob intervenção federal.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2024

RICARDO ARTEN DEIXA CARGO DE CEO DA BTP EM SANTOS

Segundo comunicado da empresa, ele saiu para assumir novos desafios profissionais

Por ATribuna.com.br



Arten vai para novos desafios (Vanessa Rodrigues/AT)

Após mais de 5 anos como CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP), em Santos, Ricardo Arten deixou nesta terça (23) a companhia para “assumir novos desafios profissionais”, segundo comunicado do Conselho de Administração da BTP ao mercado.

A empresa ressaltou que Arten deu “importantes contribuições à BTP, pautadas por muita dedicação e empenho” e desejou sucesso ao executivo em “seus futuros e contínuos desafios profissionais”.

Ainda não foi definido o nome que ocupará o lugar de Arten.

“Visando assegurar a plena continuidade das atividades da empresa, em caráter transitório, as responsabilidades do CEO passam a ser divididas entre os demais diretores da empresa, cumulativamente com as demais atividades exercidas por eles”, destaca o texto.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 24/07/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

SUPERNAVIO INAUGURA ROTA LOGÍSTICA DO PORTO DE SALVADOR COM A ÁSIA

Operação iniciada no Porto de Salvador com o MSC Orion beneficiará exportadores e importadores do Nordeste e Norte, além de estados do Centro-Oeste e Sudeste

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



MSC Orion transportou 800 contêineres para o terminal do Porto de Salvador, abrindo nova rota para a China e outros países do Extremo Oriente. Foto: Divulgação

Uma nova rota logística direta entre a Bahia e a Ásia foi inaugurada nesta quarta-feira (24) com a chegada do navio MSC Orion ao Porto de Salvador. A embarcação – com 366 metros de comprimento, calado (profundidade) de 16 metros e capacidade para transportar 15 mil TEUs, que são contêineres de 20 pés – foi o primeiro da sua classe a



navegar as águas da Baía de Todos-os-Santos.

O Terminal de Contêineres (Tecon Salvador) vai receber 800 equipamentos de carga que vieram no supernavio. Para uma ideia da dimensão do MSC Orion, ele tem a capacidade de transportar todos os contêineres presentes atualmente no Porto de Salvador e ainda sobriaria espaço.

“Estamos muito orgulhosos em oferecer ao mercado nacional um serviço que fornece escalas diretas entre a Ásia e o Nordeste brasileiro. Este lançamento reitera nosso compromisso em oferecer capacidade de transporte que irá impulsionar o crescimento do comércio exterior brasileiro e fortalece a nossa convicção no grande potencial que a Região Nordeste já possui”, destaca a MSC Mediterranean Shipping do Brasil.

Porto de Salvador é segundo do País a operar navios de até 366m

Unidade de negócio da maior operadora de logística portuária e marítima do mercado brasileiro, a Wilson Sons, o Porto de Salvador foi o segundo do Brasil a receber a autorização da Capitania dos Portos da Bahia para operar navios de até 366m, ainda em 2018, se antecipando às mudanças que as principais rotas mundiais já apresentavam e que logo chegariam ao País, demandando maior eficiência operacional dos terminais brasileiros.

“Este ano, o Banco Mundial e a S&P Global Market Intelligence mostraram o Tecon Salvador como o 6º melhor terminal de contêineres do mundo, na categoria até 500 mil TEUs, como resultado de uma pesquisa feita com os donos dos navios sobre eficiência no atendimento. Somado a este importante reconhecimento, entramos na rota dos maiores navios do mundo, o que evidencia a posição de destaque que Salvador vem conquistando e que favorece uma extensa cadeia de produtores, indústrias de variados segmentos, dentro e fora da Bahia”, analisa Demir Lourenço, diretor-executivo do Tecon Salvador.

A rota direta com a Ásia terá saídas semanais, fortalecendo a relação não apenas com a China, mas também com os mercados de todo o Extremo Oriente. A nova rota marítima permitirá que o Norte e o Nordeste do País se conectem de forma mais eficiente com estas regiões e permitirá que o Centro-Oeste e Sudeste encontrem alternativas aos gargalos logísticos inerentes à cadeia de suprimentos atual.

Exportação via Porto de Salvador

Entre os principais segmentos da exportação que poderão se beneficiar desta linha direta, estão o algodão baiano, carne, frutas, celulose, químicos e petroquímicos. Nas importações, os segmentos de energia renovável, químicos e petroquímicos, automotivo, fertilizantes, eletroeletrônicos também serão mais competitivos.

Os investimentos empregados pela Wilson Sons no terminal, iniciados no ano 2000, já ultrapassam R\$ 1 bilhão, culminando na recente duplicação de cais, aumento da profundidade do calado para 16 metros, ampliação de retroárea para armazenamento das cargas, adoção de novas tecnologias, aquisição de maquinários elétricos equivalentes aos utilizados nos portos mais modernos no mundo e em treinamento de equipes operacionais.

“Diante das mudanças do mercado, com o trânsito de uma classe de navios cada vez maiores, tínhamos que estar preparados para garantir a manutenção das rotas e atrair novas, como o que está sendo feito agora com o continente asiático”, reforça Demir Lourenço.

De acordo com o diretor-presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antonio Gobbo, a chegada do MSC Orion é emblemática no restabelecimento de uma rota regular entre a Bahia e a Ásia. “Inaugura-se também um novo desafio de planejamento de prover infraestrutura, dragagens e requalificação física e tecnológica para recepção de embarcação cada vez maiores, 40 metros e mais, que serão padrões das próximas décadas”, afirma.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 24/07/2024

BYD: 2 GRUPOS DE PE ACELERAM REDE DE LOJAS DA MARCA CHINESA NO NE

Parvi e Via1 intensificam inaugurações de concessionárias da marca chinesa em PE, BA e PB. Juntos, os dois grupos terão 14 representações da BYD na região

Paulo Goethe - paulo.goethe@movimentoeconomico.com.br



Somente neste mês, o Grupo Parvi inaugurou quatro concessionárias BYD no Nordeste, sendo três em Pernambuco e uma na Paraíba. Foto: Grupo Parvi/Divulgação

O crescimento da chinesa BYD no mercado automotivo nordestino vem acelerando o investimento para abertura de lojas da marca nas principais capitais e cidades da região. Cada vez mais, os veículos que desembarcam no Complexo Industrial e Portuário de Suape, em Pernambuco, estão sendo levados para prédios projetados para oferecer a melhor experiência para quem pretende dirigir um carro importado e elétrico. Cada loja pode custar em torno de R\$ 8 milhões, mas dois grupos pernambucanos estão ampliando suas redes e anunciando inaugurações também na Bahia e na Paraíba. Juntos, eles terão 14 “consulados” da BYD funcionando nos três estados ainda neste segundo semestre.

Para os grupos Parvi e Via1, a expansão de concessionárias ligadas à BYD reflete a tendência de atender a consumidores dispostos a desembolsar mais de R\$ 115 mil no mais barato dos nove modelos de veículos disponíveis no Brasil da Build Your Dreams, que é uma das maiores fabricantes de carros elétricos do mundo e a maior da China. Além do salão de vendas, as unidades podem contar com estrutura de pós-vendas, oficina especializada e oferta de peças e acessórios. O Nordeste é responsável por 14,2% do emplacamento de todos os carros elétricos ou híbridos vendidos no Brasil no primeiro semestre deste ano.

A greentech chinesa espera iniciar sua produção a partir do próximo ano na planta de Camaçari, na Bahia. A capacidade instalada será de 150 mil veículos por ano durante a primeira fase de implantação. Reforçando a tendência de crescimento do consumo de veículos elétricos em todo o país, a meta da BYD é de alcançar mais de 200 lojas no Brasil até o final de 2024.

O Grupo Parvi aumentou a sua cobertura neste segmento com a abertura neste mês de quatro novas lojas da fabricante chinesa em Pernambuco e na Paraíba. No sábado (20) foram inauguradas três novas concessionárias em Pernambuco: nas cidades de Olinda, Jaboatão dos Guararapes (Piedade) e Petrolina, além de uma em Campina Grande (PB). O grupo é responsável pela gestão de unidades da companhia asiática em Pernambuco, Paraíba, Amazonas, Bahia e Roraima.

Ao todo, o Grupo Parvi tem 11 concessionárias BYD em três estados do Nordeste. Em Pernambuco são seis, sendo duas no Recife (Boa Viagem e Afogados) e outras quatro em Jaboatão, Olinda, Caruaru e Petrolina. As unidades da Paraíba estão em João Pessoa e Campina Grande. Salvador (Patamares), Retiro e Feira de Santana são as três lojas da Bahia.

O Grupo Parvi é considerado o maior grupo automotivo do Norte e Nordeste, com 100 concessionárias distribuídas em 14 estados do país. Fundado em 1980, representa hoje as marcas automobilísticas Ford, Mercedes-Benz, Jeep, Hyundai, Fiat, Toyota, BYD, Volkswagen, Audi, RAM, Lexus, Jaguar e Land Rover. O grupo é formado pelas empresas Parvi Corretora, Parvi Consórcio, Parvi Locadora e Auto Parvi (seminovos).



Loja Viasul BYD, no bairro de Caminho das Árvores, em Salvador, representou investimento de R\$ 8 milhões do Grupo Via1. Foto: Grupo Via1/Divulgação

Grupo Via1 inaugura parceria com a BYD com loja moderna em Salvador

Já o Grupo Via1 começou por Salvador a sua parceria com a BYD, inaugurando no início deste mês a sua primeira loja da marca, a Viasul BYD, no bairro Caminho das Árvores. Com um investimento de R\$ 8 milhões, a concessionária foi construída em um terreno de 7.000 m², sendo 4.000 m² de área útil, e é a maior loja BYD de da capital baiana.

Para esta concessionária foram contratados 26 funcionários. O mesmo padrão de construção e de pessoas será repetido pelo Grupo Via1 na abertura de mais duas lojas BYD no Nordeste nos próximos dois meses. A concessionária do Recife abrirá no dia 5 agosto e a de Fortaleza começará a funcionar em setembro.

O Grupo Via1 atua desde 1992 no mercado automobilístico nordestino, com 40 concessionárias distribuídas pelo Nordeste, presentes nos estados de Pernambuco, Bahia e Ceará. Além da BYD, representa as marcas Fiat, Jeep, Ram, Ford, Nissan, Renault, Kia e Bajaj. Possui mais de 1800 colaboradores e ainda um centro próprio de distribuição sistematizado com espaço para mais de dois mil carros.

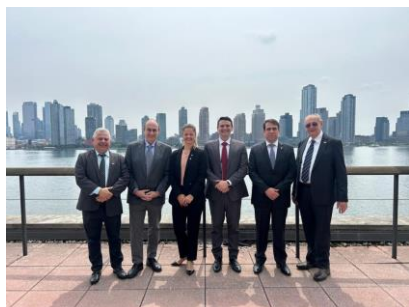
Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 24/07/2024

CEARÁ IRÁ SEDIAR EVENTO GLOBAL DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA EM NOVEMBRO

World Summit on Energy Transition será uma oportunidade de unir duas economias, a do turismo de eventos e a da produção de hidrogênio verde, atraindo investidores da transição energética

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Delegação cearense esteve dois dias em agenda oficial em Nova York, reunindo-se com investidores interessados na política de transição energética do estado. Foto: Ascom Setur-CE/Divulgação

O Centro de Eventos do Ceará (CEC) irá sediar, entre os dias 28 e 29 de novembro deste ano, o “World Summit on Energy Transition”. O anúncio oficial do estado sede foi feito na Organização das Nações Unidas (ONU), em Nova York, nos Estados Unidos, onde uma comitiva de secretários estaduais e representantes da academia e do setor industrial cearense participaram de agendas com investidores no segmento do hidrogênio verde, na segunda-feira (22) e nesta terça-feira (23).

De acordo com a secretária do Turismo do Ceará, Yrwana Albuquerque, o World Summit on Energy Transition será uma oportunidade única de unir duas economias, a do turismo de eventos e a produção de hidrogênio verde, para alavancar o desenvolvimento econômico do estado.

“O Ceará vem protagonizando uma revolução na área do hidrogênio verde, uma matriz energética global. Sediar um evento deste impacto posiciona o nosso estado na rota mundial de eventos voltados à transição energética, tema extremamente importante”, avalia Yrwana. O Centro de Eventos do Ceará (CEC) é um equipamento do Governo do Estado, administrado pela Setur-CE.

Transição energética e H2V

A presença da delegação cearense em dois dias de agenda oficial em Nova York reforça, segundo o governo do estado, o compromisso com o desenvolvimento sustentável e a atração de investimentos internacionais, destacando o Ceará como um polo de inovação e crescimento no setor energético.

A delegação do Governo do Ceará foi composta pelo secretário do Desenvolvimento Econômico, Salmito Filho; pelo presidente da Zona de Processamento de Exportação do Estado do Ceará (ZPE), Fábio Feijó; pelo consultor de Energia da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec), Jurandir Picanço; pela secretária do Turismo do Ceará, Yrwana Albuquerque; e pelo presidente do Conselho de Reitores das Universidades Cearenses, José Wally Mendonça Menezes.

*Com informações do Governo do Ceará

Fonte: *Mercos Shipping Marítima Ltda*

Data: 24/07/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ANTAQ APRESENTA AVANÇOS AMBIENTAIS E NO REGISTRO DE CARGAS PERIGOSAS NA IMO

Apresentação foi feita na 10ª Sessão do Subcomitê de Implementação dos Instrumentos da organização, na sede da IMO na Inglaterra



Brasília, 23/07/2024 - Nesta terça-feira (23), a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) apresentou, na Organização Marítima Internacional (IMO, sigla em inglês), resultados de ações regulatórias que foram implementados pela Agência.

Um dos documentos expostos se refere a ações tomadas pela ANTAQ na área de regulação ambiental e o segundo sobre a sistematização de informações de coleta de resíduos e operações de cargas perigosas nas

instalações portuárias brasileiras de acordo com os padrões da IMO.

As exposições foram feitas pelo gerente de Regulação Portuária da ANTAQ, Sandro Monteiro, na 10ª Sessão do Subcomitê de Implementação dos Instrumentos da IMO, que acontece até sexta-feira (26), na sede da organização, em Londres, na Inglaterra.

A Representação Permanente do Brasil na IMO em Londres – RPBIMO, responsável por representar o Brasil na instituição, acompanhou e forneceu o suporte para o servidor da Agência durante o evento.

Os documentos apresentados pela ANTAQ foram discutidos e aprovados no âmbito da Comissão Coordenadora para os Assuntos da IMO e fazem parte das contribuições brasileiras à agenda do Subcomitê de Implementação dos Instrumentos da Organização.

Regulação ambiental

De 2018 a 2023, a Agência implementou cinco resoluções que têm como objetivo preservar e evitar possíveis danos ao meio ambiente. Isso demonstra o comprometimento com esse tema, que é considerado prioritário para a Agência.

Além disso, a ANTAQ está elaborando novas medidas com o intuito de diminuir o número de emissões de carbono, como o aumento da malha hidroviária, por meio das concessões que estão em andamento, e a criação do inventário de emissões pelos portos brasileiros.

Monteiro detalhou os normativos implementados pela Agência acerca do tema, destacando a aderência da conduta regulatória brasileira às melhores práticas da OCDE.

Cargas perigosas

O servidor falou ainda do Sistema de Desempenho Portuário (SDP), que inclui os dados relativos à coleta de resíduos e operações de cargas perigosas movimentadas em todo o Brasil, que podem ser compartilhados de maneira automatizada com a IMO.



O sistema, que é nacional e centralizado, mantém registros de todas as operações nas instalações portuárias brasileiras, inclusive das cargas perigosas movimentadas, e de coletas de resíduos e informações dos prestadores desses serviços.

Sobre a IMO

O principal papel da IMO é criar marcos regulatórios para o transporte marítimo internacional. Atualmente, a organização é a autoridade global para a definição de padrões de segurança, proteção e desempenho ambiental do transporte marítimo internacional.

A IMO é uma agência especializada da Organização das Nações Unidas (ONU), responsável pela segurança da navegação, prevenção da poluição marinha e atmosférica por navios e promoção de mecanismos de cooperação.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antag.gov.br

Data: 24/07/2024



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

LANÇANDO NESTA QUARTA-FEIRA (24), PROGRAMA VOA BRASIL BENEFICIA 23 MILHÕES DE APOSENTADOS DO INSS

Maior programa de inclusão de novos passageiros no transporte aéreo privilegia, com passagens a R\$ 200, pessoas que não tenham viajado nos últimos 12 meses



faixa de renda, que não tenham voado nos últimos 12 meses. O programa vai atender uma nova demanda com um público que atualmente não voa, oferecendo bilhetes aéreos por até R\$ 200 o trecho.

O primeiro programa de inclusão social da aviação civil brasileira decolou. Nesta quarta-feira (24), o Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), lançou o Voa Brasil, o plano que tem como público-alvo todos os aposentados do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), independentemente da sua

objetivo é permitir que mais brasileiros, especialmente novos usuários, tenham acesso ao mercado aéreo do Brasil. A expectativa do Governo Federal é incluir cerca de 1,5 milhão de novos brasileiros que ainda não tenham utilizado o modal aéreo para se deslocar pelo país. As aéreas deverão oferecer passagens ociosas durante os 12 meses do ano em diferentes rotas. Atualmente, de janeiro a junho, a taxa média de ociosidade das aeronaves é de 20%.

“O Voa Brasil Aposentados é o primeiro programa de inclusão social da aviação aérea brasileira. Estamos abrindo a possibilidade para que mais brasileiros possam viajar pelo país, fazer turismo ou reencontrar parentes. A inclusão gera emprego e renda, gera desenvolvimento econômico”, comentou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Público-alvo

Na primeira fase, serão atendidos os aposentados pelo INSS. Atualmente, o país possui cerca de 23 milhões de pessoas inseridas neste recorte. Desse total, a grande maioria delas, cerca de 95%, recebe até dois salários mínimos. A expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é lançar a



segunda etapa do programa no primeiro semestre de 2025, no qual serão beneficiados os estudantes de instituições de ensino público.

O Voa Brasil não envolve subsídio governamental para a aquisição de passagens aéreas, funcionando com base na liberdade de oferta das companhias aéreas aos beneficiários do programa. As companhias participantes poderão oferecer passagens aéreas pelo valor limite de R\$ 200 por trecho, excluindo a tarifa de embarque.

É importante destacar que o Governo Federal não realizará o gerenciamento sobre rotas, datas, horários e assentos a serem ofertados pelas companhias aéreas no âmbito do programa. O Voa Brasil respeita a liberdade tarifária e a autonomia dos inventários de cada empresa aérea (liberdade de oferta).

O site do programa foi desenvolvido pelo Serviço Federal de Processamento de Dados (Serpro), que também será responsável por prover e dar o suporte tecnológico garantindo mais segurança à aplicação e integração com o Gov.br.

Para mais informações acesse:

➔ **Site explicativo:** gov.br/portoseaeroportos/assuntos/conheca-o-voa-brasil
<https://www.gov.br/portoseaeroportos/assuntos/conheca-o-voa-brasil>

➔ **Site de compras das passagens:** gov.br/voabrasil
<https://voabrasil.sistema.gov.br/login>

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 24/07/2024

MINISTÉRIO DE PORTOS E AEROPORTOS: RECEBA INFORMAÇÕES IMPORTANTES E EM PRIMEIRA MÃO

Fique por dentro sobre os principais assuntos nas áreas de portos, aeroportos e hidrovias

Nesta quarta-feira (24), o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) irá lançar o maior programa de inclusão de passageiros no transporte aéreo: o Voa Brasil. Além dele, com objetivo de fomentar os modais de transportes do país e potencializar o turismo nacional, o MPor também vai tirar do papel programas essenciais que vão facilitar a logística de transporte pelo país; como o BR dos Rios e a construção do túnel Santos-Guarujá. Se você é jornalista interessado nesses temas e quer ser informado em primeira mão sobre esses e outros assuntos, faça seu cadastro na lista de distribuição no WhatsApp e mailing do MPor.

O registro é simples, fácil e rápido. Basta encaminhar um e-mail para ascom@mpor.gov.br informando, no corpo da mensagem, nome, telefone, cargo e veículo que trabalha. Preencha o campo assunto com a informação "inclusão no mailing". Pronto! seus dados serão incluídos nos canais de comunicação do Ministério de Portos e Aeroportos e você passará a receber material exclusivo nas áreas de portos, aeroportos e hidrovias.

Dados que devem ser inseridos no corpo do e-mail:

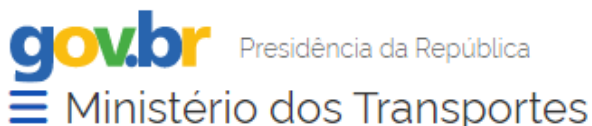
Nome:

Telefone:

Cargo/Veículo:

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

Data: 24/07/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

ADEUS BUROCRACIA: FERRAMENTA VENDA DIGITAL FACILITA TRANSFERÊNCIA DE VEÍCULOS EM TODO O BRASIL

Funcionalidade criada pela Secretaria Nacional de Trânsito ultrapassa a marca de 817 mil transações

Papel é cada vez mais coisa do passado e a Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) sabe bem disso. Tanto que quem tem a Carteira Digital de Trânsito (CDT) pode comprar e vender um veículo usando a funcionalidade Venda Digital, disponível no aplicativo.

A ferramenta facilita e agiliza a vida do motorista, que pode fazer a transferência de forma eletrônica, sem precisar ir até um cartório para reconhecer firma.

O sucesso é tanto que já são 817,598 transações em praticamente todo o país.

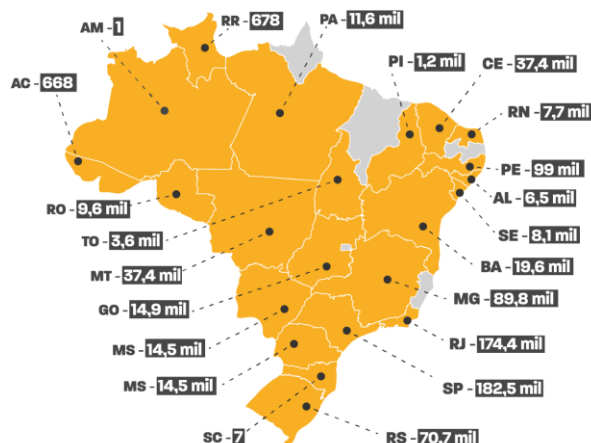
O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, explica que o Venda Digital é um avanço significativo na modernização dos serviços de trânsito no Brasil. "O Senatran está apressando o passo da digitalização para, junto com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans), proporcionar ao cidadão um atendimento mais rápido e eficiente. A agenda da desburocratização e da simplificação é prioritária", detalha.

Só faltam 5

A popularidade do Venda Digital entre os brasileiros só cresce e, atualmente, somente cinco estados ainda não aderiram à ferramenta. São eles: Amapá, Distrito Federal, Espírito Santo, Maranhão e Paraíba.



Confira a quantidade de transações por estado:



Como usar o Venda Digital?

Para realizar a transferência de um veículo, tanto comprador quanto vendedor devem baixar o aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT), criar uma conta e confirmar a identidade.



Após a instalação, o vendedor inicia a transferência via aplicativo, fornecendo detalhes do veículo e o CPF do comprador, que será notificado sobre a transação. A segurança é garantida por uma assinatura eletrônica.

Com a confirmação de ambas as partes, o aplicativo envia os dados para a Senatran, que processa a transferência e atualiza o registro do veículo em tempo real. Assim, você acompanha todo o processo com rapidez e transparência.

Vale lembrar que para usar o benefício, o documento do veículo precisa ter sido emitido a partir de 4 de janeiro de 2021, quando o antigo Documento Único de Transferência (DUT) foi substituído pela versão digital (ATPV-e).

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

Data: 24/07/2024

SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS, LEONARDO RIBEIRO, PARTICIPA DE INAUGURAÇÃO DE OBRAS EM MINAS GERAIS

Com investimentos de R\$ 46 milhões por parte da concessionária MRS, um viaduto e uma ponte serão entregues na cidade de Conselheiro Lafaiete. Já em São Brás do Suaçuí, será inaugurada uma oficina de manutenção de equipamentos

Em parceria com a prefeitura municipal de Conselheiro Lafaiete, a concessionária MRS entrega nesta quinta-feira (25) o viaduto Padre Ermano José Ferreira e a Ponte Geraldo Dias Moreira, que contaram com um investimento de R\$ 46 milhões. As novas estruturas devem garantir maior segurança ferroviária e na mobilidade urbana da cidade. A cerimônia de inauguração contará com a participação do secretário nacional de Transportes Ferroviários, Leonardo Ribeiro.

De lá, o secretário segue para São Brás do Suaçuí, para a inauguração da Oficina de Manutenção de Equipamentos de Via da concessionária MRS, que proporcionará mais conforto e segurança, melhor controle de peças e estoque de componentes, além de aumentar a quantidade de atendimentos de manutenção em um menor tempo de retenção de equipamentos e maquinários. Essa inauguração será realizada em cerimônia reservada a convidados e colaboradores.

Cobertura de imprensa

Está previsto atendimento à imprensa na inauguração em Conselheiro Lafaiete. Não há necessidade de credenciamento prévio.

SERVIÇO

O quê: Inauguração do viaduto Padre Ermano José Ferreira e da ponte Geraldo Dias Moreira

Quando: Quinta-feira (25), a partir das 10h

Onde: Rua Valerio Eugenio, 133, Conselheiro Lafaiete

O quê: Inauguração da Oficina de Manutenção de Equipamentos de Via da concessionária MRS

Quando: Quinta-feira (25), às 15h

Onde: Pátio João Carlos Guedes, P1-07, São Brás do Suaçuí

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

Data: 24/07/2024

RODOVIAS - "CONSTRUIR COM RESILIÊNCIA É OBRIGAÇÃO. É REDUZIR IMPACTO NÃO SÓ EM OBRAS, MAS SOBRETUDO NA VIDA DAS PESSOAS", ENFATIZA RENAN FILHO DURANTE SEMINÁRIO

Ministro destacou recuperação de infraestrutura durante crise climática do Rio Grande do Sul no evento "Brasil Rumo à COP 30". O encontro discutiu os aprendizados que o episódio trouxe para o setor



Ministro Renan Filho fez apresentação de abertura nesta terça-feira (23) sobre a importância da sustentabilidade em infraestrutura - FOTO: Marcio Ferreira/MT

“Agente tem que ter a garantia da sustentabilidade quando anunciar uma obra, não o contrário, que seria fazer o empreendimento sem levar em conta o quanto vai devastar o meio ambiente. Era o que acontecia anteriormente, mas não mais”. Foi com essa fala veemente que o ministro dos Transportes, Renan Filho, conduziu a apresentação que realizou

no ciclo de seminários “Brasil Rumo à COP 30”, promovido pela Editora Globo e o Grupo CCR, em São Paulo, nesta terça-feira (23). O evento explora soluções para adversidades climáticas cada vez mais extremas, como as que afligiram o Rio Grande do Sul este ano, em preparação à 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP 30). O ministro abriu o dia falando sobre como a iniciativa privada e o poder público podem atuar juntos para reagir de forma assertiva nos setores de infraestrutura e mobilidade.

“Construir com resiliência é obrigação. Para reduzir impacto não só em obras públicas, mas sobretudo na vida das pessoas, nos negócios da iniciativa privada. Por que quanto custa o estudante por meses sem ir à escola? Esse tipo de coisa é mais difícil de ser mensurada e não tem preço. As demais a gente até precifica e estamos tratando delas aqui. Mas o fundamental é cuidar do meio ambiente, garantir que essas mudanças climáticas tenham seus efeitos atenuados”, pontuou Renan Filho. Como forma de garantir essas ações, ele ainda destacou o recente anúncio de emissões de debêntures verdes, além da portaria que prevê aplicação de, no mínimo, 1% da receita bruta das concessões para o desenvolvimento de infraestrutura resiliente.

Ao final da apresentação, o ministro mencionou as ações executadas pelo Ministério dos Transportes frente ao estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul. “Nós tivemos 125 pontos de interrupção no RS, só temos um agora e com rota alternativa. Então estamos fazendo a nossa parte, mas os danos são muito mais amplos que somente o setor dos transportes, afetam pequenas empresas, médios negócios, empreendedores individuais e trabalhadores que perderam o emprego, o que exige esforços de outras áreas”, avaliou.

Pronto atendimento no RS

A gravidade da crise causada pelas chuvas no Rio Grande do Sul contou com resposta imediata do Governo Federal desde o primeiro momento. Confira abaixo as principais ações adotadas pelo Ministério dos Transportes para enfrentar o desastre no estado:

- **Investimento:** Além do orçamento de R\$ 1,7 bilhão reservado às obras de infraestrutura rodoviária e ferroviária do estado, o Governo Federal garantiu, por meio do Ministério dos Transportes, cerca de R\$ 1,2 bilhão adicionais para ações emergenciais em rodovias federais;
- **Caminhos assistenciais:** No auge da crise, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) estabeleceu 28 caminhos assistenciais, com acessos em pedra acima do nível da água, para permitir a passagem de veículos e garantir o abastecimento de municípios isolados. Com o avanço dos reparos nas vias, todos os caminhos já foram convertidos em passagens regulares, permitindo o trânsito da população;
- **Interrupção de prazos de serviços de trânsito:** o Conselho Nacional de Trânsito (Contran) interrompeu por 90 dias os prazos e serviços ligados ao Sistema Nacional de Trânsito no RS, como pagamento de multas, licenciamento de novos veículos, renovação de CNH, entre outros;
- **Liberação de pedágios para doações vindas de todo país:** a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), por meio da portaria DG nº 112, instituiu a manutenção de todas as medidas e flexibilizações anunciadas, estabelecendo que veículos de cargas carregados com donativos destinados à população ficam dispensados do pagamento de pedágio nas rodovias;



- Prioridade de passagem: a ANTT também instituiu que veículos com doações têm prioridade e dispensa dos procedimentos de fiscalização nos Postos de Pesagem Veicular em todas as rodovias federais concedidas;
- Força de trabalho: o DNIT atuou com cerca de 1.200 mil profissionais, entre servidores e terceirizados, atuando em obras no estado;
- Flexibilização do transporte rodoviário de passageiros: a ANTT redirecionou o local oficial para embarque e desembarque de usuários das linhas interestaduais e internacionais de passageiros para a rodoviária do município de Osório (RS). Os pontos de embarque e desembarque, a frequência mínima e o cumprimento do quadro de horários para as linhas de transporte rodoviário interestadual e internacional de passageiros com destino ou origem no RS foram flexibilizados;
- Obras nas rodovias: Até segunda-feira (22), 124 trechos em 11 rodovias federais que cortam o Rio Grande do Sul foram liberados para tráfego, além de 16 trechos em cinco rodovias federais com liberação parcial e somente um trecho na altura do km 174 da BR-116 contando com interdição total. No atual momento, 13 trechos estão em obras ou com serviços para liberação das pistas e não há segmentos liberados somente para veículos de emergência. No início dos trabalhos de recuperação, em 4 de maio, cerca de 80% das vias se encontram interditadas, com 63 pontos afetados em rodovias federais.

COP 30

A 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP 30) será realizada em Belém, no Pará, em novembro de 2025. De acordo com estimativas da Fundação Getúlio Vargas (FGV), é esperado um fluxo de mais de 40 mil visitantes durante os principais dias da Conferência. Desse total, aproximadamente sete mil pessoas devem integrar equipes da ONU e delegações de países membros.

Além do ministro Renan Filho, também participaram do ciclo de seminários “Brasil Rumo à COP 30” a ministra dos Povos Indígenas, Sonia Guajajara, o CEO do Grupo CCR, Miguel Setas, a presidente do Conselho da Fundação SOS Mata Atlântica, Marcia Hirota, entre outras autoridades.

*Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 24/07/2024*



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – FERROVIAS: A ROTA LÓGICA E NECESSÁRIA PARA UM FUTURO SUSTENTÁVEL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A discussão sobre sustentabilidade no setor de transportes passa pelos trilhos. E essa tese foi reforçada nessa terça-feira, dia 23, com as declarações do presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, durante o Norte Export 2024, realizado em Palmas (TO). A ênfase na necessidade de uma agenda pública de investimentos em ferrovias não poderia ser mais oportuna e relevante para o Brasil. Em um país onde o transporte rodoviário domina a matriz logística com cerca de 70% das cargas, a mudança para um modal mais sustentável, como o ferroviário, é uma questão urgente e estratégica.

O setor ferroviário, responsável por 21% do transporte de cargas, emite 85% menos dióxido de carbono em comparação com as rodovias, ao se considerar a movimentação de cargas por quilômetro. Barreto destacou um dado impactante: a migração de apenas 1% da matriz de transportes para as ferrovias resultaria em uma redução de 2 milhões de toneladas de carbono emitidas anualmente. Essa cifra não é apenas significativa, é transformadora. A redução nas



emissões de gases de efeito estufa é um passo crucial para que o Brasil se posicione como líder na agenda global de sustentabilidade.

A inclusão das ferrovias na agenda pública de investimentos é uma necessidade clara. O Fundo Clima, gerido pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), atualmente não contempla as ferrovias como elegíveis para captação de recursos. Esta exclusão representa uma oportunidade perdida. A política de descarbonização e desenvolvimento sustentável do País deve reconhecer o potencial das ferrovias para impactar positivamente o meio ambiente.

A questão não se trata de preconceito contra as ferrovias, como ressaltou Barreto, mas sim de uma falta de priorização dentro dos recursos limitados do Fundo Clima. É fundamental que o Governo Federal seja convencido da importância estratégica do setor ferroviário na agenda de mudanças climáticas. As ferrovias oferecem uma solução tecnológica robusta e sustentável, com potencial de impacto significativo na redução de gases de efeito estufa, o que poucos outros setores conseguem proporcionar.

O apoio governamental e a alocação de investimentos para o modal ferroviário não só beneficiarão o meio ambiente, mas também promoverão uma logística mais eficiente e competitiva. A integração de ferrovias e hidrovias pode reduzir a dependência do transporte rodoviário, conhecido por seus altos custos e impacto ambiental. Além disso, um sistema de transporte diversificado aumenta a resiliência logística do País, garantindo que crises como a escassez de combustíveis ou estrangulamentos rodoviários não paralise a economia.

A defesa das ferrovias como opção logística sustentável é uma pauta que deve ser intensamente promovida e adotada pelo Governo Federal. Os investimentos necessários para expandir e modernizar a infraestrutura ferroviária são uma aposta segura no futuro do Brasil. Um país com uma matriz de transporte mais equilibrada, que prioriza modais sustentáveis, estará melhor posicionado para enfrentar os desafios ambientais do século XXI, ao mesmo tempo em que fortalece sua economia e aumenta sua competitividade global.

O transporte ferroviário não é apenas uma alternativa viável; é a rota lógica e necessária para um futuro sustentável. A liderança do Governo Federal e o compromisso com essa visão são cruciais para transformar essa potencialidade em realidade. As ferrovias devem ser vistas como um ativo estratégico, essencial para o desenvolvimento econômico e ambiental do Brasil.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

FLUTUANTES NO AMAZONAS 1

Para garantir as operações portuárias no rio Amazonas durante o período de estiagem, o governador Wilson Lima concedeu a licença ambiental prévia para que as empresas Chibatão e Super Terminais implantem instalações flutuantes provisórias na via fluvial. As novas unidades serão colocadas entre Itacoatiara e a enseada do rio Madeira. As licenças foram emitidas na segunda-feira, dia 22, pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam) - integram a primeira das quatro etapas necessárias para que essas estruturas portuárias sejam erguidas.

FLUTUANTES NO AMAZONAS 2

Tanto Chibatão como a Super Terminais operam instalações de contêineres no Porto de Manaus, na margem esquerda do Rio Negro, em um trecho que tem perdido profundidade devido à seca na região. Por isso, para manter suas atividades e continuar atendendo o comércio local e a Zona Franca de Manaus, as duas empresas adotaram a estratégia de instalarem flutuantes para receber cargas em um ponto do rio não tão afetado pela estiagem. Essas estruturas serão utilizadas para o transbordo das cargas, recebendo-as de navios e colocando-as em barcaças, que conseguem navegar em vias fluviais de pouca profundidade.

FLUTUANTES NO AMAZONAS 3

Segundo o governador Wilson Lima, “os píeres são uma alternativa caso a dragagem que será realizada no rio pelo Governo Federal não seja o suficiente para a circulação de navios cargueiros. É uma medida importante porque elimina a possibilidade de desabastecimento em Manaus e outros municípios”. Agora as duas empresas preparam estudos sobre os impactos ambientais das estruturas para a obtenção das próximas licenças, as de instalação.

TRANSNORDESTINA ATRASADA

A construção da Ferrovia Transnordestina no Ceará está atrasada, afirmou o presidente da Ferrovia Transnordestina Logística (FTL) e Transnordestina Logística S.A. (TLSA), Tufi Daher Filho. O atraso, segundo o executivo, que coordena a implantação da linha férrea, se deve à demora no repasse de R\$ 1 bilhão pelo Governo Federal, previsto para este ano. A verba será destinada à contratação dos próximos trechos da ferrovia.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

NACIONAL - RENAN FILHO: “ESTE ANO VAMOS INVESTIR R\$ 18 BILHÕES”, DIZ MINISTRO RENAN FILHO

Ministro dos Transportes garantiu que a pasta fará esse aporte mesmo com o bloqueio de R\$ 15 bilhões no Orçamento

Por MARÍLIA SENA marilia.sena@redebnews.com.br

O ministro dos Transportes, Renan Filho, anunciou que sua pasta fará um investimento total de R\$ 18 bilhões neste ano, um dia depois de o Ministério da Fazenda confirmar o bloqueio de R\$ 15 bilhões no Orçamento. “Este ano vamos investir R\$ 18 bilhões e já aplicamos a metade disso, mesmo com o contingenciamento anunciado pelo Governo Federal, que deve ser feito”, disse o ministro na terça-feira (23), em São Paulo, durante ciclo de seminários Brasil Rumo à COP 30, organizado pela Editora Globo e pelo Grupo CCR.



Apesar de garantir um investimento total de R\$ 18 bilhões no setor de transportes, o ministro Renan Filho destacou a importância do contingenciamento de recursos anunciado pelo Governo. Foto: Marcio Ferreira/MT

O Governo ainda não detalhou as áreas afetadas pelo corte de R\$ 15 bilhões. O anúncio será feito na quarta-feira, 31. O bloqueio será de R\$ 11,2 bilhões e o contingenciamento de R\$ 3,8 bilhões. A medida é para não causar desencontro entre a receita e despesas previstas para 2024.

Apesar de garantir investimentos do Ministério dos Transportes, Renan Filho reforçou a importância do bloqueio de recursos. “O contingenciamento é fundamental para o cumprimento das regras fiscais”, disse Renan. “O Brasil precisa fazer um esforço máximo. O presidente Lula disse ontem (segunda-feira, dia 22) que ‘a responsabilidade fiscal está nas entranhas’ dele”, completou.

De acordo com a equipe econômica, pelo menos dois fatores influenciaram para o bloqueio de gastos. O acréscimo de R\$ 6,4 bilhões no Benefício de Prestação Continuada (BPC) e o aumento de R\$ 4,9 bilhões nos benefícios previdenciários.

Para o secretário da Receita Federal, Roberson Barreirinhas, a desoneração da folha de pagamento está pesando nos cálculos do governo, o que justifica o contingenciamento de R\$ 3,8 bilhões.

“Globalmente as medidas extraordinárias estão performando adequadamente. Qual a diferença a menos aqui pela nossa percepção, da Receita Federal? O que está faltando de dinheiro aqui? Desoneração. A desoneração da folha de pagamento está pesando bastante na arrecadação até este momento”, afirmou Barreirinhas.

Por falta de consenso, a votação do projeto sobre a desoneração da folha dos 17 setores da economia e dos municípios com até 156 mil habitantes ficou para agosto. O Supremo Tribunal Federal (STF) atendeu a um pedido do Governo e do Congresso Nacional e prorrogou até o dia 11 de setembro o debate para a conclusão sobre a desoneração.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2024

MINISTRO FALA SOBRE SUSTENTABILIDADE EM EVENTO PREPARATÓRIO PARA A COP 30

O ministro dos Transportes, Renan Filho, tratou do tema sustentabilidade durante sua apresentação no ciclo de seminários Brasil Rumo à COP 30, na terça-feira, dia 23, em São Paulo. O evento é preparatório para a 30ª Conferência da ONU sobre Mudanças Climáticas (COP 30), que será realizada em 2025, em Belém (PA). A proposta é explorar soluções para adversidades climáticas extremas, como as cheias que atingiram recentemente o Rio Grande do Sul.

“A gente tem que ter a garantia da sustentabilidade quando anunciar uma obra, não o contrário, que seria fazer o empreendimento sem levar em conta o quanto vai devastar o meio ambiente. Era o que acontecia anteriormente, mas não mais”, disse o ministro ao falar sobre como iniciativa privada e poder público podem atuar juntos para reagir de forma assertiva nos setores de infraestrutura e mobilidade.

“Construir com resiliência é obrigação. Para reduzir impacto não só em obras públicas, mas sobretudo na vida das pessoas, nos negócios da iniciativa privada. Por que quanto custa o estudante por meses sem ir à escola? Esse tipo de coisa é mais difícil de ser mensurada e não tem preço. As demais a gente até precifica e estamos tratando delas aqui. Mas o fundamental é cuidar do meio ambiente, garantir que essas mudanças climáticas tenham seus efeitos atenuados”, enfatizou.

Renan Filho encerrou sua participação no evento enumerando as ações realizadas pelo Ministério dos Transportes frente ao estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2024

REGIÃO NORTE - ANTAQ INICIA ESTUDOS DA CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO TOCANTINS

Projeto hidroviário é um dos seis considerados prioritários para a Agência

Da Redação redacao.jornal@redebenevents.com.br



A Hidrovia do Rio Tocantins, que tem 1.731 km e se estende do município de Belém (PA) a Peixe (TO), é um dos empreendimentos hidroviários considerados prioritários na Antaq. Além dele, atualmente, a agência trabalha para dar andamento aos projetos das hidrovias Paraguai, Madeira, Barra Norte, Lagoa Mirim e Tapajós. Foto: Divulgação

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) anunciou, na segunda-feira (22), o início dos estudos de viabilidade para a concessão da Hidrovia do Rio Tocantins, que está entre os projetos hidroviários prioritários para a agência.

A afirmação foi feita durante a apresentação e anúncio da qualificação, pelo Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), dos empreendimentos das hidrovias dos rios Tocantins e Madeira, que aconteceu na Superintendência Regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) em Tocantins.

Estavam presentes na cerimônia o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery; o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho; o governador do Tocantins, Wanderlei Barbosa; o secretário Nacional de Hidrovias do MPor, Dino Antunes; o diretor de Infraestrutura Aquaviárias do DNIT, Erick Moura; e outras autoridades.

No final de junho, o PPI publicou Resolução CPPI nº 305/2024 opinando pela aptidão dos dois empreendimentos para qualificação no âmbito do programa. A expectativa é que o decreto qualificando os dois projetos seja publicado em breve.

Rio Tocantins

A Hidrovia do Rio Tocantins, que tem 1.731 km e se estende do município de Belém (PA) a Peixe (TO), é um dos empreendimentos hidroviários considerados prioritários na Antaq. Além dele, atualmente, a agência trabalha para dar andamento aos projetos das hidrovias Paraguai, Madeira, Barra Norte, Lagoa Mirim e Tapajós.

“O Rio Tocantins é importantíssimo do ponto de vista socioeconômico. Com a concessão será possível desenvolver uma infraestrutura logística para transporte de grãos, minério de ferro, granéis líquidos, cargas containerizadas, entre outras cargas”, destacou Eduardo Nery.

Ele lembrou ainda que “as hidrovias são a última fronteira do desenvolvimento da nossa infraestrutura”.

Rio Madeira

A modelagem da concessão da Hidrovia do Rio Madeira foi aprovada pela Diretoria Colegiada da Antaq no mês passado e foi encaminhada para análise do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor).

O Rio Madeira, que tem 1.075 km de extensão, tem investimento previsto ao longo da concessão de R\$ 109 milhões. Com a licitação, serão feitos serviços de dragagem, derrocagem, balizamento e sinalização adequados.

A hidrovia é rota fundamental para o escoamento da produção de grãos dos estados do Mato Grosso e de Rondônia, bem como para o deslocamento de passageiros na região.

Segundo o projeto, foi definido que o transporte de passageiros será gratuito e somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2024

NACIONAL - GOVERNO VAI LANÇAR 1ª FASE DO VOA BRASIL PARA APOSENTADOS DO INSS

Cerca de 23 milhões de pessoas terão direito a utilizar o programa

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



O Governo Federal, por meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), lançará nesta quarta-feira (24), às 15h, a primeira fase do programa Voa Brasil, considerado pela gestão como o maior programa de inclusão social da aviação brasileira. Foto: Divulgação/Gol

O Governo Federal, por

meio do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), lançará nesta quarta-feira (24), às 15h, a primeira fase do programa Voa Brasil, considerado pela gestão como o maior programa de inclusão social da aviação brasileira, que torna o transporte aéreo mais acessível e democrático no país. O objetivo é permitir que mais brasileiros, especialmente novos usuários, tenham acesso ao mercado aéreo do Brasil.

O programa visa criar uma nova demanda com um público que atualmente não voa, oferecendo bilhetes aéreos por até R\$ 200 o trecho. A fase inicial do Voa Brasil é destinada a todos os aposentados do INSS que não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses, independente da faixa de renda. Cada beneficiário terá direito a dois bilhetes aéreos por ano.

Mais informações serão divulgadas amanhã, durante a cerimônia, em Brasília.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

REGIÃO NORDESTE - NAVIO BATE EM PONTE AO TENTAR ENTRAR NO PORTO DE NATAL

Governo do Estado informou que ninguém se feriu e a estrutura teve pequenos danos

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A embarcação tinha saído do Porto do Pecém, no Ceará, e seguia para o Rio Grande do Sul carregado de pás para torres de energia eólica, mas devido ao mau tempo em alto mar, o comandante decidiu entrar no Porto de Natal e acabou batendo na estrutura. Foto: Reprodução Redes Sociais

Um navio que iria atracar no Porto de Natal (RN) nesta segunda-feira (22) bateu em um dos pilares da ponte Newton Navarro. Segundo o Governo do Estado, ninguém se feriu e a ponte sofreu uma pequena avaria nas placas metálicas que revestem a estrutura de concreto.

A embarcação tinha saído do Porto do Pecém, no Ceará, e seguia para o Rio Grande do Sul carregado de pás para torres de energia eólica, mas devido ao mau tempo em alto mar, o comandante decidiu entrar no Porto de Natal e acabou batendo na estrutura.

A Secretaria de Estado da Infraestrutura do Rio Grande do Norte afirmou que não houve vítimas e disse que “quanto às providências que tratam da instalação de defensas (na ponte), a pasta participou de uma reunião de trabalho na semana passada junto ao Ministério dos Portos e Aeroportos, que ratificou a garantia dos recursos necessários”.

A Marinha afirmou que uma equipe de inspeção da Capitania dos Portos foi até o local para verificar danos ambientais e a segurança da navegação, e um inquérito administrativo será instaurado para apurar causas, circunstâncias e responsabilidades da ocorrência.

Há anos o Porto de Natal solicita a instalação de defensas de proteção na ponte. A falta delas afeta, inclusive, a operação portuária, que só pode ocorrer durante o dia, já que a ausência dos equipamentos impossibilita manobras na parte da noite.

Em matéria publicada ontem no BE News, a governadora do Rio Grande do Norte, Fátima Bezerra, garantiu que o estado assegurou, junto ao MPor, R\$ 10 milhões para as defensas da ponte.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

REGIÃO SUDESTE - SÃO PAULO CONCLUI DESESTATIZAÇÃO DA SABESP E ARRECADA R\$ 14,8 BI

Na maior oferta de saneamento da história, Governo do Estado reduziu sua participação de 50,3% para 18,3%

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas, participou da cerimônia que marcou a conclusão do processo de desestatização da Sabesp, na sede da B3. Foto: Divulgação/Governo de São Paulo

Foi realizada na terça-feira, dia 23, na sede da B3, a Bolsa de Valores de São Paulo, cerimônia que marcou a conclusão do processo de desestatização da Sabesp (Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo). Por R\$ 14,8 bilhões, o Governo do Estado

vendeu 32% das ações da empresa, reduzindo sua participação de 50,3% para 18,3%. É a maior oferta de saneamento da história.

O governador Tarcísio de Freitas (Republicanos) comemorou o resultado. “Hoje é um dia histórico. Em pouco mais de um ano, estruturamos uma operação complexa e inédita, que recebeu aval da Assembleia Legislativa e de mais de 370 municípios antes de ser apresentada ao mercado. Vamos mudar a realidade do cenário do saneamento no país e mostrar que é possível fazer mais e fazer melhor, principalmente para as populações mais vulneráveis. A revolução no saneamento chegou e ela está começando hoje no estado de São Paulo”.

O fundo de investimentos Equatorial adquiriu o bloco prioritário de 15% das ações da Sabesp por R\$ 6,9 bilhões. Apesar de não ter o controle acionário, será o responsável pela gestão da empresa e vai assumir o comando após a eleição do novo Conselho de Administração, em assembleia geral de acionistas. Além disso, a aquisição do bloco de ações pela Equatorial ainda precisa ser aprovada pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade).

O Governo de São Paulo ficará com R\$ 10,4 bilhões, ou seja, 70% do valor arrecadado. Os R\$ 4,4 bilhões restantes serão revertidos para um fundo de universalização dos serviços públicos de saneamento no estado.

Segundo a gestão de Tarcísio de Freitas, com a desestatização, já passou a valer na terça-feira a tarifa reduzida. O valor das tarifas social e vulnerável, para famílias inscritas no CadÚnico, vai ficar 10% mais barato. A tarifa residencial terá redução de 1% e as demais categorias, 0,5%.

O Governo de São Paulo também informou que, com a liquidação da oferta, o novo contrato de concessão, assinado em 24 de maio, entrou em vigor. Assim, passou a valer também a antecipação das metas de universalização de 2033 para 2029 e o Plano Regional de Saneamento Básico. A medida prevê investimentos de R\$ 260 bilhões até 2060, dos quais R\$ 69 bilhões serão aplicados até 2029 para levar água potável, tratamento e coleta de esgoto para toda a população.

“Esse é um projeto para levar mais saúde e qualidade de vida para pessoas que hoje não têm água e esgoto. É um projeto que mexe com vidas. Assumimos o compromisso de elevar os investimentos e reduzir a tarifa para a população e estamos cumprindo”, disse a secretária de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística de São Paulo, Natália Resende.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024



REGIÃO SUDESTE - ANTT AUTORIZA EPR VIA MINEIRA A INICIAR OPERAÇÕES NA BR-040/MG

Concessão que abrange 232,1 km da rodovia envolve investimentos que ultrapassam R\$ 8 bilhões
Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebeneews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) anunciou que a EPR Via Mineira começará a operar na BR040/MG, ligando Belo Horizonte a Juiz de Fora, a partir do próximo dia 6 de agosto. A concessão, que abrange 232,1 km da rodovia devolvida em contrato anterior, envolve investimentos que ultrapassam R\$ 8 bilhões ao longo dos próximos 30 anos.

A decisão foi divulgada no Diário Oficial da União de terça-feira (23). O projeto inclui uma série de melhorias para a rodovia, entre as principais ações estão: duplicação de cerca de 164 km de pista, adição de 42 km de faixas adicionais e a construção de 15 km de vias marginais. Além disso, estão previstas 34 correções de traçado, a construção de 14 viadutos e a instalação de 57 pontos de ônibus.

Outros aspectos do projeto visam aumentar a segurança e a funcionalidade da rodovia, com a implementação de uma rampa de escape, 14 km de ciclovias, 17 barreiras acústicas e 7 caixas para produtos perigosos.

Também serão criadas 11 passagens de fauna e um Ponto de Parada de Descanso (PPD) será estabelecido. A infraestrutura de segurança será reforçada com a adição de cinco postos da Polícia Rodoviária Federal e oito passarelas. O contrato também prevê a possibilidade de transição para um sistema de cobrança de pedágio eletrônico, utilizando o sistema de livre passagem (Free Flow).

Com o início das operações, a concessionária implementará tarifas de pedágio nas praças P1 - Itabirito, P2 - Conselheiro Lafaiete e P3 - Barbacena.

Os valores das tarifas foram ajustados conforme a tabela do edital, que inclui um desconto de 11,22% concedido durante o leilão e ajustes com base na inflação.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2024

PORTO DE SANTOS - RICARDO ARTEN DEIXA CARGO DE CEO DA BTP

De acordo com o comunicado emitido pelo Conselho de Administração da companhia, ele seguirá para um novo desafio profissional

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

A Brasil Terminal Portuário, que opera um terminal de contêineres no Porto de Santos (SP), anunciou nesta terça-feira (23), a saída de Ricardo Arten do cargo de CEO da empresa. De acordo com o comunicado emitido pelo Conselho de Administração da companhia, ele seguirá para um novo desafio profissional.

“Após mais de 5 anos de importantes contribuições pautadas por muita dedicação e empenho, o Sr Ricardo Arten Gorzelak deixa a Brasil Terminal Portuário (BTP)”, cita um trecho da nota.

Ainda segundo o documento, para assegurar a plena continuidade das atividades da empresa, as responsabilidades do CEO passam a ser divididas entre os demais diretores, em caráter transitório.

Arten estava no cargo desde 2019, quando foi contratado para assumir o lugar de Antonio Passaro. Ricardo é graduado em engenharia naval pela Universidade de São Paulo (USP), bacharel em administração de empresas e possui mais de 20 anos de experiência em cargos de liderança no setor portuário.

Por fim, a BTP agradece e deseja sucesso aos “futuros e contínuos desafios profissionais”.



Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2024

NORTE EXPORT - GOVERNO DEVE INVESTIR EM FERROVIAS VISANDO AGENDA SUSTENTÁVEL

Davi Barreto destacou que o setor emite 85% de dióxido de carbono a menos do que modal rodoviário

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

Para reduzir as emissões de gases de efeito estufa, é preciso investir no setor ferroviário, que emite 85% de dióxido de carbono a menos do que o modal rodoviário, ressaltou Davi. Foto: Grupo Brasil Export

O presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), Davi Barreto, afirmou que a política de sustentabilidade dentro do setor de transportes passa por uma agenda pública de investimentos nas ferrovias, que se apresenta mais sustentável no comparativo com o modal rodoviário.

Barreto deu essa declaração durante um dos painéis técnicos do Norte Export, fórum regional de Logística, Infraestrutura e Transportes. O assunto discutiu as iniciativas de descarbonização e incentivos ao desenvolvimento sustentável do setor de transportes.

Em números, a matriz de transporte de cargas no Brasil foca no modal rodoviário, responsável por 70% deste tipo de operação, enquanto que as ferrovias representam 21%.

Segundo o presidente da ANTF, o setor ferroviário emite 85% de dióxido de carbono a menos do que as rodovias.

“Se a gente migrar 1% da nossa matriz de transportes para as ferrovias, isso teria um impacto de 2 milhões de toneladas de carbono a menos emitido por ano. É muita coisa. A pergunta que fica é: como a gente convence o setor a gastar mais com ferrovias e hidrovias, tendo em vista essa agenda global que o país quer ser líder”, comentou.

Segundo o executivo, as hidrovias e, principalmente, as ferrovias, precisam entrar na agenda pública de investimentos do Governo Federal.

“Hoje, as ferrovias não são elegíveis ao Fundo Clima, do BNDES. Não se pode captar esse recurso. Temos que levar esse convencimento ao governo brasileiro, da importância de entender que as rotas tecnológicas, as soluções para mudanças climáticas no país devem olhar o nosso contexto. Poucos setores da economia, sobretudo de transportes, têm potencial de impacto tão grande na redução de gases efeito estufa como as ferrovias”, comentou.

Segundo Barreto, o Fundo Clima, que financia projetos para o combate à mudança do clima e desenvolvimento sustentável, possui um recurso limitado e existe grande competição. “É uma discussão muito mais de priorização dos diferentes atores da economia para esse fundo do que propriamente um preconceito com as ferrovias. O que tentamos levar ao governo é a importância do setor ferroviário nessa agenda e o potencial que ele tem”.

O painel contou com ainda com a participação do Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Felipe Queiroz, do Gerente Geral de Relações Institucionais da VLI, Anderson Abreu, da QHSSE Coordinator da Jan De Nul Group, Raissa Neves, e do Presidente da Agência Tocantinense de Regulação, Controle e Fiscalização, Matheus Pereira Martins.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TVBE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

NORTE EXPORT - BANCO DA AMAZÔNIA VAI ANUNCIAR NOVOS RECURSOS PARA O PLANO SAFRA 24/25

Luiz Lessa disse que a instituição tem discutido com investidores as possibilidades de financiamento para projetos de infraestrutura na região Norte

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



Para Lessa, há um déficit na capacidade de armazenagem para o volume agrícola dos estados do Norte, com a produção crescendo mais rápido do que a capacidade de depósito. Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export

Após o anúncio do Plano Safra 24/25 pelo Governo Federal, o presidente do Banco da Amazônia, Luiz Lessa, informou que nesta quinta-feira (25) a instituição divulgará mais um montante de recursos para contribuir com o programa para a região Norte do país, além dos R\$ 400,59 bilhões já comunicados pela União.

“Com esse volume de recursos que está sendo disponibilizado e o que a gente vê na disponibilidade das áreas produtivas da região Norte, a demanda vai explodir”, disse Lessa.

A declaração foi dada na terça-feira (23) durante o segundo dia do Norte Export, fórum organizado pelo Grupo Brasil Export para discutir as principais oportunidades e os desafios de logística, infraestrutura e transportes na região.

Lessa mencionou que a instituição tem discutido com investidores as possibilidades de financiamento para projetos de infraestrutura na região. “Este ano, já conversamos sobre demandas que somam R\$ 6,8 bilhões, abrangendo não apenas transporte, mas também armazenagem, energia renovável e transmissão”.

Segundo o presidente do Banco da Amazônia, há um déficit na capacidade de armazenagem para o volume agrícola dos estados do Norte, com a produção crescendo mais rápido do que a capacidade de depósito. “A armazenagem é fundamental para a competitividade. Poder guardar o grão ou centralizar o produto para exportar ou negociar preço é essencial”, afirmou.

Lessa explicou ainda que tem dialogado com investidores de infraestrutura sobre o setor portuário. Ele reforçou que acredita que os R\$ 14,5 bilhões anunciados pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, para os portos da região Norte são promissores.

“Temos visto muitas iniciativas privadas de construção de novos portos. Por exemplo, no Arco Norte, a exportação de soja já está quase equiparada com a de Santos, e a expectativa é que ultrapasse em breve. As fábricas de etanol de milho também estão concentradas na região Norte, gerando demanda para exportação e armazenamento”, detalhou.

Ele ressaltou que a lógica de escoamento favorece a direção Norte, sendo contraproducente encaminhar a carga para Santos ou Paranaguá para posterior redistribuição. “Isso traz economicidade e competitividade para os produtores locais, exigindo infraestrutura como rodovias, ferrovias, armazenamento e portos”, completou.

O Norte Export é uma edição regional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do País. Sua programação está disponível no canal da TV BE News no Youtube (@tv_benews).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 24/07/2024

NORTE EXPORT - MUDANÇAS EM CURSO NO SETOR LOGÍSTICO SERÃO TRANSFORMADORAS, DIZEM ESPECIALISTAS

Para eles, corredores logísticos inteligentes são componentes cruciais para impulsionar a eficiência econômica e a competitividade no mercado global

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



Os especialistas debateram o desenvolvimento de novos negócios e a criação de corredores logísticos inteligentes durante o Fórum Regional Norte Export 2024, que aconteceu em Palmas, no Tocantins, entre essa segunda e terça-feira (23). Foto: Grupo Brasil Export

Representantes do setor privado defendem que as mudanças em curso no setor logístico brasileiro, em especial nas ferrovias, até 2030, serão transformadoras para o desenvolvimento brasileiro. Os especialistas debateram o desenvolvimento de novos negócios e a criação de corredores logísticos inteligentes durante o

Fórum Regional Norte Export 2024, que aconteceu em Palmas, no Tocantins, entre essa segunda e terça-feira (23).

Para eles, corredores logísticos inteligentes são componentes cruciais para impulsionar a eficiência econômica e a competitividade no mercado global.

O painel teve mediação do diretor-geral da Rede BE News, Leopoldo Figueiredo. Participaram o secretário de Indústria, Comércio e Serviços do Tocantins, Carlos Humberto Lima; o presidente da Granel Química do Brasil, Edson Souki; o vice-presidente executivo da Ultracargo, Helano Gomes; o sócio da Dix Aeroportos e da Agemar Transportes e Empreendimentos, Manoel Ferreira; e o diretor de Relações Institucionais da Energisa Tocantins, Alankardek Ferreira Moreira.

“A chegada das ferrovias ligando a região norte com as outras vai ser um marco para o país e nos leva a outro patamar logístico”, afirma Edson Souki. Segundo ele, os investimentos em ferrovias levarão o Brasil a um novo período de industrialização, e conseqüentemente a evolução do padrão de vida da população. Ele menciona que a ligação leste-oeste, do litoral ao interior, será crucial.

A Ferrovia Transnordestina, citada como exemplo, é projetada para ligar o Porto do Pecém, no Ceará, e o Porto de Suape, em Pernambuco, até o cerrado do Piauí, no município de Eliseu Martins, com extensão total de 1.753 km. No futuro se conectará com a ferrovia Norte-Sul em Porto Franco.

Investimentos

O vice-presidente executivo da Ultracargo, Helano Gomes, afirmou que o setor privado também acompanha os desenvolvimentos ferroviários com boas perspectivas.

Segundo ele, como exemplo, está a criação de um terminal da Ultracargo em Palmeirante, com início de operações em 2025. “Esse investimento foi possível porque, com a ferrovia, vamos interligar o Porto do Itaqui ao Tocantins. Isso trará combustível com mais eficiência para atender não só o Tocantins, mas também Maranhão e Pará”, disse.

Gomes concluiu sua fala ressaltando que a eficiência deve andar junto com outros modais quando o assunto é investimento no setor. “Não podemos perder a eficiência por conta das adversidades dos outros modais”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 24/07/2024

NORTE EXPORT – AGRADECIMENTO

OBRIGADO

O Grupo Brasil Export agradece empresários, autoridades e, em especial, nossos patrocinadores pela efetiva participação no sucesso de público e qualidade de conteúdo que foi o Norte Export 2024

Juntos, estamos construindo um futuro promissor!

NORTE EXPORT
FÓRUM REGIONAL DE LOGÍSTICA, INFRAESTRUTURA E TRANSPORTES

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 24/07/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

MULTINACIONAL DESISTE DE MINAS E ESCOLHE BAHIA PARA CONSTRUÇÃO DE FÁBRICA; INVESTIMENTO SERÁ DE R\$ 1,27 BILHÃO

Por Matheus Souza - 24/07/2024 17:00 - Atualizado 24/07/2024



A Bravo Motor Company (BMC) Brasil Energy anunciou que investirá R\$ 1,27 bilhão na construção da primeira fábrica de baterias de lítio da América Latina, em São Sebastião do Passé, na Bahia.

Inicialmente, o projeto seria realizado em Nova Lima, na região metropolitana de Belo Horizonte, mas divergências sobre políticas econômicas e financeiras redirecionaram o investimento.

Divergências políticas e econômicas

Em 2021, a Bravo assinou um protocolo de intenções com o governo de Minas Gerais para instalar o Colossus Cluster, um complexo que incluiria a produção de veículos elétricos, com um investimento total previsto de R\$ 25 bilhões.

No entanto, mudanças na postura do governo mineiro, especialmente após declarações do governador Romeu Zema (Novo) sobre os carros elétricos serem uma ameaça aos empregos brasileiros, influenciaram na decisão da empresa.

A nova fábrica na Bahia, segundo a Bravo, terá uma capacidade instalada de produção de 2 gigawatts-hora por ano, e a empresa planeja gerar 3,5 mil empregos diretos e 10 mil indiretos. Multinacionais como ABB e Rockwell Automation devem continuar como parceiras no projeto, conforme anunciado anteriormente.

Motivos da escolha pela Bahia

Em nota, Eduardo Muñoz, diretor da Bravo, explicou que a escolha da Bahia foi baseada em um posicionamento estratégico e geopolítico para promover uma cadeia de valor desde a mineração até a produção de baterias. A Bahia tem se mostrado comprometida com a economia verde, fator crucial para a decisão da Bravo.

Muñoz ressaltou que, apesar do Brasil ser uma escolha natural devido à sua liderança regional e ao setor automotivo robusto, a Bahia se destacou pelo compromisso com a economia verde.

“Após escolher o país, o funil dependia de um estado que realmente estivesse comprometido com essa economia, por isso, a Bahia. Com a chegada da BYD, da Bravo, outras virão, isso é garantia. Estamos formando no estado um HUB de economia verde na América Latina”, disse o executivo.

Terreno próximo da BYD

A mudança para a Bahia também foi facilitada pela doação de um terreno de 400 mil m² pela Prefeitura de São Sebastião do Passé, localizado próximo à BR-324, que se conecta a portos e outras rodovias federais.

A proximidade com Salvador e Camaçari, onde a chinesa BYD instalará sua fábrica de carros elétricos e híbridos, fortalece ainda mais a região como um polo de inovação e sustentabilidade.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/07/2024

‘ISSO GERA MAIS IMPOSTO, MAIS TRIBUTO, A ECONOMIA CRESCE’, DIZ BRUNO REIS SOBRE ROTA DIRETA DE EXPORTAÇÃO COM O ORIENTE

Por Bruna Carvalho - 24/07/2024 15:00



Durante evento realizado nesta quarta-feira (24), no Terminal de contêineres (Tecon) do Porto de Salvador, a fim de celebrar a chegada do navio MSC Orion, o prefeito de Salvador, Bruno Reis (União Brasil), contou que, com o navio, Salvador passa a ter capacidade de escoar produtos para a China em uma conexão direta.

“Nosso Porto que é um dos mais modernos do Brasil. Agora temos a capacidade de escoar produtos para o Oriente em uma conexão direta. Isso é possível devido o super navio de 366 metros, que tem capacidade de levar 15 mil contêineres. Isso vai reduzir não só o custo da operação para exportação das nossas mercadorias e produtos insumos, como também o tempo”, disse Bruno.

Ainda segundo o mandatário, o tempo de viagem será reduzido em 23 dias. Anteriormente, como não existia essa conexão direta, a exportação era feita por transbordo.

“Agora nós vamos passar a remeter diretamente para a região da extremidade da China as nossas mercadorias produtos e insumos”, revelou.

A nova rota marítima permitirá que o Norte e o Nordeste do País se conectem de forma mais eficiente com estas regiões e permitirá que o Centro-Oeste e Sudeste encontrem alternativas aos gargalos logísticos inerentes à cadeia de suprimentos atual. Entre os principais segmentos da exportação que poderão se beneficiar desta linha direta, estão o algodão baiano, carne, frutas, celulose, químicos e petroquímicos. Nas importações, os segmentos de energia renovável, químicos e petroquímicos, automotivo, fertilizantes, eletroeletrônicos também serão mais competitivos.

“Isso gera mais imposto, mais tributo. A economia cresce, a prefeitura passa a ter condições de arrecadar mais e de reinvestir na nossa cidade, em diversos programas, projetos sociais — na área de saúde e educação — e também em equipamentos que estimulem ainda mais a nossa economia, dando a iniciativa privada o incentivo para investimentos”, finalizou

Fonte: Bahia Econômica

Data: 24/07/2024

MDIC, SENAI E FUNDEP LANÇAM CHAMADAS PÚBLICAS NO VALOR DE R\$ 267 MILHÕES

Por Hugo Leite - 24/07/2024 17:30



O Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI) e a Fundação de Apoio da Universidade Federal de Minas Gerais (Fundep) anunciaram, nesta quarta-feira (24), R\$ 267,4 milhões para chamadas de projetos do Programa Mobilidade Verde e Inovação (Mover), antigo Rota 2030.

No evento de lançamento, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, destacou a importância do programa Mover para o desenvolvimento de projetos de descarbonização da indústria automotiva, que tem estimulado anúncios de investimentos do setor.

“O Mover mobilizou R\$ 130 bilhões de investimentos da iniciativa privada”, ressaltou Alckmin. “2% do crédito financeiro vai para o Fundo Nacional de Desenvolvimento Industrial e Tecnológico (FNDIT), que vai para os projetos estruturantes, para os projetos de digitalização, para vários projetos, de maneira transparente. Ao mesmo tempo, procurando estimular a inovação, a descarbonização, a geração de emprego”, ressaltou Alckmin, que anunciou, ainda, a sanção da Lei de Crédito para o Desenvolvimento (LCD) na próxima sexta-feira (26).

Do total das chamadas lançadas, R\$ 182,8 milhões são para Projetos Estruturantes, modalidade mais complexa voltada a empresas do setor automotivo, Institutos SENAI de Inovação, universidades e outras Instituições de Ciência e Tecnologia (ICTs). Em colaboração, eles devem desenvolver novas tecnologias e processos que têm o potencial de mudar o patamar tecnológico e produtivo da cadeia automotiva brasileira.

O presidente da CNI, Ricardo Alban, destacou que a parceria com a Fundep vai atender a demanda por mais tecnologia e sustentabilidade. “O setor automotivo chama atenção pelo PIB e pela horizontalidade da cadeia. Sempre potencializamos os problemas, mas temos que potencializar o que constrói e evoluiu”.

Os editais serão publicados na Plataforma Inovação para a Indústria, com diferentes prazos de inscrições. No caso dos projetos estruturantes, os interessados terão dois meses para a elaboração



das propostas. Isso porque o período de submissão será de 11 a 19 de setembro, com divulgação do resultado preliminar em 28 de outubro.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 24/07/2024



SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONEXÃO SOPESP: LUIS FERNANDO NEVES, DIRETOR DE OPERAÇÕES NA CLI SUL DESTACA A IMPORTÂNCIA DA TECNOLOGIA NO SETOR PORTUÁRIO

Informações: Conexão SOPESP (24 de julho de 2024)

No Programa Conexão SOPESP do dia 23 de Julho, Vanessa Martins e Ricardo Molitzas recebem Luis Fernando Neves, Diretor de Operações na CLI Sul – como entrevistado.

Durante a entrevista, Luis Fernando destaca a importância da tecnologia no setor portuário, ressaltando a necessidade de investimentos contínuos para melhorar a eficiência e segurança das operações.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/07/2024

SUZANO INICIA OPERAÇÃO DE NOVA LINHA DE CELULOSE NO MS

Informações: FORBES (24 de julho de 2024)

Trata-se da maior linha única de produção da commodity do mundo, com capacidade de 2,55 milhões de toneladas por ano

A Suzano anunciou na noite do domingo que iniciou a operação na fábrica de celulose de Ribas do Rio Pardo (MS), afirmando se tratar da maior linha única de produção da commodity do mundo, com capacidade para 2,55 milhões de toneladas por ano.

Com o início das operações da fábrica, que consumiu investimentos de R\$ 22,2 bilhões, a capacidade instalada de produção de celulose da Suzano sobe de 10,9 milhões para 13,5 milhões de toneladas anuais, um aumento de 24% na produção atual da companhia.

A fábrica será autossuficiente na produção de ácido sulfúrico, peróxido de hidrogênio e energia, com um excedente de aproximadamente 180 megawatts (MW) médios que atenderá os fornecedores satélites do complexo industrial, além de ser exportado para o Sistema Interligado Nacional, afirmou a Suzano em comunicado à imprensa.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/07/2024

CEO DA RUMO É O CONVIDADO DO NOVO EPISÓDIO DO POD NOS TRILHOS

Informações: Revista Ferroviária (24 de julho de 2024)

Entrou no ar o terceiro episódio da nova temporada do Pod nos Trilhos, com a participação de Pedro Palma, CEO da Rumo Logística. O programa está repleto de assuntos que fazem parte do dia a dia da companhia e do setor ferroviário brasileiro: o andamento das obras de extensão da Malha Norte, em Mato Grosso, o termo aditivo ao contrato de renovação da Malha Paulista, assinado recentemente com o governo federal, a operação na Malha Central, o processo de renovação do contrato da Malha Sul, os investimentos em material rodante e a preocupação da empresa com a implementação de soluções sustentáveis. De quebra, um pouco da vida pessoal e profissional de Palma, que está há 13 anos na Rumo. O episódio teve patrocínio master da Loram South America e apoio da Greenbrier Maxion.



O Pod nos Trilhos é o videocast da Revista Ferroviária, projeto que teve início no ano passado. A nova temporada conta com convidados especialíssimos, em consonância com a pauta ferroviária no Brasil. Os episódios estão disponíveis no canal da RF no YouTube.

O primeiro episódio teve as participações de Marcio Hannas e Francisco Pierrini, CEO e diretor de Operações da CCR Mobilidade, respectivamente. No segundo, da gerente geral de Engenharia e Manutenção e do gerente de Implantação do projeto GIVs da MRS, Anelise Salzani e Renato Bahia, respectivamente. Fiquem ligados nos canais de comunicação da RF para acompanharem os próximos lançamentos.

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

Data: 24/07/2024

SECRETARIA DE AGRICULTURA DE SP ESTUDA A IMPLEMENTAÇÃO DE INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL PARA APRIMORAR GESTÃO DA PASTA

Informações: Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo (24 de julho de 2024)

O encontro, que reuniu servidores da sede da SAA, destacou o papel da tecnologia para garantir eficiência na entrega de resultados

A Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo, recebeu em sua sede, o professor da Universidade de São Paulo (USP), Moacir de Miranda, para uma palestra sobre “O Papel da Inteligência Artificial na Gestão da SAA e Institutos”. O encontro, que reuniu servidores de diferentes coordenadorias e institutos da Pasta, faz parte da proposta de modernização do aparato público para o desenvolvimento de políticas mais eficientes.

No encontro, o professor explicou que as atividades oferecidas pela IA podem facilitar muitos processos, como o compilamento de dados do agro paulista, os tornando mais dinâmicos e acessíveis para o produtor, facilitando o entendimento e promovendo o aumento de produtividade no campo. “A aplicação dessa ferramenta dentro das organizações promove melhor engajamento, análise de dados e automação da produtividade, sendo possível ser aplicada em qualquer área da Pasta paulista”, ressalta Moacir de Miranda.

Para o secretário de Agricultura e Abastecimento, Guilherme Piai, a ferramenta é primordial para aprimorar o atendimento ao produtor rural. “Com o sistema, teremos acesso a informações importantes e detalhadas, como por exemplo, performance das unidades, quantos profissionais estão atuando, gastos com combustível, histórico de produção, entre outras operações”, elencou o secretário.

A modernização do aparato público e do monitoramento das unidades agropecuárias é de extrema importância para o desenvolvimento de políticas de desenvolvimento rural sustentável, bem como um avanço primordial da Inteligência Artificial como ferramenta de trabalho, e não a substituição do trabalho humano.

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

Data: 24/07/2024

EXPORTA SP OFERECE 150 VAGAS EM CAPACITAÇÃO GRATUITA PARA EXPORTAÇÃO

Informações: Governo do Estado de SP (24 de julho de 2024)

Programa online é voltado às micro, pequenas e médias empresas e produtores rurais, que recebem acompanhamento por dois anos após o término

O Governo de São Paulo vai capacitar 150 micro, pequenas e médias empresas, além de startups e produtores rurais interessados em exportar produtos e serviços. Fruto de parceria entre a Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE) e a InvestSP, agência de promoção de investimentos do Estado, o Programa Paulista de Capacitação para Exportação (Exporta SP) está com inscrições



abertas até a próxima sexta-feira (26) para a turma do 2º semestre de 2024. Empreendedores de qualquer região do estado e de qualquer setor podem se cadastrar pelo site da InvestSP.

Com a nova turma, o Exporta SP vai superar a marca de 1,2 mil empresas capacitadas desde a criação do programa. Ao longo de quatro meses, os empreendedores participam de 20 aulas coletivas com representantes da InvestSP e da Fundação Instituto de Administração (FIA). E não há custo para os empresários, já que as despesas são bancadas pelo Estado.

Em média, uma de cada cinco empresas participantes consegue exportar antes mesmo do fim do treinamento, que é 100% online. Depois dos quatro meses de capacitação, os empreendedores ainda são acompanhados por especialistas por até dois anos. Entre os objetivos do programa está aumentar a competitividade, o faturamento e a segurança das pequenas empresas, que, ao acessarem o mercado internacional, passam a desenvolver novas habilidades e podem ter várias fontes de receita.

Além das 20 aulas com representantes da InvestSP e da FIA, o Exporta SP conta com mentorias individuais, momentos nos quais o pequeno empresário pode debater as necessidades e as características específicas de cada negócio com um especialista. A capacitação aborda os temas que mais desafiam os empreendedores no processo de internacionalização de seus produtos e serviços, como: definição de preços, inteligência comercial, marketing, contratos internacionais, logística e vendas.

Praticamente metade das empresas brasileiras que exportam – cerca de 11 mil – fica no estado de São Paulo, apontam dados da Secretaria de Comércio Exterior (Secex), do Governo Federal. E a estimativa da InvestSP é que três de cada quatro são de micro, pequeno e médio porte. “Ao investir na capacitação empreendedora, queremos incentivar os pequenos negócios a buscar novos mercados e mover a alavanca do desenvolvimento que gera renda e emprego, forte diretriz do governador Tarcísio de Freitas”, afirma o secretário de Desenvolvimento Econômico do Estado, Jorge Lima.

Já o presidente da InvestSP, Rui Gomes, destaca que: “os pequenos negócios são responsáveis por oito de cada 10 empregos gerados no Brasil, além de representarem quase metade das empresas exportadoras. Capacitar, abrir novos mercados e apoiar esses empreendedores está diretamente ligado à missão da InvestSP de gerar desenvolvimento, emprego e renda em São Paulo”.

A maior parte dos participantes atua nos setores de alimentos e bebidas, máquinas e equipamentos e vestuário. A seleção é feita com base em uma análise da equipe técnica da InvestSP, que leva em conta o nível de maturidade de cada empresa para acessar o mercado internacional.

Para mais informações, visite o site da agência ou entre em contato com a equipe de Promoção de Exportações da InvestSP:

Site: www.investe.sp.gov.br/exporte/exportasp

E-mail: spexport@investsp.org.br

Telefones: (011) 3100-0349 e (011) 3100-0395

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

Data: 24/07/2024

FISCAIS REJEITAM PROPOSTA DO GOVERNO FEDERAL E FARÃO PARALISAÇÃO GERAL

Informações: SINDICOMIS (24 de julho de 2024)

Servidores públicos federais de agências reguladoras rejeitaram a proposta de reajuste salarial do Governo Federal e uma paralisação geral de 48 horas nos dias 31 de julho e 1º de agosto. A decisão da categoria ocorreu em assembleia realizada pelo Sindicato Nacional dos Servidores das Agências Nacionais de Regulação (Sinagências), na noite desta segunda (22). O controle e a fiscalização em portos e aeroportos deverão ser interrompidos.



Em nota, o Sinagências informou que a proposta apresentada pelo Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) foi rejeitada por “99%” dos servidores, pois “não contempla as condições mínimas necessárias à valorização da categoria”. Além disso, o sindicato informou que a categoria aprovou por unanimidade deflagrar a paralisação.

“Servidores de todas as 11 agências reguladoras deverão interromper a prestação de serviços essenciais para o funcionamento da economia, como o controle e fiscalização em portos, aeroportos, o abastecimento de energia elétrica e água, bem como demais serviços regulados e fiscalizados pelas agências reguladoras, cuja área de abrangência perpassa 60% do Produto Interno Bruto (PIB)”.

Os profissionais definiram também uma ação coordenada entre as autarquias, com o objetivo de intensificar Procedimentos de Limpeza e Desinfecção de Aeronaves (PLD) em aeroportos de todos os estados, entre hoje e quinta-feira, o que gerará impactos em toda a malha aérea do País”.

O Sinagências pontua que a pauta remuneratória “não se trata de mero índice de reajuste, mas de reposicionamento remuneratório que confira à categoria o devido reconhecimento e o fim das disparidades apontadas por ministros do próprio governo em ofícios endereçados ao MGI”. O sindicato espera que o ministério apresente uma nova proposta.

Encontro

Na quarta reunião da mesa de regulação, realizada no dia 11, o Governo propôs aumento de até 21,4% para os cargos da carreira e até 13,4% para o Plano Especial de Cargos (PEC), divididos em duas parcelas: janeiro de 2025 e abril de 2026. Mas, o sindicato argumentou que a proposta é menor do que a defasagem.

“Nem sequer cobre as perdas inflacionárias registradas nos últimos anos. De janeiro de 2017 até junho de 2024, a inflação medida pelo IGP-M foi de 71,84%. Já o IPCA registrou alta de 45,35% no período, conforme a Calculadora do Cidadão do Banco Central do Brasil”.

Impacto no Porto de Santos

Em reportagem publicada na sexta-feira (19), A Tribuna noticiou que o impasse nas negociações trabalhistas entre fiscais e o Governo Federal, que se arrastam desde maio, já causa atrasos no desembarque de cargas de importação e de exportação no Porto de Santos.

O diretor do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros de Santos e Região (SDAS), Hugo Evangelista, que é o representante interveniente da entidade junto à Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa), afirmou que a operação mais lenta, que já era mantida pelos fiscais, causou impactos na operação. Evangelista disse que o setor de exportação também estava sendo afetado.

O diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítimas do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, disse que uma possível paralisação atingiria todos os navios e que, caso a greve fosse deflagrada, a entidade entraria com mandado de segurança na Justiça para garantir a livre prática e inspeção sanitária a bordo.

O Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos não tem se manifestado sobre a negociação em andamento ou os possíveis prejuízos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 24/07/2024

PORTO DE SANTOS: AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL

Fonte: Autoridade Portuária de Santos (24 de julho de 2024)



Resultado aponta dobro da movimentação anual, após 15 anos

A movimentação de cargas no mês de junho atingiu 16,3 milhões de toneladas, crescimento de 4,6%, elevando o acumulado no semestre para 89,1 milhões de toneladas, um aumento de 10,2% sobre o mesmo período do ano passado. Tanto o resultado mensal, quanto o semestral, foram as maiores marcas para os períodos já registradas no Porto de Santos.

“Os recordes batidos pela movimentação de carga reforçam a importância do Porto de Santos para o Brasil e para o mundo e comprovam o acerto das medidas tomadas pelo Ministério de Portos e Aeroportos, em perfeita sintonia com as prioridades da gestão da Autoridade Portuária de Santos, que promove investimentos inéditos em infraestrutura e também na expansão da capacidade do maior Porto do Hemisfério Sul”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini.

O resultado do 1º semestre de 2024 ultrapassa toda a movimentação de 2009 (83,2 milhões de toneladas), o que aponta que o Porto de Santos, em 15 anos, duplicou sua movimentação anual.

As cargas do agronegócio continuam à frente desse desempenho. Os embarques de açúcar, com 12,0 milhões de toneladas (+48,6%); celulose, com 3,8 milhões de toneladas (+4,3%); carnes, com 1,2 milhão de toneladas (+27,5%); e café em grãos, com 1,2 milhão de toneladas (62,0%) foram os destaques no semestre. Sobressaíram, também, os embarques de óleo combustível, com 1,9 milhão de toneladas (+6,4%), e gasolina, com 645,1 mil toneladas (+71,3%).

A carga containerizada apresentou um excelente desempenho no semestre, com 2,6 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) operados nos dois fluxos (embarque e desembarque), crescimento de 16,5% no semestre. Em junho foram operados 439.614 TEU, aumento de 13,8%.

Nas descargas, o óleo diesel e gasóleo apresentou o melhor desempenho, com 1,3 milhão de toneladas (+66,9%).

Os embarques somaram nos primeiros seis meses do ano 66,6 milhões de toneladas (+10,7%) e as descargas 22,5 milhões de toneladas (+8,5%).

Os destaques no mês de junho foram para o açúcar, com 2,6 milhões de toneladas (+8,4%); celulose, com 601,6 mil toneladas (+14,4%); carnes, com 201,0 mil toneladas (+24,6%); e café em grãos, com 176,8 mil toneladas (+45,1%).

Em junho, os embarques atingiram 12,2 milhões de toneladas (+1,8%) e as descargas 4,0 milhões de toneladas (+14,3%).

O fluxo de navios atingiu no semestre 2.777 embarcações atracadas, crescimento de 4,3%.

Granéis sólidos – apresentaram alta de 4,0% no acumulado do semestre (46,3 milhões t) em comparação com 2023, caracterizando-se como a melhor marca para o período. Destaque para as exportações de açúcar e farelo de soja. A participação da soja em grãos nesse volume foi de 51,1%; do açúcar 22,5%; da soja peletizada (farelo) 10,7%, do milho 2,6% e do fertilizante 7,2%.

Granéis líquidos – resultado 6,7% superior ao primeiro semestre do ano passado, atingindo 9,6 milhões de toneladas, melhor marca para o período. A participação das cargas no volume global de granéis líquidos foi de 4,9% para o óleo diesel e gasóleo; 3,7% para o óleo combustível; 2,4% para os sucos cítricos; 1,4% para a gasolina; 1,1% para a soda cáustica e para o álcool.

Corrente Comercial – A participação acumulada de Santos na corrente comercial brasileira foi de 28,9%. Cerca de 24,0% dessas transações comerciais com o exterior que passaram pelo Porto de Santos tiveram a China como país parceiro. São Paulo permanece como o estado com maior participação nas transações comerciais com o exterior pelo Porto de Santos (43,8%).



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 064/2024
Página 35 de 67
Data: 24/07/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

RESUMO DAS MOVIMENTAÇÕES DE CARGAS NO PORTO DE SANTOS COMPARATIVOS MENSAL E ACUMULADO

em toneladas

DESCRIÇÃO	JUNHO			ATE JUNHO		
	2023	2024	VAR %	2023	2024	VAR %
EMBARQUES	12.042.262	12.257.230	1,8	60.140.341	66.601.838	10,7
DESEMBARQUES	3.564.221	4.073.887	14,3	20.804.418	22.574.782	8,5
Total	15.606.483	16.331.117	4,6	80.944.759	89.176.620	10,2

PRINCIPAIS PRODUTOS

EMBARQUES

Açúcar	2.412.077	2.615.860	8,4	8.119.766	12.065.368	48,6
- Em sacos	38.137	25.077	(34,2)	90.325	119.351	32,1
- Em contêineres	301.101	277.144	(8,0)	821.894	1.483.212	80,5
- Granel sólido	2.072.839	2.313.639	11,6	7.207.547	10.462.805	45,2
Alcool	98.212	78.695	(19,9)	423.473	482.991	14,1
Café em grãos	121.830	176.832	45,1	740.748	1.199.976	62,0
Carnes	161.423	201.091	24,6	938.406	1.195.999	27,5
- Bovina	107.084	137.499	28,4	594.119	809.953	36,3
- De Aves	53.163	61.913	16,5	336.264	375.135	11,6
- Outras	1.176	1.679	42,8	8.023	10.911	36,0
Celulose (solta e containerizada)	525.831	601.750	14,4	3.720.674	3.881.771	4,3
Complexo soja	5.788.162	5.768.046	(0,3)	28.998.792	28.871.775	(0,4)
- Em grãos a granel	4.942.609	4.774.232	(3,4)	24.670.429	23.742.197	(3,8)
- Em grãos em contêineres	3.648	275	(92,5)	15.818	3.113	(80,3)
- Farelo a granel	820.629	966.392	17,8	4.251.326	4.969.919	16,9
- Farelo em contêineres	21.276	27.147	27,6	61.219	156.546	155,7
Gasolina	104.174	155.442	49,2	376.661	645.164	71,3
Milho	252.991	2.524	(99,0)	1.975.072	1.201.375	(39,2)
- Em contêineres	835	2.524	202,3	12.082	11.524	(4,6)
- Granel sólido	252.156	0	(100,0)	1.962.990	1.189.851	(39,4)
Óleo combustível	281.529	252.407	(10,3)	1.597.518	1.699.633	6,4
Óleo diesel e gasóleo	185.666	169.433	(8,7)	825.230	960.286	16,4
Sucos cítricos	180.915	160.753	(11,1)	1.315.522	1.219.116	(7,3)
- Em contêineres	16.717	11.385	(31,9)	125.072	124.155	(0,7)
- Granel líquido	164.198	149.368	(9,0)	1.190.450	1.094.961	(8,0)
Sub-Total Embarques	10.112.810	10.182.833	0,7	49.031.862	53.423.454	9,0
Outros	1.929.452	2.074.397	7,5	11.108.479	13.178.384	18,6
Total Embarques	12.042.262	12.257.230	1,8	60.140.341	66.601.838	10,7

DESEMBARQUES

Aduo	790.506	599.683	(24,1)	3.728.473	3.359.881	(9,9)
Alcool	2.010	2.561	27,4	6.234	5.826	(6,5)
Amonia	18.798	15.001	(20,2)	163.673	156.431	(4,4)
Carvão	0	0	-	0	0	-
Enxofre	203.744	297.211	45,9	1.184.744	972.581	(17,9)
Fosfato de cálcio	0	0	-	113.579	71.919	(36,7)
GLP	38.383	45.902	19,6	139.348	211.834	52,0
Metanol	20.814	18.971	(8,9)	112.963	97.166	(14,0)
Minério de ferro, a granel	0	0	-	0	0	-
Nafta	0	0	-	0	0	-
Óleo diesel e gasóleo	135.948	199.597	46,8	780.838	1.303.131	66,9
Sal	21.798	79.099	262,9	472.667	520.510	10,1
Soda caustica	83.932	72.469	(13,7)	578.142	502.612	(13,1)
Sulfato dissódico	25.038	80.119	220,0	308.063	334.937	8,7
Trigo (grãos e farelo)	104.927	109.740	4,6	531.118	583.294	9,8
Sub-Total Desembarques	1.445.898	1.520.353	5,1	8.119.842	8.120.122	0,0
Outros	2.118.323	2.553.534	20,5	12.684.576	14.454.660	14,0
Total Desembarques	3.564.221	4.073.887	14,3	20.804.418	22.574.782	8,5

Total Geral	15.606.483	16.331.117	4,6	80.944.759	89.176.620	10,2
--------------------	-------------------	-------------------	------------	-------------------	-------------------	-------------

CONTÊINERES (EMBARQUES E DESEMBARQUES)

Unidades	232.283	259.886	11,9	1.330.049	1.544.360	16,1
TEU	386.434	439.614	13,8	2.233.901	2.601.694	16,5
Tonelagem	4.127.237	4.800.378	16,3	22.958.607	28.857.527	25,7

FLUXO DE NAVIOS

Atracados	469	471	0,4	2.662	2.777	4,3
-----------	-----	-----	-----	-------	-------	-----

Obs.: Não obstante a movimentação de algumas cargas ocorrer principalmente no embarque, também podem ser desembarcadas e vice-versa. Para efeito de classificação (emb./desemb.) e lançamento neste quadro, foi considerada somente a tonelagem de maior incidência, bem como a natureza de carga de maior incidência (exceto quando especificado).



JORNAL O GLOBO – RJ

TAXAÇÃO GLOBAL DE 2% SOBRE SUPER-RICOS TRARIA ARRECADAÇÃO DE ATÉ US\$ 250 BI POR ANO, DIZ HADDAD

Ministro da Fazenda defendeu aumento de impostos sobre bilionários como um dos caminhos para mobilizar recursos para o combate à fome e à pobreza no mundo

Por Carolina Nalin — Rio de Janeiro



Ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, voltou a defender hoje a taxaçoão dos super-ricos e apontou essa ideia em âmbito global como uma das medidas capazes de levantar recursos para ampliaçoão de programas de combate à fome e à pobreza no mundo.

Em discurso no pré-lançoamento da Aliança Global contra a Fome e a Pobreza, no Rio de Janeiro, onde lidera reunião de ministros de finanças do G20, cuja presidência é exercida pelo Brasil neste ano

Haddad disse ser “imperativo” uma mobilizaçoão para aumentar os recursos voltados ao enfrentamento da fome e da pobreza, incluindo parcerias público-privadas e a busca por novos instrumentos de financiamento para o desenvolvimento.

— Se os bilionários pagassem o equivalente a 2% de sua riqueza em impostos, poderemos arrecadar de US\$ 200 a US\$ 250 bilhões de dólares por ano. Aproximadamente, cinco vezes o montante que os dez maiores bancos multilaterais dedicaram ao enfrentamento da fome e da pobreza em 2022 — disse Haddad, ao citar estudo do economista francês Gabriel Zucman, realizado a pedido da força-tarefa do G20.

Participantes da Avaaz, da Oxfam, da Taxmenow e da Patriotic Millionaires defendem a taxaçoão de super-ricos como medida necessária para a sustentabilidade e para reduzir a desigualdade social.

O ministro da Fazenda chamou atençoão para o baixo investimento nos programas de combate à desnutriçoão e miséria. Segundo Haddad, pelos dados da OCDE, menos de 10% da ajuda oficial ao desenvolvimento se destina a combater a fome e a pobreza.

O ministro citou ainda que os dez maiores provedores multilaterais de financiamento ao desenvolvimento desembolsaram cerca de US\$ 46 bilhões em 2022 para as duas agendas, o equivalente a 24,5% de todos os compromissos dos organismos.

— Precisamos buscar inovaçoões e instrumentos de financiamento para o desenvolvimento, parcerias público-privadas, além de apoiar a reforma dos bancos multilaterais de desenvolvimento — frisou Haddad.

O ministro ainda elogiou a iniciativa do BID e do Banco Africano de Desenvolvimento para operacionalizar a canalizaçoão de Direitos Especiais de Saque (DES) do Fundo Monetário Internacional (FMI) como fonte de financiamento para iniciativas da Aliança Global Contra a Fome.

Na entrada de um evento paralelo ao G20 organizado pelos Emirados Árabes Unidos, sede da última Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP28), com objetivo de discutir a ampliação de mecanismos para financiar o desenvolvimento sustentável, membros de movimentos sociais entregaram a Haddad, um documento defendendo a taxaço de grandes fortunas. (Colaborou Letycia Cardoso)

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2024

EVENTUAL VITÓRIA DE TRUMP NÃO DEVE ATRAPALHAR ACORDOS FECHADOS COM OS EUA DURANTE O G20, DIZ HADDAD

Ministro de encontro com a secretária do Tesouro americano, Janet Yellen, em evento paralelo ao G20

Por Letycia Cardoso — Rio



A secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, se reúne com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, em evento do G20 — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg News

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, não acredita que a possível vitória de Donald Trump nos Estados Unidos possa atrapalhar acordos estabelecidos com o país durante o G20.

— É difícil opinar sobre eleições em outro país. O que a gente deseja é que esse intercâmbio não seja visto como intercâmbio entre governos, mas entre Estados que têm uma relação muito antiga, que pode ser fortalecida com benefícios mútuos. Não é o Brasil pedindo um favor.

Após a abertura do evento paralelo ao G20 organizado pelos Emirados Árabes Unidos, sede da última Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas (COP28), ele contou a jornalistas que debateu com a secretária do Tesouro Americano, Janet Yellen, temas que “não são segredo”, como a necessidade de estruturar novas fontes de financiamento para enfrentar a fome, a mudança climática e assuntos correlatos.

— Nós temos insistido com os Estados Unidos que uma cooperação técnica entre os países que lideram a produção de energia limpa no mundo e podem fazer um intercâmbio tecnológico para acelerar a transmissão energética seria muito benéfico para o continente americano. Temos todas as condições de promover uma transformação ecológica mais acelerada em relação a outras regiões do mundo.

Haddad disse ainda que não conversou com Yellen sobre a taxaço de super-ricos. O tema vem sendo tratado apenas no âmbito das equipes técnicas. Na véspera, a embaixadora Tatiana Rosito, secretária de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda e coordenadora da Trilha de Finanças do G20, informou que os representantes de Finanças e Bancos Centrais do G20 preparavam, além do comunicado oficial, uma declaração inédita sobre cooperação internacional em matéria tributária, que incluirá a taxaço de grandes fortunas.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2024

PREÇO DA GASOLINA ULTRAPASSA OS R\$ 6 POR LITRO NOS POSTOS. DIESEL, GLP E ETANOL TAMBÉM FICAM MAIS CAROS

Gasolina atinge maior patamar do ano. Números foram divulgados pela Agência Nacional do Petróleo nesta quarta-feira

Por Bruno Rosa

Os preços nos postos de combustíveis continuaram em alta na semana passada, de acordo com pesquisa da Agência Nacional do Petróleo (ANP) divulgada nesta quarta-feira. O valor médio do litro da gasolina passou de R\$ 5,97, na semana entre os dias 7 e 13, para R\$ 6,13, na semana passada. É uma alta de 2,68% e o maior patamar deste ano.

Segundo a ANP, o preço mais alto da gasolina foi encontrado em São Paulo, onde o litro chega a custar R\$ 7,99.



ECO - Rio de Janeiro (RJ) - 01/11/2022 - Alguns postos de gasolina começam a ter problemas com o abastecimento do combustível por causa dos bloqueios das estradas por caminhoneiros bolsonaristas. Motoristas estão preocupados com o risco. Por isso, muitos estão completando o tanque. — Foto: Rebecca Maria / Agência O Globo

O etanol avançou 3,03%, de R\$ 3,96 para R\$ 4,08 nas duas últimas semanas. É o maior patamar de preços deste ano, segundo a ANP.

O GLP (gás de botijão) também teve aumento: passou de R\$ 101,75 para R\$ 103,86 -- alta de 2%,

Há duas semanas, a Petrobras anunciou reajuste no preço da gasolina nas refinarias e do GLP nas distribuidoras. No caso da gasolina, a alta foi de 7,11%, ou R\$ 0,20 por litro, para R\$ 3,01. Foi o primeiro reajuste feito por Magda Chambriard desde que assumiu a companhia, no mês passado .

Além da gasolina, a estatal também elevou o preço do GLP para as distribuidoras passará a ser, em média, equivalente a R\$ 34,70 por botijão de 13kg, um aumento equivalente a R\$ 3,10. Em 2024, este é o primeiro ajuste nos preços de venda de GLP da Petrobras para as distribuidoras, segundo a estatal.

O diesel ficou em R\$ 5,95. Na semana anterior, o valor médio era de R\$ 5,94. Assim como ocorreu com a gasolina e o etanol, o diesel também está na máxima do preço do ano, diz a ANP.

No caso do diesel, a Petrobras não alterou os preços nas refinarias. O último movimento ocorreu no dia 27 de dezembro de 2023, quando a estatal anunciou queda de R\$ 3,78 para R\$ 3,48 no preço do litro vendido às distribuidoras.

Apesar do reajuste da Petrobras, os preços dos combustíveis seguem defasados. Segundo a Abicom, que reúne os importadores, a gasolina vendida pela Petrobras está com preço 7% menor em relação ao mercado internacional. No caso do diesel, a defasagem é de 10%.

Tradicionalmente, a ANP divulgava a pesquisa de preços às sextas-feiras, mas, desde as chuvas que afetaram o Rio Grande do Sul, o órgão regulador passou a divulgar os dados às quartas-feiras.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 24/07/2024

PIX TEM MENOS FRAUDE QUE CARTÃO DE CRÉDITO, DIZ CAMPOS NETO

Presidente do BC afirma em evento no Rio que atraso na agenda do programa de pagamentos e transferências ocorreu para aperfeiçoar a segurança
Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro

O presidente do Banco Central (BC), Roberto Campos Neto, defendeu ontem a segurança do Pix durante evento no Rio. Segundo ele, as fraudes com o sistema de pagamento e transferências instantâneas são menores do que as do cartão de crédito.

— É óbvio que, quando passa a ter 224 milhões de operações por dia, a fraude cresce, mas você não pode comparar os números absolutos. O Pix tem uma fraude a cada 100 mil operações, enquanto o cartão de crédito tem 30.



Roberto Campos Neto — Foto: Pablo Jacob / Agência O Globo

Atualmente, o Pix é usado por 151,2 milhões de pessoas e 14,6 milhões de empresas em 224,2 milhões de operações por dia, em média.

O presidente do BC participou nesta quarta-feira do Blockchain in Rio. Sua participação estava originalmente prevista para terça-feira, mas uma mudança na agenda fez com que sua palestra coincidisse com o início do período de silêncio que antecede a reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), na qual se define a taxa básica de juros, atualmente em 10,5% ao ano. Antes mesmo de iniciar sua apresentação avisou aos presentes: "só vim falar de tecnologia" e acrescentou que isso seria "um alívio".

Campos Neto ressaltou ainda que a agenda de inovações no Pix passou por atrasos para permitir o aperfeiçoamento da segurança do sistema. Desde o lançamento do sistema de pagamentos instantâneos, em 2020, foram lançadas outras funcionalidades, como agendamento de transferências e Pix Crédito. No próximo ano, deve entrar em operação o Pix automático, que permitirá pagamentos periódicos a empresas. Há outras inovações previstas adiante.

O presidente do BC disse que a adesão ao sistema de pagamento em tempo real foi muito maior do que a prevista pelos técnicos e, por isso, tomou a decisão de atrasar lançamentos para elevar o nível de segurança nas operações. No entanto, minimizou a importância de vazamentos de dados que já ocorreram:

— Precisamos tomar cuidado com saldo, histórico de compra. Agora, CPF, telefone? A gente usa essas informações como chave. Lembra o que tinha no canhoto do cheque especial? O CPF. Você dava isso para todo mundo e não se preocupava...

Superapp nos planos

O presidente do BC comentou ainda os desafios para a viabilização de um sistema instantâneo de pagamentos internacional, incluindo as diferentes regras tributárias entre os países. De acordo com Campos Neto, é necessário encontrar uma saída já que o sistema não seria capaz de recolher impostos em toda e qualquer transferência.

Nos planos do BC está ainda um Superapp, através do qual será possível ter acesso a todas as contas bancárias, às transações de crédito, débito e Pix e, ainda, consultar uma espécie de "consultor financeiro", desenvolvido por meio de inteligência artificial. Os projetos, porém, não devem sair do papel até o fim do seu mandato no Banco Central.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2024

BRASIL DEVE ARCAR COM ATÉ US\$ 10 MILHÕES, METADE DO VALOR PARA CUSTEAR A ALIANÇA GLOBAL CONTRA A FOME

Segundo Wellington Dias, ministro do Desenvolvimento Social, países como a Noruega também estão dispostos a colaborar com despesas para governança da iniciativa

Por Carolina Nalin e Vinicius Neder — Rio de Janeiro



O Ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome do Brasil, Wellington Dias, faz um discurso durante a apresentação do Estado da Segurança Alimentar e Nutricional no Mundo (SOFI) da ONU — Foto: AFP

O Brasil deverá arcar com cerca de US\$ 9 milhões a US\$ 10 milhões, o equivalente à metade do montante previsto para a governança da Aliança Global contra a Fome até 2030, estimado em torno de US\$ 18 milhões a US\$ 20 milhões, afirmou o ministro do

Desenvolvimento Social, Wellington Dias. A aliança é a principal iniciativa da presidência brasileira no G20 para combater a insegurança alimentar.

— O Brasil vai entrar com a metade, juntamente com países como a Noruega e outros que também estão dispostos a colaborar — afirmou Dias a jornalistas.

Ao discursar no encontro ministerial, na tarde desta quarta-feira, a ministra do Desenvolvimento Internacional da Noruega, Anne Beathe Tvinneim, confirmou que o país destinará US\$ 1 milhão para a aliança global.

Mais cedo, o presidente Luís Inácio Lula da Silva disse que a aliança não será financiada com recursos novos, mas sim com fundos já existentes.

– Vamos usar recursos globais que já existem, mas estão dispersos – afirmou Lula.

A aliança será gerida por um secretariado alojado nas sedes da FAO, em Roma, e em Brasília. Sua estrutura será pequena e provisória, formada por pessoal especializado, e funcionará até 2030, quando será desativada.

O programa terá uma cesta de propostas com eficácia comprovada e será aberto para a adesão de qualquer país. A oficialização da Aliança Global contra a Fome será feita na cúpula de chefes de Estado do G20, em novembro, no Rio.

Com adesão voluntária para países, empresas, fundos de financiamento e bancos multilaterais, entre outros, a aliança pretende funcionar como uma plataforma para conectar, de um lado, países que se comprometam a implementar políticas públicas de erradicação da fome e, de outro, parceiros capazes de oferecer conhecimento técnico e apoio financeiro para colocá-las em prática.

Atuação da Embrapa e Fiocruz

O governo prevê também disponibilizar o conhecimento de instituições de pesquisa, como Embrapa e Fiocruz, à disposição do novo pacto global contra a fome.

— O próprio Ministério de Desenvolvimento Social e todas as experiências do Brasil também estarão disponibilizadas. (...) O Brasil quer que se tenha uma unificação de todos os fundos e, ali separadamente, o valor destacado para o combate à fome e à pobreza. E o Brasil vai seguir participando com outros países — acrescentou.

Bolsa Família e CadÚnico



Beneficiário do Bolsa Família que recorrer ao crédito para formalização do MEI não será retirado do programa. Governo vai buscar identificar quem já se sustenta com o próprio negócio — Foto: Divulgação

Além da distribuição de alimentos, as políticas e estratégias de combate à fome que vêm sendo desenhadas pela presidência brasileira no G20 — grupo de 19 grandes economias globais, mais a União Europeia e a União Africana — também visam à integração social e econômica dos mais pobres e de pequenos produtores, de modo que sejam incluídos no mercado nacional e global de alimentos.

Entre os programas brasileiros que estarão na Aliança Global contra a Fome e servirão de referência, Dias revelou que estarão o Bolsa Família, o Cadastro Único (CadÚnico) e o Programa Nacional de Alimentação Escolar (Pnae) integrado com a agricultura familiar.

— Em outros países também tem experiências muito boas na área de qualificação de jovens, de qualificação de adultos e ainda de apoio à empreendedorismo — disse.

Recursos de bancos multilaterais

O Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Banco Africano de Desenvolvimento (BAD) pretendem usar os Direitos Especiais de Saque (DES) do Fundo Monetário Internacional (FMI) como fonte de financiamento para iniciativas da Aliança Global Contra a Fome.

O anúncio foi feito em discurso pelo presidente do BID, o economista brasileiro Ilan Goldfajn, que foi presidente do Banco Central (BC) no governo Michel Temer. Segundo Goldfajn, a nova fonte de recursos para os dois bancos de fomento, aprovada pelo FMI em maio, permite que, para cada US\$ 1, as instituições financeiras poderiam emprestar de US\$ 7 a US\$ 8.

– Podemos complementar com recursos não reembolsáveis, há diversas formas de fazer, para tornar o mecanismo poderoso – afirmou o presidente do BID, em discurso durante o encontro ministerial que marca o lançamento da Aliança Global, com a participação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, no Galpão da Cidadania, na Gamboa, zona portuária do Rio.

Os DES são títulos de reservas internacionais criados pelo FMI em 1969, como um complemento dos ativos que cada país deposita no organismo monetário. Esses títulos têm valor cotado conforme a taxa de câmbio com uma cesta das cinco principais moedas do mundo. Desde a criação, foram alocados 660,7 bilhões de DES no FMI, o equivalente a US\$ 943 bilhões.

A ideia de usar esses recursos, aplicados no FMI, para emprestar foi lançada no fim do ano passado pelo BID e pelo BAD, durante a COP28, a conferência anual das Nações Unidas sobre as mudanças climáticas, em Dubai, nos Emirados Árabes Unidos.

Ao anunciar a disposição de destinar parte desses recursos para a Aliança Global, Goldfajn não mencionou valores. Em maio, o FMI apenas deu autorização para que os bancos de desenvolvimento possam lançar mão dos DES, mas a decisão de alocar os títulos no balanço das instituições depende de cada país, em negociações caso a caso.

Já o Banco Mundial anunciou que vai ampliar seus programas sociais, com o objetivo de “apoiar pelo menos 500 milhões de pessoas nos países em desenvolvimento até 2030, com a meta de que metade das pessoas alcançadas sejam mulheres e meninas”, diz uma nota divulgada pela instituição multilateral. O organismo também informou que será o “principal parceiro de conhecimento” da aliança contra a fome.

Também presente na reunião ministerial desta quarta-feira, o presidente do Banco Mundial, Ajay Banga, afirmou que a pobreza está na raiz do problema da fome no mundo, elogiou a iniciativa do Brasil na presidência do grupo de países e disse que vê a nova plataforma como uma “fundação”:

– Pobreza e fome são interligados, temos que trabalhar duramente para erradicá-las. O Banco Mundial está determinado a fazer o trabalho.

Itamaraty minimiza falta de anúncios de financiamento

Apesar do otimismo com a proposta, faltaram anúncios de peso sobre recursos para financiar o combate à fome. Após o presidente Lula declarar publicamente que a aliança será construída com base em fontes de financiamento já existentes, mas que hoje estão dispersas, uma fonte do Itamaraty ponderou, sob a condição do anonimato, que não havia a expectativa mesmo de anúncios de aportes de recursos por parte dos países na reunião desta quarta-feira.

Embora um documento “fundacional” tenha sido publicado pela presidência brasileira do G20, não houve adesões formais. Conforme a fonte do Itamaraty, após o “pontapé inicial” dado pelo Brasil, a ideia é trabalhar em adesões formais e eventuais contribuições financeiras até a cúpula de líderes de novembro, também no Rio, quando a aliança será oficialmente lançada.

O otimismo com o pré-lançamento nesta quarta-feira estaria no fato de que houve “adesão unânime” dos países à ideia, expressada nas negociações entre os representantes de cada nação. No plenário do encontro ministerial, o ministro Dias pediu que os representantes demonstrassem sua aprovação com aplausos, o que ocorreu.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2024

'NÃO POSSO FALAR NADA DE ECONOMIA, O QUE DE CERTA FORMA É UM ALÍVIO', DIZ CAMPOS NETO

Presidente do Banco Central participa de evento de tecnologia hoje no Rio

Por Luciana Casemiro



Presidente do Banco Central do Brasil, Roberto Campos Neto. — Foto: Pedro França/Agência Senado

No Rio, na manhã desta quarta-feira, para falar da agenda de inovação do Banco Central num evento de tecnologia, Roberto Campos Neto começou a sua palestra falando do "alívio" de estar em seu período de silêncio, a uma semana da reunião do Comitê de Política Monetária (Copom), quando será decidido o rumo da Selic, os juros básicos da economia brasileira:

- Eu vou começar fazendo um disclaimer que eu viria nesse evento ontem, mas aí houve um problema com o avião. Então, estou no evento hoje. Hoje é meu período de silêncio do Copom. Então, eu só vou falar de tecnologia. Não posso falar nada de economia, o que de certa forma é um alívio. Então, hoje aqui é um evento de tecnologia. Eu vou falar só de tecnologia.

Campos Neto participa da conferência de abertura do evento, do Blockchain.Rio, junto com o senador Carlos Portinho (PL), relator do PLP 80/23, que trata da emissão de moeda digital, o Drex.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 24/07/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GARGALOS NO PORTO DE SANTOS PROVOCAM PERDAS DE MAIS DE US\$ 21 BI EM COMÉRCIO EXTERIOR, APONTA ESTUDO

Para o Centronave, dos armadores de contêineres, há um esgotamento do porto santista, que não consegue receber navios de grande porte; Autoridade Portuária refuta as críticas

Por Ivo Ribeiro

O sistema portuário brasileiro enfrenta uma série de gargalos para embarques e desembarques de cargas, e os problemas são mais evidentes no Porto de Santos, o maior da América Latina e responsável por 40% do volume movimentado do País. É o que apontam armadores (como são chamadas as pessoas ou empresas responsáveis pelo transporte marítimo) afiliados ao Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e donos de cargas de café reunidos no Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé). A Autoridade Portuária de Santos (APS) refuta as críticas.

Os executivos das duas entidades veem um esgotamento da capacidade portuária brasileira, em grande parte no porto santista. Estimativas do Centronave indicam uma perda anual superior a US\$ 21 bilhões com o comércio exterior, em especial por exportações não efetivadas. Um dos motivos, dizem, é por não poderem atracar, em Santos, de forma regular, embarcações de contêineres de

grande porte, os navios de última geração. Por exemplo, navios com 366 metros de comprimento, aptos a transportar de 13 mil a 16 mil TEUs (unidade de medida do contêiner, equivalente a 20 pés, ou 6,1 metros de comprimento).



Segundo entidades, limitações de estrutura em Santos prejudicam o comércio exterior brasileiro Foto: Tiago Queiroz/Estadão

Dos 17 portos com operações de contêineres do País, só seis são homologados para esse tipo de navio, mas nenhum deles consegue carregar a embarcação à plena capacidade por conta de restrições de calado operacional, que resultam em déficits de carregamento entre 4% (Sepetiba-RJ) e 23% em (Paranaguá-PR), de acordo com o Centronave. Mas a entidade ressalta que a maior parte da carga nacional não está nesses seis portos, e sim em Santos, que enfrenta limitações de calado. Realizou apenas algumas escalas desses navios neste ano. O máximo que Santos pode garantir de calado, em operação comum, é 14,5 metros, insuficiente para os grandes navios de contêineres.

As embarcações de grande porte lançadas a partir de 2014 — quatro novas classes de navios, de 16 mil, 19 mil, 23 mil e 24 mil TEUs — não entram no Brasil. Apenas as da classe de 14 mil TEUs, construídos de 2008 a 2012. E, mesmo assim, enfrentam restrições em vários portos brasileiros, entre eles o de Santos, afirmam executivos de companhias do setor de navegação.

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos refuta as críticas ao porto. Informa que Santos tem plena capacidade de atender a movimentação de contêineres pelo menos até 2030 com os terminais atuais, que movimentam 5 milhões de contêineres em média por ano. Sobre os navios de 366 metros, diz que neste ano recebeu dois. E qualifica de narrativa dos grandes armadores que o porto, entre outros, não teria condições para atracar essas embarcações (leia mais abaixo).

Evolução das embarcações

		Comprimento		Capacidade
1998	SUSAN MAERSK	347 metros		8.000 TEUs
2006	EMMA MAERSK	398 metros		11.000 TEUs
2012	MARCO POLO CMA	395 metros		16.000 TEUs
2013	MAERSK MC-KINNEY	399 metros		18.000 TEUs
2015	MSC OSCAR	395 metros		19.000 TEUs
2017	OOCL HONG KONG	400 metros		21.000 TEUs

*Unidade de um contêiner marítimo normal, de 20 pés de comprimento

Tabela: Estadão • Fonte: Datamar e Portonave • [Obter dados](#) • Criado com [Datawrapper](#)

Carga no chão

“Estamos ficando com carga no chão, sem poder embarcar”, diz Eduardo Heron, diretor técnico do Cecafé, em entrevista ao Estadão. Segundo o executivo, em pesquisa com 30 exportadores de café, que respondem por 77% dos embarques nacionais, constatou-se piora na exportação do grão pelo porto santista. “No mês passado em relação a maio, a carga que deixou de ser embarcada aumentou 68%, atingindo 725.501 sacas (volume equivalente a 2.198 contêineres), contra as 510 mil do mês anterior”, afirmou.

Pelas contas da entidade, o volume não embarcado em junho corresponde a uma perda de US\$ 173 milhões (cerca de R\$ 950 milhões pela cotação atual do dólar). Além disso, diz que as empresas que não conseguiram embarcar tiveram perdas de R\$ 4,7 milhões no mês com custos de armazenagens adicionais, enquanto aguardavam nova janela de embarque (“pré-stacking”) e outras despesas cobradas. O prejuízo pode passar de R\$ 41 milhões se forem computado volumes não embarcados desde outubro de 2023, quando foram verificados problemas de atrasos (média de 80%) e alterações de movimentação. No período, o Brasil exportou a média de 4,1 milhões de sacas de café por mês. O executivo do Cecafé diz que a situação pode piorar neste semestre, quando crescem embarques de cargas de algodão, açúcar e também de café no porto.

Segundo o Cecafé, em 2023 a exportação de café (a quinta maior carga do agronegócio brasileiro) foi realizada por 288 empresas. Até 2021/2022, cerca de 80% do café vendido ao exterior saía pelo porto santista. “Certamente, quase todas essas empresas tiveram o mesmo entrave em seus negócios”, disse o diretor. Na sua avaliação, esse e outros problemas mostram que a situação no Porto de Santos é crítica pela falta de espaços e que pode entrar em colapso por volta de 2027/2028, se nada for feito.

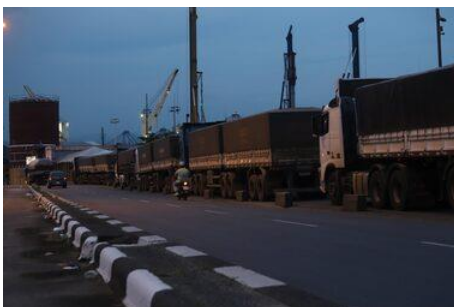
Para Heron, isso mostra que Santos tem de ampliar sua capacidade, resgatando o projeto de um novo terminal. O que atenderia com mais competitividade é a versão original do STS10, projeto de terminal com aprovação paralisada desde 2022, em discussões internas na Autoridade Portuária. Segundo o Centronave, os cálculos apontam uma capacidade adicional de 500 mil contêineres/ano que deixa de ser ofertada hoje a exportadores brasileiros.

A infraestrutura instalada atual é insuficiente, aponta a entidade, lembrando que há mais de uma década não são instalados novos terminais portuários de contêineres em Santos. Os mais recentes — BTP e DPW — entraram em operação em 2013. É a primeira vez que donos da carga e armadores se sentam na mesma mesa para expor, juntos, os problemas enfrentados por ambos, afirma Heron.

Cláudio Loureiro, diretor executivo do Centronave, destaca as dificuldades de calado em Santos para navios de grande porte. “É um dos limitadores mais relevantes, e por isso o Brasil está defasado na atracação regular dessas embarcações”. Para ele, há falta de muita coisa — de capacidade de atracação a berços”. Lembra que somente navios fabricados até 2012 conseguem ter uma operação normal no porto, com capacidade ocupada “quase plena” (têm de reduzir o volume de carga para evitar o encalhe).

O problema, diz ele, está também na retroárea portuária. “Antes, o navio esperava a carga; agora é o inverso, principalmente de contêiner”. Ele lembra que a situação se agrava porque a maior parte da carga chega por caminhões ao porto, sendo necessária uma área maior para colocação das cargas.

Segundo o diretor, o armador já vem enfrentando aumento no tempo de espera dos navios. De oito horas em 2019, o tempo saltou para 20 horas em 2023. “Mas há casos de associados nossos com espera de mais de 40 horas”.



Caminhões levando carga para o Porto de Santos Foto: Fernanda Luz/Estadão

Conforme dizem, os terminais em portos do País estão operando com mais de 80% da capacidade, bem acima do índice recomendado pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para operação dos berços de atracação, que é de 65%. Para movimentação nos pátios, o índice é de 70%. A explicação é que, quando se passa desse percentual, começam a se formar filas de navios. “Santos já

superou 85%”, afirma Loureiro. “Não podemos ser ineficientes na logística portuária. Isso afeta sensivelmente nosso comércio exterior.”

Para a APS, a questão dos gargalos no porto é pontual. Atribui o fato à avaria ocorrida em janeiro em um berço de atracação do terminal BTP, que já retomou as operações, e à reforma do terminal da Portonave, em Navegantes (SC). O Centronave contesta e diz que se trata de um problema estrutural e que, caso não tivessem ultrapassado os limites estabelecidos pela OCDE (nos berços de atracação e nos pátios), essas contingências operacionais não estariam ocorrendo.

A novela do STS10

Para operadores e donos de cargas, o cenário é de exaustão da capacidade operacional. A constatação, dizem, já leva em conta os anúncios de aumento de capacidade do terminal da Santos Brasil, a partir deste ano; do BTP (a partir de 2026) e da DPW (2030 em diante). Isso, até mesmo considerando a potencial construção do STS10. “Não há um plano real de ampliação da capacidade, nem aquaviária nem de terminais de contêineres. O programa de leilões, que tinha um cronograma claro, inclusive com a previsão de data para o STS10, ficou parado em 2022”, afirmam.

O terminal, cujo projeto se encontra em revisão após consulta pública, foi desenhado para instalação na região portuária Saboó, na margem direita do Porto de Santos. Dedicado ao armazenamento e à movimentação de contêineres, ocuparia área de 423 mil metros quadrados, com 1,3 km de cais, conforme dados do governo federal. Foi selecionado como área prioritária em programa do governo federal lançado em 2013.

O mais recente estudo do terminal, com data-base de setembro de 2021, previa contrato de arrendamento de 25 anos e definia início das operações em 2023. Isso, porém, não saiu do papel, e o STS10 continua envolvido em discussões sobre sua licitação pela Autoridade Portuária de Santos. No projeto original estava prevista capacidade instalada de 2,4 milhão de TEUs por ano.

O STS10 sofreu idas e vindas por parte das autoridades portuárias. Cogitou-se até mudar o local do terminal, levando-o para a Vila dos Criadores, região que fica no fundo do canal do porto e, segundo avaliação de pessoas do setor, sem condições de abrigar um empreendimento dessa dimensão. Entre os problemas, está a alocação de mais mil famílias (5 mil pessoas) da localidade, passivo fundiário e ambiental desconhecidos.

Para Heron, do CecaFé, é fundamental que Santos dê urgência à definição e licitação do STS10, pois entre o início da obra e o de operação demanda um tempo de três a cinco anos. “A carga containerizada em Santos não para de crescer. Não sei como será daqui a cinco anos. O STS10 será um suspiro”. O fato é que o processo do terminal foi estancado pelo governo, que propõe uma solução compartilhada da área com um terminal de passageiros e o Ecoporto (terminal de contêiner de pequeno porte existente no local, que tinha autorização para operar até meados de 2023, conforme o estudo federal).

No mês passado, nos dias 13 e 14, foram feitas três audiências públicas pela APS, para discutir a alteração da via poligonal, o reposicionamento do terminal e a mudança de local do Ecoporto, segundo Loureiro, do Centronave. Para ele, a solução é priorizar o projeto no local definido. “É de interesse do comércio exterior do País”, diz o diretor. “Há um projeto pronto, já aprovado pela Antaq (agência reguladora), TCU (Tribunal de Contas da União) e também no programa estratégico da APS. “É uma solução madura e que ajuda a resolver o gargalo portuário em Santos, que tende a se agravar nos próximos anos se nada for feito. Isso nos preocupa muito e não vejo senso de urgência.”

O que diz a autoridade portuária

Em nota, a Autoridade Portuária de Santos refuta quase todas as críticas do setor ao porto. Informa que Santos tem plena capacidade de atender a movimentação de contêineres até 2030 com os terminais atuais, que movimentam 5 milhões de contêineres em média por ano. Sobre os navios de 366 metros, diz que neste ano recebeu dois. E qualifica de narrativa dos grandes armadores que o porto não teria condições para atracar essas embarcações. Também nega um colapso futuro no porto santista, pois há investimentos para ampliar a capacidade.

A APS acrescenta que, além da dragagem ininterrupta de manutenção dos 15 metros de calado do canal e da dragagem dos berços de atracação, “o porto também prepara uma PPP para concessão, por 20 anos, da dragagem de aprofundamento do seu canal de navegação para 16 metros, e depois 17 metros de calado, para melhor atender os grandes navios de contêineres.

Informa ainda que “o café que chega ao Porto é embarcado”, em relação à informação do Cecafé que mais de 725 mil sacas, em junho, deixaram de ser embarcadas. Atribui o maior gargalo enfrentado em terra à falta de uma nova ligação Planalto-Baixada, uma vez que a Via Anchieta, inaugurada há 77 anos, quando o porto operava 4 milhões de toneladas ao ano, ainda é a única opção de descida da serra para caminhões, quando Santos já movimenta 174 milhões de toneladas anuais.

De acordo com a APS, o Porto de Santos movimentou volume recorde de contêineres — cerca de 5 milhões de TEUs em 2022 e 4,8 milhões de TEUs no ano passado. “A capacidade do complexo é estimada em 5,9 milhões de TEUs, o que indica que o Porto não atingiu o limite de sua capacidade” em seus quatro terminais — Santos Brasil (2 milhões de TEUs), BTP (1,8 milhão), TUP DP World Santos (1,2 milhão) e Ecoporto Santos (300 mil). E que esses terminais podem ampliar suas capacidades até a 7,5 milhões de TEUs até 2030, o suficiente para atender a demanda projetada até 2035.

A respeito do STS10, informou que propõe o adensamento (expansão) desse terminal, sem qualquer transferência para outro local, descartando a ideia de levar o projeto para a Vila dos Criadores. Em relação a um novo terminal de passageiros no mesmo local, disse que “uma das possibilidades aventadas seria a utilização de uma parte do terminal da Ecoporto e que foi também cogitada a construção de um píer próprio”.

Por fim, critica a gestão anterior da APS, dizendo que foram investidos apenas R\$ 74 milhões em infraestrutura no período 2019-2022: “Nos próximos cinco anos estão programados R\$ 10 bilhões em recursos públicos, sem falar dos privados”. No entanto, não explicou se nesse valor projetado está o investimento superior a R\$ 6 bilhões no túnel para ligar as cidades de Santos e Guarujá.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/07/2024

‘PARA ARRUMAR A CASA TEM DE DAR FIM AO OPORTUNISMO’, DIZ MARCOS LISBOA

Economista ataca a má qualidade do gasto público e afirma que Banco Central deveria ser menos criticado

Por Sonia Racy



Entrevista com Marcos Lisboa - Economista e ex-presidente do Inesper

Com experiência e reconhecimento tanto na iniciativa privada bem como no setor público, o economista carioca Marcos Lisboa —ele comandou o Inesper até início de 2023 e foi secretário de política econômica da Fazenda no primeiro governo Lula (2003-2007) — tem um olhar realista para o atual momento nacional: “Se a gente quiser arrumar a casa, tem muita oportunidade. Mas pra isso tem que topa romper com o oportunismo”.

“Muito desarranjo que a gente tem nas contas públicas”, adverte ele, “decorre, entre outras coisas, da má qualidade do gasto público”. E aqui “a gente não traz ao debate as boas práticas de outros países”. Nesta conversa com Cenários, num momento de dificuldades do governo Lula 3 na economia, perguntado o que faria se voltasse hoje ao governo federal, Lisboa é franco: “Já dei minha contribuição. E acho que hoje contribuo muito mais na política pública do lado de fora”. A seguir, os principais trechos da conversa.



No primeiro governo Lula, criou-se a 'Agenda Perdida', e se dizia que, sem reformas microeconômicas, seria impossível acelerar o crescimento do País. Hoje, ante a dificuldade de controlar o déficit fiscal, as microrreformas ajudariam?

Quando eu e o Zé Alexandre (José Alexandre Scheinkman) escrevemos a Agenda Perdida, nos anos 2002, a ideia era trazer a agenda micro ao centro do debate. E assim fizemos. Hoje, com as contas públicas fora do lugar, é certo que ao longo do tempo, o emprego sente, a renda sente, o crescimento sofre. Por si só, as políticas macroeconômicas arrumadas não bastam para garantir um crescimento sustentável. Quando eu digo "sustentável", é a renda por habitante crescer pelo menos 2% ao ano. Alguns países conseguiram isso nas últimas décadas. A população cresce aí um pouco menos, algo como 1%.

Assim que sai da pobreza?

Foi assim que os países de renda média melhoram a qualidade de vida. Já a agenda micro busca segurança para investimentos de infraestrutura e medidas de crédito que reduzam a inadimplência. A ideia de unir programas de transferência de renda, se deu no governo Lula 1, e resultou no Bolsa Família.

O Bolsa Família veio do Bolsa Escola, não?

Sim. Aliás, as duas vieram de um só pai, o (economista) José Márcio Camargo. O Zé inventou a Bolsa Escola em 1994. E acho que essa iniciativa, apoiada por Ruth Cardoso e Vilmar Faria, tem que ser mais valorizada: eles criaram uma profusão de políticas sociais espetacular. A política social ganhou destaque, virou uma agenda para cuidar dos vulneráveis. Em 2000, 2001, Zé Márcio, com o Chico Ferreira, defenderam unificar os programas de transferência de renda. Disseram: "Dá o dinheiro pra família e ela vai saber o que precisa".

O que acha da atuação do Banco Central?

É engraçado, as pessoas criticam muito o BC. Deviam criticar menos. Foi a agência que mais inovou e tem sido eficaz em reduzir o spread, que é um problema grave no País. O Brasil tem um problema de crédito igualmente grave que decorre tanto de fraudes quanto de inadimplência e não cumprimento dos contratos. Isso afeta muito o mercado de crédito brasileiro.

E a insegurança jurídica não foi superada, né?

Não. Mas melhorou. A alienação fiduciária e as regras, por exemplo, do mercado de automóveis, permitiram a queda de juros para compra de carros. A Lei de Falências também tem peso. Os conflitos demoravam muito tempo pra serem resolvidos. Agora, muito desarranjo que a gente tem nas contas públicas decorre da má qualidade do gasto público. Esse é um tema muito difícil no Brasil. Os governos têm poucos instrumentos pra cobrar resultados e a gente não traz ao debate as boas práticas de outros países.

As reformas micro não teriam impacto nas macro?

Olha só a dificuldade que é a discussão sobre a desoneração da folha. Uma medida equivocada, mal desenhada, já tem mais de uma década e você não consegue superá-la. Não se consegue mexer em benefício no Brasil. Depois se surpreendem porque o Brasil cresce pouco....

É uma coisa cultural...

Aqui as pessoas acham razoável a meia entrada, razoável ter um tratamento diferente. Podem não gostar do tratamento privilegiado para os demais, mas pra si mesmo todo mundo gosta.

Você entrou no primeiro governo Lula entusiasmado. Se voltasse hoje, começaria por onde?

Acho que já dei minha contribuição. E acho que contribuo muito mais na política pública do lado de fora. Tenho uma agenda permanente de acompanhar as medidas legislativas, as medidas do Executivo. O governo Temer, por exemplo, teve avanços imensos. Os juros de longo prazo caíram, na sequência o BC começou a abaixar a taxa básica ao longo de quase um ano e meio, a inflação caiu e a economia saiu da recessão, fizeram a reforma trabalhista. Houve uma melhora impressionante do mercado de trabalho.

Qual a saída?

A boa notícia é que, se a gente quiser arrumar a casa tem muita oportunidade. Mas pra isso tem que topar romper com o oportunismo. O único governo que vi tomar essa decisão com clareza e deixou um legado incrível, foi o governo FHC. Lá que foi construído o Banco Central como a gente tem hoje. Limpou os bancos estaduais, a um custo político gigantesco. Botou a Lei de Responsabilidade Fiscal. Foi o único governo que eu me lembro que pensou o Brasil a longo prazo.

Um avanço grande, não?

Muito do que a gente tem de melhor de agenda social vem de lá. Olha, eu fui do governo seguinte e ficava admirado com a generosidade da equipe de FHC em ajudar na transição. Acho que esse espírito generoso de longo prazo, pensando no País, durou com aquele grupo. No primeiro governo Lula, houve um pragmatismo de lideranças do PT trabalhando com uma oposição que queria colaborar e construir conjuntamente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2024

CAMPOS NETO DIZ QUE BC NÃO TEM INTENÇÃO DE ACABAR COM O PAPEL-MOEDA NO PAÍS: 'OPÇÃO É IMPORTANTE'

Segundo presidente do BC, pessoas estão cada vez abrindo mais contas em banco para aderir ao Pix, mas dinheiro em papel ainda é necessário: 'Ainda tem um percentual grande da classe D e E que recebe o salário em papel-moeda'

Por Cicero Cotrim (Broadcast) e Aramis Merki II (Broadcast)

BRASÍLIA E RIO - O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, disse nesta quarta-feira, 24, que a autoridade monetária não tem nenhuma intenção de acabar com o papel-moeda no País. Na avaliação dele, é importante manter a opção, especialmente em países emergentes.

"A gente ainda tem um percentual grande da classe D e E que recebe o salário em papel-moeda e que não tem conta em banco, mas o Pix está fazendo com que isso mude, as pessoas estão cada vez abrindo mais contas em banco", disse, em um evento sobre blockchain, no Rio de Janeiro.

Segundo ele, durante a pandemia de covid-19, foi importante ter a opção de circulação do papel-moeda. Quem recebia o auxílio emergencial normalmente tentava sacar o recurso, e isso gerou falta de cédulas em circulação, lembrou.

"Faltar cédula não tem nada a ver com dinheiro, mas, em mundo emergente, tem histórico de situações onde, quando falta cédula, as pessoas associam aquilo à corrida bancária", explicou. Ele lembrou que a nota de R\$ 200 foi criada para lidar com o problema.



Sob Campos Neto, Banco Central iniciou pesquisas para o lançamento do Drex, moeda digital do governo brasileiro Foto: Gabriela Biló / Estadão

Pix e bancarização

Segundo o presidente do Banco Central, há uma correlação muito grande entre o número de usuários do Pix e a bancarização da população brasileira. O método de pagamentos gerou muita inclusão financeira, disse ele durante o evento.

Campos Neto refutou a narrativa sobre falta de segurança no sistema Pix. Segundo ele, são sete fraudes por 100 mil operações no Pix, enquanto nos cartões de crédito são 30 fraudes por 100 mil operações. "As fraudes aumentaram porque muitas coisas passaram a ser feitas no Pix."

O cronograma do Pix, apesar de percalços como a greve de servidores do BC, vislumbra a função de crédito, segundo Campos Neto.



Ele afirmou que a agenda tecnológica que conduz à frente da autarquia trará mais bancarização à população brasileira por um menor custo. Segundo ele, dentre as ferramentas da digitalização, a moeda digital Drex gera eficiência na parte de registros de contratos, o que simplifica e torna mais seguros o desenvolvimento de serviços financeiros. “A tokenização faz a eficiência bancária avançar, com custo menor”, disse.

O piloto do Drex está atualmente em sua fase dois, com as instituições participantes realizando testes para privacidade, programabilidade e descentralização — a resolução destes três quesitos, um trilema, é o grande desafio para aplicação da moeda digital, segundo o presidente do BC.

Campos Neto disse ainda que o uso do Drex não traz impactos para o balanço do BC. Uma das dúvidas do mercado em relação ao uso de moedas digitais se refere a uma possível desintermediação nos balanços de bancos.

Engajamento no Open Finance

A curva de engajamento no Open Finance no Brasil é muito superior à da Inglaterra, segundo o presidente do BC. “O Open Finance já gerou R\$ 8 milhões de economia no juro do cheque especial”, citou como um dos avanços trazidos pela ferramenta.

Outro exemplo trazido pelo presidente da autarquia é em relação à portabilidade. “Estamos vendo portabilidade do crédito imobiliário através do Open Finance”, disse.

Campos Neto apontou ainda que um dos debates da reunião do G20, que ocorre no Rio de Janeiro, é como resolver a governança da internacionalização de moedas. Este é um desafio que o plano de voo da digitalização das finanças traçado pelo BC busca solucionar.

Ele defendeu que o formato de depósitos tokenizados é o ideal para o uso de moedas digitais. “O depósito tokenizado está ganhando espaço internacional, e nós fomos os primeiros a falar disso”, disse.

Segundo Campos Neto, o Brasil é reconhecido globalmente como um país que está na fronteira em tecnologia e finanças. “O processo de tokenização está acelerando, temos de saber usar de maneira construtiva”, afirmou.

O plano de voo da digitalização do sistema financeiro brasileiro começou com a preocupação de engajar a população sobre a importância da transformação, por isso o primeiro passo foi o sistema de pagamentos. As etapas seguintes foram a busca pela internacionalização do sistema e o Open Finance. “Vemos alguns benefícios da ligação do Pix com Open Finance, como pagamento por aproximação.”

Com esta evolução da digitalização, Campos Neto reafirmou que espera para um futuro próximo um agregador de aplicativos de bancos.

Pela proximidade com a reunião do Comitê de política Monetária (Copom), que ocorre em 30 e 31 de julho, Campos Neto não comentou sobre economia, falou apenas sobre tecnologia.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2024

FAZENDA ESTIMA EM R\$ 14 BI CUSTO COM SOCORRO AO SETOR DE EVENTOS EM 2024

Número, se confirmado, consome praticamente todos os R\$ 15 bi remanescentes do Perse, programa emergencial para o setor; Congresso prorrogou benefício até esgotamento do valor, com prazo até 2026

Por Alvaro Gribel

BRASÍLIA – O Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse) deve consumir cerca de R\$ 14 bilhões em renúncias fiscais (perda de receitas) já neste ano, segundo apurou o Estadão. A estimativa foi feita por técnicos do Ministério da Fazenda, tendo como base as declarações das próprias empresas junto à Receita Federal, de janeiro a maio.

Se confirmado, o número praticamente consome todos os R\$ 15 bilhões remanescentes do programa, após a aprovação de um projeto de lei no Congresso que limitou o benefício até o esgotamento desse valor, com prazo até 2026.

O Perse foi criado em 2021, durante a pandemia de covid-19, para socorrer empresas de eventos com dificuldades financeiras, em razão da interrupção de atividades durante a quarentena.

O governo tentou extinguir os benefícios por meio de uma medida provisória (MP) enviada em dezembro do ano passado, alegando que as empresas já haviam se recuperado do período de baixa, mas enfrentou resistência do Congresso, que decidiu dar um fim gradual aos incentivos. Durante as negociações, porém, por pressão da Fazenda, a Câmara concordou em limitar os custos do Perse em R\$ 15 bilhões até 2026.

Segundo a pasta, no ano passado, o Perse custou R\$ 13,18 bilhões aos cofres públicos — número contestado pelo setor, que calcula menos da metade deste valor.

No envio da MP, em dezembro, o governo alegou que a previsão era a de que a renúncia fiscal com o programa girasse em torno de R\$ 4 bilhões por ano durante os cinco anos de vigência (até 2027); mas que, em apenas dois anos, já tinha chegado ao montante total de abatimento de impostos.



O secretário de Orçamento Federal, Clayton Montes; o secretário do Tesouro, Rogério Ceron; e o secretário da Receita Federal, Robson Barreirinhas, no anúncio do 3º relatório bimestral de receitas e despesas. Foto: Washington Costa/MF

O fim do programa constava na mesma MP que previa a reoneração gradual da folha. O Congresso, no entanto, não só aprovou a prorrogação do benefício, como derrubou o veto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Assim, diante da resistência dos parlamentares, tanto a desoneração da folha como o Perse foram retirados da MP e enviados ao Congresso via projeto de lei.

No entendimento na equipe econômica, se a MP tivesse se transformado em lei, o governo estaria mais próximo de conseguir cumprir a meta de déficit primário zero este ano. Nesta segunda-feira, 22, a equipe econômica anunciou uma revisão para baixo do resultado fiscal de 2024. A projeção de déficit passou de R\$ 14,5 bilhões para R\$ 28,8 bilhões, no limite permitido para o cumprimento da meta fiscal.

No anúncio, Barreirinhas afirmou que os custos com a desoneração da folha de pagamentos dos 17 setores que mais empregam e dos municípios seriam de R\$ 26,2 bilhões em 2024. A equipe econômica retomou essa projeção após, nas últimas semanas, ter endossado o cálculo do Senado, da ordem de R\$ 17 bilhões.

Segundo interlocutores da equipe econômica, juntas, as medidas de desoneração da folha de pagamentos dos 17 setores que mais empregam, dos municípios e o Perse vão gerar uma perda de receita da ordem de R\$ 40 bilhões aos cofres públicos neste ano. A renúncia do Perse, portanto, seria de cerca de R\$ 14 bilhões.

Em junho, o governo editou uma MP determinando que as informações de renúncias fiscais fossem prestadas pelas empresas à Receita Federal. As companhias tinham até 20 de julho para enviar os dados referentes ao período de janeiro a maio.



Agora, os dados foram atualizados para se chegar a uma projeção para o ano que tivesse como base “dados reais” prestados pelo próprio setor — daí a retomada à estimativa de R\$ 26,2 bilhões, afirmou Barreirinhas.

A cifra de R\$ 40 bilhões reforça a visão na equipe econômica de que os custos com os programas estão elevados e que as medidas de compensação exigidas pelo Supremo Tribunal Federal (STF) serão um ganho “permanente” para o reequilíbrio das contas públicas.

O que é a desoneração da folha

A desoneração da folha de pagamentos foi instituída em 2011 para setores intensivos em mão de obra. Juntos, eles incluem milhares de empresas que empregam 9 milhões de pessoas. A medida substitui a contribuição previdenciária patronal de 20% incidente sobre a folha de salários por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Ela resulta, na prática, em redução da carga tributária da contribuição previdenciária devida pelas empresas. No caso dos municípios, o benefício reduz a tributação de 20% para 8%.

Por decisão do Congresso, em votações expressivas, a política foi prorrogada até 2027 pelo Congresso Nacional, mas acabou suspensa por uma decisão liminar do STF em ação movida pelo governo federal. A alegação é que o Congresso não previu uma fonte de receitas para bancar o programa e não estimou o impacto do benefício nas contas públicas. O Legislativo, porém, argumenta que medidas foram aprovadas para aumentar as receitas da União e que a estimativa de impacto estava descrita na proposta aprovada.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou, em entrevista ao Estadão, um acordo para manter a desoneração em 2024 e negociar uma cobrança gradual a partir do próximo ano. Segundo o Desonera Brasil, os 17 setores beneficiados empregam 9,3 milhões de pessoas, e criou 151 mil empregos nos dois primeiros meses do ano. O movimento menciona ainda que o salário médio nestes setores é 12,7% maior do que nos setores que não são desonerados, dados que comprovariam os benefícios da medida.

A equipe econômica ainda não chegou a um acordo com os senadores sobre a fonte de financiamento para a desoneração da folha. O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), enumerou seis medidas que poderiam ajudar a aumentar a arrecadação do governo como contrapartida à desoneração, como a repatriação de valores investidos por brasileiros no exterior e uma espécie de refis para dívidas de empresas com agências reguladoras.

A Fazenda, no entanto, alegou que a previsão de arrecadação com essas medidas não é suficiente para compensar a desoneração e sugeriu, como garantia, o aumento da alíquota de CSLL, que incide sobre o lucro das empresas. A medida, no entanto, foi criticada por Pacheco, segundo quem o governo desonerava numa ponta e, na outra, aumentava a tributação sobre as empresas.

Diante do impasse, pouco antes do recesso parlamentar, na semana passada, Pacheco e a Advocacia-Geral da União (AGU) solicitaram ao STF a prorrogação do prazo para se chegar a um acordo, que termina agora em 11 de setembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2024

‘SUPER-RICOS PAGAM PROPORCIONALMENTE MUITO MENOS IMPOSTOS QUE OS TRABALHADORES’, DIZ LULA

Na presidência temporária do G20, Brasil defende alíquota de 2% sobre grandes fortunas, o que teria um potencial de arrecadação de US\$ 200 bi a US\$ 250 bi por ano

Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast), Juliana Garçon e Célia Froufe (Broadcast)

RIO - No pré-lançamento da Aliança Global contra a Fome e a Pobreza, plataforma que vai ligar regiões necessitadas a países e entidades que se propõem a financiar projetos locais, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva defendeu a taxaço dos super-ricos.

“Os super-ricos pagam proporcionalmente muito menos impostos que a classe trabalhadora. Para corrigir essa anomalia, o Brasil tem insistido no tema da cooperaço internacional para desenvolver um padrõ mínimo de tributaço global para fortalecer as iniciativas existentes.”

Em pronunciamento antes de Lula, no evento, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, também defendeu que os super-ricos sejam tributados globalmente.

Na terço-feira, 23, a secretária de Assuntos Internacionais do Ministério da Fazenda e coordenadora da Trilha de Finanças do G20, Tatiana Rosito, afirmou que, além do comunicado e da carta da presidência do grupo, um terceiro documento sobre cooperaço tributária internacional, que incluiria a taxaço dos super-ricos, pode ser divulgado na sexta-feira, 26.



Lula afirmou que, no ano passado, 29% da populaço mundial, o equivalente a 2,3 bilhões de pessoas, enfrentaram graus moderados ou severos de restriço alimentar Foto: Pedro Kirilos/Estadão

O Brasil, que ocupa a presidência temporária do G20, defende uma alíquota de 2% sobre grandes fortunas, o que teria um potencial de arrecadaço de US\$ 200 bilhões a US\$ 250 bilhões por ano.

Lula afirmou que, ao longo dos séculos, a fome e a pobreza estiveram cercadas de preconceitos e interesses. “Muitos vam os pobres como um mal necessário e mão de obra barata para produzir a riqueza das oligarquias”, disse. “Falsas teorias os consideravam responsáveis pela própria pobreza, atribuída a uma indolência inata, sem qualquer evidência nesse sentido.”

Segundo o presidente, os pobres foram ignorados por governantes e setores abastados, mantidos à margem da sociedade e do mercado. “Os que não puderam ser incorporados  produço e ao consumo, ainda hoje, são tidos como estorvos. Quando muito, tornaram-se objetivo de medidas compensatórias paliativas.”

Lula citou os feitos de seu governo e reforço que “colocou os pobres no Orçoamento”. “No Brasil, combatemos a fome por meio de um novo contrato social, que coloca o ser humano no centro da aço do governo. Retomamos a política de valorizaço do salário mínimo, de erradicaço do trabalho infantil e o combate à fome.”

Segundo o presidente, no ano passado, 29% da populaço mundial, o equivalente a 2,3 bilhões de pessoas, enfrentaram graus moderados ou severos de restriço alimentar. “A pobreza extrema aumentou pela primeira vez em décadas. O número de pessoas passando fome ao redor do planeta aumentou em mais de 152 milhões em 2019.”

Isso significa, afirmou, que 733 milhões de pessoas (ou 9% da populaço) estão subnutridas. “A fome tem rosto de mulher e voz de criança”, disse. “Mesmo que elas preparem a maioria das refeiçoes e cultivem boa parte dos alimentos, mulheres e meninas são a maioria das pessoas em situaço de fome no mundo. Muitas mulheres são chefes de família, mas ganham menos.”

Lula afirmou ainda que a descarbonizaço do planeta é uma oportunidade no combate à fome, lembrando que a presidência brasileira no G20 prioriza a construço de um mundo justo e um planeta sustentável.

O petista esclareceu que a sede da Aliança Global será dividida entre Roma (localizaço da sede da FAO, a Organizaço das Naçoes Unidas para Alimentaço e Agricultura) e Brasília. A iniciativa que

deu origem ao mecanismo internacional foi feita por Lula. “A Aliança Global nasce no G20, mas é aberta ao mundo”, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 24/07/2024

‘RESTRINGIR O CRÉDITO PARA A INDÚSTRIA PREJUDICA O DESENVOLVIMENTO DO PAÍS’, DIZ ECONOMISTA

Reindustrializar o Brasil depende de reformas para melhorar o acesso ao crédito e reduzir o custo, diz Bráulio Borges; algumas delas ‘estão no papel mas ainda não estão efetivas na prática’

Por Diego Lazzaris

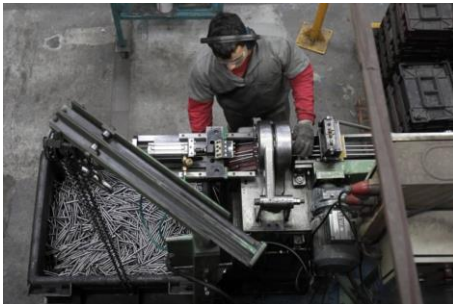


Entrevista com Bráulio Borges - Economista

A indústria é o setor que impulsiona a produtividade da economia como um todo, mas para isso depende de “capital intensivo”, portanto é fundamental encontrar uma forma de financiar a reindustrialização de que o Brasil precisa, observa o economista Bráulio Borges, da LCA Consultores e pesquisador associado do Ibre/FGV. Borges abordou esse desafio, na terça-feira, 23, na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), no Fórum

Estadão Think - A Indústria no Brasil Hoje e Amanhã, que teve também apoio institucional do Centro das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp), da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (Firjan) e da Confederação Nacional da Indústria (CNI).

Nesta entrevista, concedida após participar de um dos painéis do seminário, Borges ressalta as reformas ainda necessárias e explica por que a questão do crédito para o setor industrial precisa mudar no Brasil.



‘Se a indústria não consegue investir, não consegue viabilizar inovação nem ganhos de produtividade’ Foto: Felipe Rau/ Estadão

Como a dificuldade de acesso ao crédito afeta o crescimento da indústria brasileira?

A indústria é o setor que impulsiona a produtividade da economia como um todo. Ao contrário do setor de serviços e do agronegócio, a indústria é extremamente intensiva em capital físico (financiamento). Para obter esse capital físico, muitas vezes é necessário recorrer a empréstimos ou capital de terceiros, como sócios. Em um país com juros altos, tanto a taxa básica quanto o spread bancário (a diferença entre os juros que os bancos pagam e cobram), o setor mais prejudicado é naturalmente aquele mais intensivo em capital, ou seja, a indústria. Se a indústria não consegue investir, ela não consegue viabilizar inovação nem ganhos de produtividade. Como diz Paul Krugman, ‘produtividade não é tudo, mas no longo prazo é quase tudo’. Na prática, restringir o crédito e o acesso ao capital para a indústria prejudica o desenvolvimento econômico do País. Por isso, há uma grande preocupação com o financiamento da indústria.

Na abertura do evento, o presidente da Fiesp, Josué Gomes, citou o Plano Safra como uma referência, ao impulsionar outro setor, o agronegócio. A indústria precisa de algo equivalente?

A comparação com o Plano Safra é pertinente, pois o agronegócio, que teve um desempenho pujante nos últimos 20 a 25 anos, recebe financiamento anual cinco vezes maior do que o proposto para a nova indústria brasileira. Há um claro diagnóstico de deficiência de financiamento na indústria. Existem algumas iniciativas para melhorar essa situação, como a duplicata eletrônica e a melhoria da lei de falências, que buscam facilitar o acesso ao crédito e reduzir seu custo. No entanto, essas medidas ainda são insuficientes.

O que é preciso?

Algumas reformas estão na lei, mas não funcionam na prática. O cadastro positivo de crédito, por exemplo, aprovado inicialmente em 2011 e reformulado em 2019, ainda não funciona bem para pessoas jurídicas. Assim, muitas reformas necessárias para melhorar o acesso ao crédito e reduzir seu custo ainda não estão efetivas na prática. É crucial continuar trabalhando nessas áreas para garantir que a indústria possa obter o financiamento necessário para impulsionar a produtividade e o desenvolvimento econômico do Brasil.

“Das 330 mil empresas industriais no Brasil, apenas 30 mil realmente conseguem acessar o mercado de capitais. Estas são empresas médias e grandes, que têm uma estrutura de governança contábil que permite essa entrada. Para as outras 300 mil empresas, as opções são basicamente o mercado de crédito bancário e o capital de terceiros, como sócios.”

O mercado de capitais é uma opção viável para o financiamento da indústria no Brasil?

O mercado de capitais é grande e possui um custo acessível, sendo bem mais barato do que o mercado de crédito. No entanto, o público que tem acesso ao mercado de capitais é muito restrito. Das 330 mil empresas industriais no Brasil, apenas 30 mil realmente conseguem acessar o mercado de capitais. Estas são empresas médias e grandes, que têm uma estrutura de governança contábil que permite essa entrada. Para as outras 300 mil empresas, as opções são basicamente o mercado de crédito bancário e o capital de terceiros, como sócios. Embora o mercado de capitais tenha se desenvolvido bastante no Brasil, inclusive com subsídios para LCA (Letra de Crédito do Agronegócio) e LCI (Letra de Crédito Imobiliário) que reduzem a taxa, ele ainda atende um público muito restrito. Esse público, composto por empresas com grande faturamento e importância sistêmica, consegue acessar o mercado de capitais. No entanto, para a maioria das empresas, o mercado de capitais não é uma solução viável. É aqui que entra o papel do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) e de outros bancos regionais, que tentam corrigir essas falhas de mercado, oferecendo linhas de crédito onde os bancos privados não ofertam ou onde os custos são elevados demais, inviabilizando o acesso ao crédito para essas empresas.

Quando falamos de micro e pequenas indústrias, a situação de financiamento é ainda mais complexa?

Muitas dessas empresas são semi-formais e não estão completamente regularizadas. Elas têm uma relevância significativa no setor industrial brasileiro, especialmente na geração de empregos. Embora não sejam tão relevantes em termos de valor adicionado ou PIB (Produto Interno Bruto) gerado, sua importância no mercado de trabalho é inegável. Essas empresas enfrentam mais dificuldades no acesso ao crédito. O BNDES tenta fazer isso com algumas linhas de crédito, oferecendo juros mais baixos para essas empresas. No entanto, muitas dessas empresas, especialmente as muito pequenas, são quase informais. Para essas empresas que estão na informalidade, na prática, o acesso ao crédito é praticamente inexistente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2024

TARCÍSIO DE FREITAS: HÁ ESPAÇO PARA AVANÇAR NA PRIVATIZAÇÃO DE ESTATAIS COMO PETROBRAS E BB

Segundo governador de São Paulo, não é possível ficar dependendo apenas do espaço fiscal dos governos para fazer investimentos

Por Matheus de Souza (Broadcast) e Mateus Cerqueira (Broadcast)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos) defendeu, na manhã desta quarta-feira, 24, que há espaço para avançar nas privatizações de companhias estatais não só em São Paulo, como no Brasil. De acordo com o dirigente, “não dá pra ficar só dependendo do nosso espaço fiscal para mobilizar investimento”, disse, ao comentar sobre a possibilidade de privatização da Petrobras e do Banco do Brasil.

Tarcísio defendeu que, atualmente, o poder executivo aprendeu a “modelar e estruturar melhor os projetos”, e que novas privatizações têm um potencial maior de investimentos e com gatilhos para evitar problemas como o da energia. “Os contratos de energia são muito antigos, a regulação também é muito antiga”, defendeu.



Processo de privatização da Sabesp foi encerrado na terça-feira, 23, na B3 Foto: Mônica Andrade/Governo do Estado de SP

“Isso que o capital privado trás e tem muito espaço ainda para a gente aproveitar essa energia, essa mobilização de dinheiro que o privado, obviamente, consegue alocar. E se você estruturar direitinho os riscos, eu acho que tem muito espaço para o Brasil crescer ainda nesse segmento toda privatização”, disse o governador em entrevista à GloboNews.

Sabesp

Tarcísio concluiu nesta terça-feira, 23, o processo de privatização da agora ex-estatal Sabesp. Sobre o tema, o governador voltou a dizer que o objetivo da privatização é garantir a universalização do saneamento. O governador também afirmou que a companhia continuará atuando como operadora do saneamento, com alavancas para “forçar a realização de investimentos”. “É a primeira vez que o Estado devolve ao cidadão a rentabilidade da empresa pública”, disse, em defesa do processo.

Além da Sabesp, o governo de São Paulo planeja privatizar outras 14 entidades e serviços, abrangendo uma ampla gama de áreas. Entre os projetos estão a adequação e manutenção de escolas estaduais, a criação de um polo administrativo no centro de São Paulo e a reconfiguração de espaços esportivos e culturais. O Estado também pretende avançar com concessões para linhas de mobilidade urbana, rodovias estaduais e serviços de transporte intermunicipal. Outros projetos incluem a concessão de serviços lotéricos e a gestão de serviços hídricos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 24/07/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

ALIANÇA CONTRA FOME SERÁ UM DOS PRINCIPAIS RESULTADOS DO BRASIL À FRENTE DO G20, DIZ LULA

Presidente avalia que o G20 foi fundamental para “evitar o colapso” da economia internacional no contexto da crise econômica de 2008 e que, agora, os líderes mundiais reunidos no fórum têm a oportunidade de responder a outro desafio sistêmico: a fome e a extrema pobreza

Por Paula Martini e Camila Zarur, Valor — Rio



Presidente Lula — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) afirmou que a Aliança Global Contra a Fome e a Pobreza será um dos principais resultados da presidência brasileira do G20, grupo de 19 países mais União Europeia e Africana.

Segundo o presidente brasileiro, a aliança pré-lançada nesta quarta-feira no Rio nasce de uma “vontade política” e de um “espírito de solidariedade” dos membros do G20.

“Ela será um dos principais resultados da presidência brasileira do G20. Seu objetivo é proporcionar renovado impulso às iniciativas existentes, alinhando esforços nos planos doméstico e internacional”, disse Lula em discurso na reunião que incluiu 30 ministros de países-membros, representantes de organizações internacionais e bancos de desenvolvimento no Galpão da Cidadania, na zona portuária do Rio.



Vídeo: Fala de Lula sobre G20

https://www.google.com/search?q=V%C3%ADdeo%3A+Fala+de+Lula+sobre+G20&rlz=1C1VDKB_pt-PTBR1070BR1071&sourceid=chrome&ie=UTF-8#

Aliança contra Fome será um dos principais resultados do Brasil à frente do G20, diz Lula

O presidente brasileiro sublinhou que a Aliança será formalmente lançada pelo G20 na reunião de Cúpula dos Chefes de Estado, em novembro, e está aberta a todos os países do mundo, além de organizações internacionais e bancos de desenvolvimento que queiram aderir a iniciativa voluntariamente. “Todos os que queiram se somar a esse esforço coletivo são bem-vindos.”

Na reunião ministerial da Força-Tarefa que trabalhou para a construção da Aliança, nesta quarta, foram aprovados quatro documentos: os termos de referência e governança da Aliança; os critérios de inclusão para cesta de políticas públicas que poderão ser replicadas pelos países; o modelo das declarações de compromisso que cada membro deverá construir e endossar; e o documento fundacional da Aliança Global - a declaração política “Unidos contra a Fome e a Pobreza”.

Lula avalia que o G20 foi fundamental para “evitar o colapso” da economia internacional no contexto da crise econômica de 2008 e que, agora, os líderes mundiais reunidos no fórum têm a oportunidade de responder a outro desafio sistêmico: a fome e a extrema pobreza.

“Precisamos de soluções duradouras, e devemos pensar e agir juntos. A aliança representa uma estratégia de conquista da cidadania. A melhor maneira de executá-la é promovendo a articulação de todos os atores relevantes”, disse.

O presidente explicou que a empreitada será gerida com base em um secretariado abrigado nas sedes da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO) em Roma e Brasília, e que metade dos custos serão cobertos pelo Brasil. Segundo Lula, outros países já se dispuseram a contribuir.

“A estrutura [da Aliança] será pequena, eficiente e provisória, formada por pessoal especializado. E funcionará até 2030, quando será desativada”, disse.

Mais cedo, o ministro do Desenvolvimento e Assistência Social, Wellington Dias, disse a jornalistas que a estrutura administrativa da iniciativa deverá custar entre US\$ 18 milhões a US\$ 20 milhões até 2030. Desse montante, o Brasil arcará com cerca de US\$ 9 milhões a US\$ 10 milhões.

Lula destacou que a frente global não prevê a criação de novos fundos, mas irá mobilizar recursos que já existem e estão dispersos. Segundo o presidente, a ideia é fazer com que experiências bem-sucedidas de combate à fome e à pobreza sejam conhecidas e replicadas por outros países.

“Nenhum programa vai ser mecanicamente transposto de um lugar a outro. Vamos sistematizar e oferecer um conjunto de projetos que possam ser adaptados às realidades específicas de cada região”, ressaltou.

Lula também afirmou ter recebido “com satisfação” os anúncios feitos pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento e pelo Banco Africano de Desenvolvimento, de estabelecer um mecanismo

financeiro para dos direitos especiais de saque em apoio à Aliança Global Contra a Fome e a Pobreza.

“É gratificante saber que a segurança alimentar será um tema central na agenda estratégica do Banco Mundial nos próximos anos.”

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2024

EMPRESAS ADOTAM MEDIAÇÃO COM CREDORES PARA EVITAR PROCESSO DE RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Medida é possível desde janeiro de 2021, com entrada em vigor da reforma da Lei de Falências

Por Adriana Aguiar — De São Paulo



Juliana Bumachar: “É um procedimento interessante. A empresa tenta se antecipar e negociar soluções com seus credores” — Foto: Divulgação

Empresas em dificuldades financeiras passaram a usar com mais frequência a mediação para tentar acordos com seus credores, antes de apresentarem pedido de recuperação judicial ou extrajudicial.

A medida, possível desde janeiro de 2021, com a entrada em vigor da reforma da Lei de Recuperação Judicial e Falência (Lei nº 14.112/20), já foi adotada em casos envolvendo a Unimed-Rio, a fabricante de cimento Intercement, a empresa de construção naval OSX e uma das maiores produtoras de óleo de palma, a Brasil Biofuels. A mediação ou conciliação é adotada normalmente após o pedido, na Justiça, da chamada tutela cautelar antecedente, que suspende as cobranças (execuções) contra a devedora por 60 dias. O procedimento pode ser instaurado nos Centros Judiciários de Solução de Conflitos e Cidadania (Cejuscs), mantidos pelos Tribunais de Justiça, ou em câmaras especializadas. A previsão está no artigo 20-B, parágrafo 1º.

Na Med Arb RB, câmara especializada em resolução de conflitos envolvendo reestruturação de empresas, a procura pela mediação tem crescido. Desde sua fundação, em novembro de 2021, recebeu 118 pedidos, envolvendo mais de R\$ 15 bilhões. Desse total, 60 tratam de mediação anterior ao processo de recuperação.

“Maioria dos casos é de empresas que optaram pela tutela cautelar antecedente”

— Elias Mubarak

Para o advogado e mediador Elias Mubarak, presidente da Med Arb RB, as empresas em crise já estão se acostumando a procurar a mediação como ferramenta para a reestruturação. Ele afirma que a maioria dos casos tratados na câmara envolvem empresas que optaram pela tutela cautelar antecedente - medida que especialistas tratam como a grande “virada de chave” do mercado.

“Ao identificar sinais de dificuldade, uma empresa proativa pode propor um convite de mediação em uma câmara privada, evitando a queda do seu rating e com soluções mais participativas”, diz Mubarak.

Em meio a uma crise, a Unimed-Rio pediu em março, na Justiça, liminar para suspender as execuções e iniciou mediações na Câmara FGV de Mediação e Arbitragem, no Rio. A empresa convidou 644 credores para sentarem na mesa de negociações. Foram realizadas mais de 300 sessões de mediação e formalizados mais de 200 acordos. O passivo submetido foi de R\$ 149,6 milhões.



Após o prazo de 60 dias e as negociações, o Grupo Unimed-Rio apresentou pedido de homologação do plano de recuperação extrajudicial já com o quórum legal de aprovação (mais de 70% dos créditos submetidos).

Foram registradas apenas duas impugnações. Em uma delas, o credor desistiu, antes da homologação, porque teve sua questão solucionada nas sessões de mediação. O plano de recuperação extrajudicial então foi homologado no dia 6 de julho, quatro meses depois do ajuizamento da cautelar.

De acordo com a advogada que assessora a Unimed-Rio na mediação, Juliana Bumachar, sócia do escritório Bumachar Advogados Associados, está acontecendo um boom de casos de mediação antes da recuperação judicial ou extrajudicial. “É um procedimento muito interessante porque a empresa tenta se antecipar e negociar soluções com seus credores, sem que já exista uma judicialização do problema”, diz.

O caso da Unimed-Rio, segundo Juliana, é um bom exemplo. “Houve uma preparação financeira e jurídica dos advogados para negociar, um acompanhamento de perto dos casos, o que fez toda a diferença para termos uma aprovação muito rápida e significativa”, afirma.

De acordo com a mediadora que atuou no caso da Unimed-Rio, Juliana Loss, sócia na Loss Andrade Solução de Conflitos, no começo das negociações é normal que os credores estejam já muito estressados e a empresa muito desgastada. Mas depois, nas mediações, chega-se a um número grande de acordos. “O mediador ajuda as partes a dialogar e buscar um acordo, o que é totalmente voluntário”, diz ela, acrescentando ser uma solução mais simples e barata do que levar o caso direto ao Judiciário.

No dia 15 de julho, a InterCement Brasil, que pertence à Mover (ex-Camargo Corrêa), informou ao mercado que conseguiu decisão favorável na Justiça de São Paulo determinando a suspensão de suas dívidas por 60 dias. A ideia era evitar o vencimento, no dia 17, de quase R\$ 3 bilhões. A dívida total do grupo é de quase R\$ 12 bilhões. A empresa afirmou em nota, na época, que o objetivo da decisão era garantir o resultado útil do processo de mediação iniciado com credores.

A Brasil Biofuels, também anunciou, em fevereiro, que conseguiu, na Justiça de São Paulo suspender por 60 dias ações e execuções de dívidas enquanto busca uma “solução consensual” com credores. A empresa iniciou um processo de mediação na Câmara Especial de Resolução de Conflitos em Reestruturação de Empresas (CamCMR) para tentar renegociar suas principais obrigações.

Outra mediação que ocorreu na Câmara da FGV Rio foi a da OSX. Em novembro, a empresa informou ao mercado que obteve liminar na Justiça do Rio para suspender cobrança de obrigações e dívidas por 60 dias. Em outubro, a empresa havia sido notificada pela operadora do Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), que não iria prorrogar o acordo de suspensão de cobranças (standstill) assinado no ano de 2018. No caso, contudo, a empresa entrou em recuperação judicial.

A advogada Samantha Longo, sócia do Longo Abelha Advogados, que atua em diversas mediações antecedentes, como no caso da OSX, Unigel e moinho Canuelas, afirma que o mais interessante dessas mediações é que o próprio devedor convida os credores para participar das negociações. “É um novo modelo que favorece a desjudicialização, proporciona um diálogo mais construtivo e não tem contraindicação. O devedor antecipa um movimento que pode acabar evitando até mesmo a sua recuperação judicial”, diz.

Entre os credores, afirma, podem ser chamados para negociar os bancos, os trabalhadores e até mesmo o Fisco. “Além disso, na mediação você pode criar outras soluções, que no processo de recuperação judicial fica mais engessado”, diz.

O interesse por essa mediação antecedente tem crescido entre as empresas, sobretudo porque tem aumentado também o conhecimento dos advogados sobre essa possibilidade, segundo Samantha.

“Além disso é um processo barato, não é caro como arbitragem e nem como um processo de recuperação judicial”.

As câmaras privadas de mediação, em geral, cobram uma taxa de registro (em torno de R\$ 10 mil a R\$ 30 mil), taxa de administração mensal e honorários do mediador (que cobra por hora e costuma ser bem menor do que honorário advocatício). Já na Justiça, somente o administrador judicial pode cobrar até 5% do valor da dívida - o que, em casos milionários ou bilionários, é muito significativo.

Com essa possibilidade nova de mediação, Samantha afirma que o sistema de insolvência criou degraus. O primeiro deles deve ser a mediação antecedente, o segundo a recuperação extrajudicial, e o terceiro, somente para casos mais graves, a recuperação judicial. “Na mediação existe muito mais liberdade, a vida da empresa não fica tão travada. Além disso, o empresário não fica com a pecha de fracassado nas costas. Ele está convidando seus credores para negociar, é outra situação.”

Procuradas pelo Valor, a Unimed-Rio e da Intercement informaram que não vão se manifestar. A assessoria de imprensa da OSX não foi localizada e a da Brasil Biofuels não deu retorno até o fechamento da edição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2024

SÃO FRANCISCO E ITAPOÁ NEGOCIAM PARCERIA PARA AMPLIAR CANAL

O aprofundamento do acesso da Baía da Babitonga (SC) pode sair de acordo inédito

Por Raphael Salomão — De São Francisco do Sul (SC) e São Paulo



Porto de São Francisco é administrado pelo governo de Santa Catarina e deve bater recorde de movimentação de carga neste ano, principalmente de soja em grão — Foto: Divulgação

Uma parceria entre setor público e privado está sendo negociada para bancar o aprofundamento do canal de acesso da Baía da Babitonga, no litoral de Santa Catarina. Na região, estão os portos de São Francisco do Sul, administrado pelo governo catarinense, e o de Itapoá, de gestão privada, que discutem um modelo de custeio da obra, orçada em R\$ 300 milhões.

Os responsáveis afirmam que o arranjo financeiro previsto para o projeto é inédito no país. Prevê que a Porto Itapoá financie a obra com recursos do seu próprio caixa. A execução ficará sob responsabilidade da SCPar Porto de São Francisco do Sul, autoridade portuária local. E o pagamento ao parceiro privado será feito com os recursos das tarifas de uso do canal de acesso, mais uma taxa de juros.

A proposta já foi apresentada ao governo federal, a quem cabe autorizar os trâmites. No dia 10 de junho, o governador Jorginho Mello se reuniu com o ministro dos Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, para discutir o modelo. Na segunda-feira (22), representantes do governo catarinense e da Secretaria de Portos voltaram a discutir o assunto, mas ainda não houve uma definição, informou ao Valor a Secretaria de Ferrovias, Portos e Aeroportos de Santa Catarina. A gestão portuária é de responsabilidade da União, mas, em São Francisco do Sul, a autoridade pública é delegada ao Estado de Santa Catarina.

O secretário estadual de Ferrovias, Portos e Aeroportos, Beto Martins, explica que todos os navios que adentram ao canal de acesso da Baía da Babitonga, independentemente do destino, pagam uma taxa de utilização, que vai para um caixa único da autoridade portuária. No caso, a SCPar Porto de São Francisco do Sul. Desse caixa sairá a quitação do financiamento com a Porto Itapoá, em condições que avalia serem mais vantajosas.



“O aval do Estado é de que será devolvido para eles esse adiantamento com as próprias taxas, em um prazo que nos permita fazer isso sem comprometer a manutenção do porto público. E com uma taxa bem abaixo do mercado”, afirma o secretário, mencionando que os custos desse capital para o governo serão próximos do mercado internacional e inferiores aos praticados hoje no sistema financeiro brasileiro.

O diretor-presidente da SCPar Porto de São Francisco do Sul, Cleverton Vieira, acrescenta que, nas condições atuais, a autoridade portuária não tem como bancar a obra sozinha, nem conseguir financiá-la com alguma instituição de fomento, como o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), por exemplo. Daí a importância desse modelo que une público e privado.

“Conseguimos construir esse modelo, que vai dar celeridade e segurança jurídica para fazer essa obra. O porto Itapoá vai adiantar o recurso e o de São Francisco do Sul vai executar. E a partir da receita dos navios que entram hoje e passarão a entrar no canal de acesso, vamos reservar o recurso e pagar de uma forma mais competitiva”, detalha o executivo.

O Porto de São Francisco do Sul é o maior de Santa Catarina e o sétimo do Brasil em movimentação de carga. Neste ano, vem registrando recordes. De janeiro a maio, foram 7,3 milhões de toneladas, 16% a mais que no mesmo período em 2023. Em maio, foram 1,4 milhão de toneladas, 22% acima de um ano atrás. Foi o quinto mês seguido de aumento, com liderança da soja em grão - 790 mil toneladas.

“Esse modelo vai dar celeridade e segurança jurídica para fazer a obra” — Cleverton Vieira

A Porto Itapoá, que administra o terminal no município, tem entre seus acionistas dois grandes operadores logísticos internacionais: a Maersk e a Hamburg Süd. Especializado em contêineres, registrou neste ano o melhor primeiro semestre de sua história, conforme os números publicados em seu site oficial.

De janeiro a junho, foram 597,338 TEUs (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés), 12% a mais do que no mesmo período em 2023. Nas exportações, as cargas refrigeradas se destacaram, com um crescimento de 43% nos primeiros seis meses do ano. Em junho, foram 109,889 mil TEU's no total, o melhor resultado mensal do ano, superando o registrado em abril.

Na visão da Porto Itapoá, as melhorias do canal de acesso da Baía da Babitonga vão ao encontro da estratégia de aumentar a capacidade nos próximos anos. Atualmente, a companhia recebe navios de contêiner com até 336 metros de comprimento. O plano é passar a operar com embarcações com pelo menos 366 metros, com uma quantidade mínima de restrições de maré nem de profundidade do canal de atracação.

“Para o porto ter capacidade de crescer em área e cais, precisa estar com o acesso adequado. É notório que os portos brasileiros têm ficado para trás em relação à demanda global no que se refere à navegação de contêiner”, analisa o diretor de desenvolvimento de negócios e de experiência do cliente da Porto Itapoá, Felipe Fioravanti Kaufmann.

Ele explica que a fase atual é de um memorando de entendimento, “caminhando para uma assinatura de contrato” entre Itapoá e São Francisco do Sul. A expectativa, de acordo com Kaufmann, é a de que o edital seja lançado ainda este ano, para que se avance nos trâmites de execução ainda no primeiro trimestre de 2025. Considerando o tempo estimado de execução de uma obra como esta, de seis a oito meses, a avaliação é de que será possível operar com as novas condições do canal de acesso da Baía da Babitonga no quarto trimestre do ano que vem.

O executivo não tem uma previsão de quanto tempo a Porto Itapoá levará para ter o retorno do investimento. Indica apenas que será um “prazo razoavelmente extenso”. Ele pontua, no entanto,

que a necessidade de melhorar as condições de acesso ao porto foi um importante motivador da parceria com a autoridade pública.

“Podia-se aguardar recurso público. Mas como o Estado foi receptivo para novas modelagens e como temos uma demanda represada, entendemos que seria mais célere caminharmos para uma parceria público-privada”, comenta Kaufmann.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 24/07/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

FROTA DE PORTA-CONTÊINERES TEM O CRESCIMENTO MAIS RÁPIDO DOS ÚLTIMOS 15 ANOS

Da Redação INDÚSTRIA NAVAL 24/07/2024 - 20:12



O setor marítimo está registrando um crescimento significativo na frota de navios porta-contêineres, com novas unidades em construção sendo entregues. Em 2024, a frota aumentou 1,6 milhão de TEUs. Comparado a um ano atrás, a capacidade aumentou 11%, para 29,5 milhões de TEUs. Este é o crescimento mais rápido da frota em 15 anos.

Durante o primeiro semestre, um total de 264 navios com capacidade combinada de 1,6 milhão de TEUs foram entregues pelos estaleiros, dois terços a mais do que no primeiro semestre do ano passado, quando o recorde anterior foi estabelecido. É os armadores seguem encomendando novas construções. No acumulado do ano, um total de 63 navios com uma capacidade combinada de 400 mil TEUs foram encomendados.

A alta demanda por navios tem impactado a atividade de reciclagem. Este ano, 36 navios porta-contêineres com uma capacidade combinada de 51 mil TEUs foram desmanchados.

O crescimento mais rápido está sendo visto em embarcações que variam de 12 mil a 17 mil TEUs e representa mais de 50% da capacidade encomendada.

A capacidade da frota de contêineres deve exceder 30 milhões de TEUs pela primeira vez no final do terceiro trimestre e atingir 30,5 milhões até o final de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2024

PORTO DO ITAQUI INICIA CONSTRUÇÃO DO BERÇO 98

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2024 - 19:47



O Porto do Itaqui iniciou, na manhã nesta quarta-feira (24), as obras do Berço 98. A primeira camisa metálica do novo berço foi cravada, simbolizando o início construtivo do projeto que ampliará a capacidade de exportação do estado do Maranhão.

Com investimento de R\$ 289 milhões, o novo berço terá profundidade de até 18 metros e dimensão de 320m x 40m, o que permitirá a atracação de navios de grande porte, além de aumentar a capacidade de exportação do porto em mais de oito milhões de toneladas por ano, impulsionando, em cerca de 20%, o seu faturamento anual.

"O Berço 98 é um projeto estratégico para o desenvolvimento econômico do Maranhão. Com ele, consolidaremos nossa posição como um dos principais portos do Brasil e abriremos novas oportunidades para os produtores locais. Estamos comprometidos em entregar esta obra no prazo, garantindo qualidade e eficiência em todas as etapas", disse o presidente do porto, Gilberto Lins.

"Hoje foi posicionada e cravada a primeira camisa metálica utilizando o martelo vibratório. Em breve, começaremos o posicionamento e cravação da segunda camisa metálica e seguiremos com um trabalho contínuo e intenso até a conclusão da obra", explicou o diretor de Engenharia e Manutenção da EMAP, Ricardo Miranda.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 24/07/2024

EBNS AMPLIARAM ESTRATÉGIAS PARA ENCARAR NOVA ESTIAGEM NO NORTE

Por Danilo Oliveira **NAVEGAÇÃO 24/07/2024 - 19:38**



Estiagem prejudicou severamente navegação na região Amazônica em 2023 (Arquivo/Foto: Agência Brasil)

Após experiência do último ano, empresas ajustaram ou desenvolveram novas soluções, que incluem estruturas flutuantes temporárias para transbordo de cargas de navios para barcaças em áreas estratégicas

A estiagem de 2023 na região Norte foi considerada pelo setor de navegação como uma das mais prolongadas e intensas que se tem registro no Brasil. As condições levaram à paralisação da atividade, impacto que nunca havia acontecido antes, gerando gargalos em diversos elos da cadeia logística. Com esse cenário próximo de se repetir em 2024, empresas brasileiras de navegação vêm cobrando governo e autoridades por medidas efetivas para evitar novos problemas. Paralelamente, as EBNs estão desenvolvendo novas estratégias comerciais ou aperfeiçoando soluções logísticas adotadas na crise anterior para não deixar os embarcadores desassistidos.

A Mercosul Line, do grupo CMA CGM, afirma estar preparada em caso de nova seca em 2024, com soluções ágeis, como o transbordo de cargas de navios para barcaças fluviais em Itacoatiara (AM) por meio de cais flutuante temporário. Também podem ser utilizadas barcaças fluviais de Manaus (AM) a Belém (PA), além de conexão por caminhão de Belém ao Porto do Pecém (CE) e transbordo para navios. A Mercosul Line oferece serviços regulares semanais de/para Manaus, cidade que é servida por um serviço de cabotagem que conecta a outros portos brasileiros, oferecendo conexões de/para todo o mundo.

A Mercosul Line destacou ter sido, no período crítico do ano passado, a empresa de cabotagem que conseguiu escalar os portos da região por mais tempo, sendo a última a parar e a primeira a retomar as operações de serviços regulares em 2023, graças à sua frota otimizada. "Após a grave e histórica seca que impediu a chegada de navios ao porto de Manaus, impactando as operações de exportação, importação e cabotagem no Norte do Brasil, o CMA CGM Aristote atracou na Amazônia, simbolizando os esforços do grupo para restabelecer o comércio, contribuindo para a Zona Franca de Manaus e para a economia brasileira", manifestou a empresa em nota.

A Norcoast, que iniciou operações na costa brasileira no início de 2024, possui escalas semanais no Porto de Manaus, com movimentações superiores a 1.000 contêineres por escala. A empresa acredita que, independente do tempo que está operando, as dificuldades e desafios são os mesmos das empresas estabelecidas há mais tempo. A avaliação é que a estiagem na região norte trará, como no ano passado, um elemento adicional de complexidade, caso as medidas do governo com a infraestrutura não tenham a eficácia esperada.

"Todos os modelos climáticos que tivemos acesso mostram que a estiagem está relacionada ao aquecimento global, diferentemente ao que se acreditava que era um fenômeno relacionado ao El



Niño”, comentou o CEO da Norcoast, Gustavo Paschoa. Ele acrescentou que esta mudança faz acreditar que estiagens mais severas na região norte serão uma constante, não somente para este ano, mas também para os anos subsequentes.

Paschoa disse que a Norcoast apoia as medidas do governo federal para que a dragagem licitada tenha efetividade e que haja condições de navegar até a região de Manaus sem restrições relacionadas ao período de estiagem. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) e o governo do Amazonas, as expectativas são positivas quanto ao processo de dragagem na foz do Rio Madeira e na localidade do Tabocal, que são as duas áreas críticas de acesso da navegação até Manaus.

Ele explicou que, como contingenciamento, a Norcoast vem trabalhando junto à parceira Superterminais, para ter a possibilidade de montagem de um píer flutuante na região antes desses dois pontos de restrição, para uma operação de transbordo do navio para balsas. A medida tem como objetivo uma preparação para dar continuidade à operação da EBN, de forma a atender a região de Manaus, tanto sua indústria, como para os produtos de consumo para a sociedade em geral.

A Log-In observa que, embora sazonal, a estiagem do rio sempre representou uma preocupação para operadores logísticos, indústrias e a população em geral. No entanto, o ano de 2023 foi considerado diferente, pois o desafio enfrentado foi ainda maior. “A estiagem, além de mais prolongada, foi mais intensa do que nos anos anteriores, levando à paralisação da navegação de navios de maior porte, algo que nunca havia acontecido antes”, lembrou o vice-presidente de navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch.

Desde o início do ano, a Log-In tem trabalhado, em conjunto com parceiros e autoridades, na busca de soluções, considerando diversos cenários. A principal alternativa será a construção do píer temporário em Itacoatiara, onde o excesso de carga será transbordado para embarcações menores, seguindo o trânsito para Manaus. Outra opção, a depender de alguns gatilhos, é o acionamento de planos complementares, como o uso de balsas e pequenos navios via transbordo, o que poderá ocorrer em Vila do Conde (PA), Santarém (PA) ou em Macapá (AP). A Log-In também desenvolveu um produto rodo-fluvial via Tecmar, empresa de transporte rodoviário do grupo.

Na estiagem de 2023, a Log-In conseguiu implementar soluções em tempo hábil para continuidade dos serviços, desenvolvendo alternativas juntamente com as empresas do grupo, Tecmar Transporte & Logística e a Oliva Pinto. Voloch disse que a empresa foi pioneira nas soluções de escoamento através de balsas, assegurando o escoamento da produção e abastecimento da população e indústrias locais, até que a navegação fosse restabelecida. “Apesar de todo o esforço colocado em prática, praticamente todo o transbordo de carga foi feito num único porto, Vila do Conde, que não suportou o abrupto incremento de volume, ocasionando rupturas dolorosas”, lamentou.

Voloch salientou que a presença da Log-In na região norte é significativa e estratégica para suas operações logísticas. No último ano, como parte do plano de expansão, a empresa aumentou a capacidade marítima na conexão da região aos demais portos brasileiros. Atualmente, atende a região com dois serviços semanais regulares, com navios de 3.000 TEUs de capacidade nominal.

Além da cabotagem, a Log-In possui uma operação de transporte terrestre e armazenagem, através da Tecmar Norte, empresa do grupo com operações em Manaus e Roraima. Em Manaus, a infraestrutura abrange 80 mil metros quadrados (m²) e capacidade para armazenar 7.840 TEUs, além de um armazém de 12 mil m². Ambas as filiais integram os modais rodoviários (fracionado e lotação), realizam operações de cabotagem a partir de Manaus e oferecem serviços de transporte de contêineres.

A A.P. Moller-Maersk informou à Portos e Navios que acompanha constantemente a situação dos rios da região do Amazonas. Com base em informações registradas pelas réguas da Agência Nacional de Águas (ANA) e em análises preditivas de dados da região, a empresa identificou fortes

indícios de que haverá novamente restrições na navegabilidade durante o período de seca, entre os meses de setembro de 2024 e início de 2025.

“Seguindo com propósito de oferecer as melhores soluções logísticas e de apoiar indústrias, produtores e a população nos locais onde operamos, minimizando as chances de um possível desabastecimento em 2024, trabalhamos intensamente, junto aos fornecedores locais de infraestrutura logística e autoridades competentes, para buscar alternativas que reduzissem os impactos durante esse período”, destacou a Maersk.

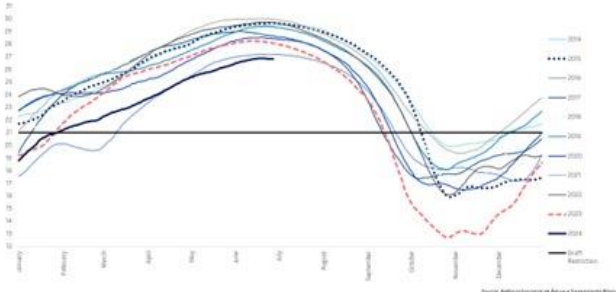


grafico-evolucao-profundidade-rio-amazonas-manaus.jpeg

Em nota, a Maersk, que opera na cabotagem brasileira por meio de sua subsidiária Aliança, relatou que vem atuando próximo ao governo federal para que a dragagem dos rios da região amazônica seja viabilizada o quanto antes, contribuindo para melhorar a navegabilidade nos rios da região. No entanto, as previsões para 2024 apontam que, mesmo com a realização dessa intervenção, haverá severas restrições na passagem dos navios. O gráfico (foto) mostra a evolução da profundidade do Rio Amazonas, em Manaus.

A Maersk tomou a decisão de comunicar a situação aos clientes, com a devida antecedência, solicitando o adiantamento, o quanto fosse possível, do transporte de suas cargas para/da região. Diferente de outros anos, em que a taxa emergencial e temporária Low Water Surcharge (LWS) era cobrada isoladamente, a empresa disponibilizou em 2024, pela primeira vez, uma solução logística e integrada de serviços, já incluída no valor cobrado, assumindo a viabilidade da solução de píer provisório e flutuante.

De acordo com a Maersk, a solução foi resultado da busca em atender às necessidades dos clientes em condições adversas e contempla o transporte via píer provisório em Itacoatiara, com o transbordo de cargas dos navios para balsas até Manaus e, da mesma forma, no sentido contrário. O pacote abrange ainda a possibilidade de transbordo e armazenamento de carga, caso necessário, nos terminais de Pecém (CE), Vila do Conde (PA) ou nos demais portos de conexão, no Brasil ou no exterior. Segundo o armador, no valor adicional de serviço único por contêiner, durante todo o período de seca, já estão inclusos os serviços, taxas e seguro adicional de carga. Também é considerado o fator de limitação de capacidade dos navios.

A Maersk frisou que a incidência desse valor cessará tão logo as condições de navegação retornem ao normal. O grupo ressaltou que o início da vigência dependerá do local de origem ou destino da carga. Para as cargas internacionais, o período de início leva em consideração a data planejada para a chegada/saída da carga do Brasil. “Reiteramos o nosso compromisso com a sociedade amazonense, seguiremos atentos às mudanças diárias na região e em constante contato com os nossos clientes e com as autoridades competentes, com o objetivo de minimizar os impactos dessa situação à economia e à população local”, afirmou a empresa.

Paschoa, da Norcoast, considera que a estiagem em si não trará nenhum custo adicional caso se consiga manter, por meio de dragagem, uma profundidade mínima para a navegação no Rio Amazonas. O problema, porém, surge se a profundidade limitar a capacidade dos navios, ou mesmo a solução de contingenciamento, podendo gerar custos adicionais para acomodar o manuseio extra do contêiner, a montagem da infraestrutura necessária à operação, e o uso das balsas para dar continuidade às operações no Porto de Manaus.

O CEO da Norcoast disse ainda que o planejamento operacional muda bastante, uma vez que a empresa precisa redesenhar escalas, tempos de atendimento de janelas, além de entender como os outros portos do Nordeste, por exemplo, serão impactados com o aumento das cargas, possivelmente, redirecionadas a eles. “Isso traz uma complexidade ainda maior, vista no ano passado com terminais congestionados, falta de caminhos para fluir as cargas, etc (...). Isso tudo

impacta nosso planejamento operacional e estamos nos preparando da melhor maneira possível”, afirmou.

Dados da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) relativos ao segundo trimestre de 2024 indicam que a indústria da região se prepara para uma nova seca no Amazonas, considerando que houve crescimento do número de contêineres embarcados em Manaus sem o mesmo crescimento no desembarque. O diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, explicou que, analisando separadamente os números de Manaus, é possível perceber que a estiagem na região norte ainda não está afetando as EBNs, porém há indícios de que haverá uma seca comparável à vivenciada em 2023.

A Abac projeta que, já a partir de agosto, as empresas podem começar a sentir o efeito dessa condição climática. “Percebemos um aumento das cargas embarcadas, que não são acompanhadas pelo mesmo volume desembarcado, o que pressupõe que a Zona Franca de Manaus está se preparando para a seca que está por vir”, analisou Resano.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2024

CBO FECHA PARCERIA COM EQUINOR PARA OPERAR PSV DELTA CARDINAL

Da Redação NAVEGAÇÃO 24/07/2024 - 19:33



A CBO assinou um contrato com a Equinor Brasil para operar o PSV Delta Cardinal, em colaboração com a Delta Logistics Limited. A operação teve início em julho e tem previsão de duração de um ano.

Com essa adição, a frota de embarcações de apoio da CBO agora conta com 45 navios sendo 23 PSVs (Platform Supply Vessel), 13 AHTSs (Anchor Handling Tug Supply Vessel), 6

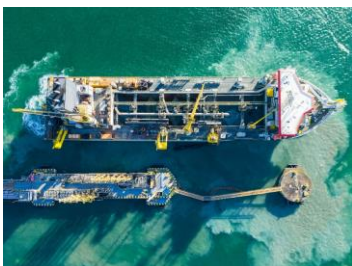
RSVs (ROV Support Vessel) e 3 OSRVs (Oil Spill Response Vessel).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2024

CHEGADA DA DRAGA GALILEO GALILEI A SALVADOR PARA NOVA CAMPANHA DE DRAGAGEM

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2024 - 19:33



Divulgação

A draga Galileo Galilei, do Grupo Jan De Nul, chegou nesta terça-feira (23), em Salvador, na Bahia, para executar uma nova campanha de dragagem. Recentemente, a draga realizou uma dragagem emergencial no Porto de Rio Grande (RS), removendo cerca de 700 mil metros cúbicos entre os dias 3 e 13 de julho.

Com capacidade de transportar até 18.000 metros cúbicos em sua cisterna, a draga Galileo Galilei, do tipo HOPPER, irá desempenhar uma sequência de campanhas de dragagem no país. A primeira operação será no Terminal Marítimo de Madre de Deus (TEMADRE), na Bahia, com serviços de dragagem de manutenção do leito marinho do canal de acesso, seguida por atividades na região Norte do Brasil.

A Jan De Nul tem realizado diversas obras de infraestrutura no Brasil, incluindo dragagens na Bacia Amazônica, nos rios Madeira e Amazonas, no Terminal de Regaseificação de GNL de São Paulo (TRSP) em Santos (SP), e obras de proteção e recuperação contra erosão costeira na Praia Central de Balneário Camboriú (SC) e Matinhos (PR).

Segundo a Jan De Nul do Brasil, ainda no segundo semestre de 2024, está prevista a mobilização de outras dragas da frota da empresa, com tecnologias e portes variados, para cumprir os compromissos já assumidos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2024

TECON SALVADOR RECEBE NAVIO COM 366M DA MSC E INICIA ROTA REGULAR PARA ÁSIA

Por Danilo Oliveira PORTOS E LOGÍSTICA 24/07/2024 - 11:14



Navio 'MSC Orion' (Divulgação Wilson Sons)

Com chegada do 'MSC Orion', nesta quarta-feira (24), terminal operado pela Wilson Sons espera captar novas cargas com destino ao Oriente Médio e a países asiáticos

O Tecon Salvador (BA), operado pela Wilson Sons, recebeu, nesta quarta-feira (24) o navio MSC Orion, com 366 metros de comprimento e calado de 16 metros, com capacidade para transportar 15 mil contêineres. Nessa operação inicial, o navio demandou a movimentação de 700 contêineres. Com o marco do primeiro classe New Panamax a trafegar pelas águas da Baía de Todos os Santos, o terminal inaugurou uma rota regular do Nordeste para a Ásia, com escalas semanais e porta-contêineres com as maiores dimensões presentes na costa brasileira. A expectativa da empresa é que a conexão direta com países asiáticos beneficie exportadores e importadores das regiões Nordeste e Norte do país, além de estados do Centro-Oeste e Sudeste.

O diretor-executivo do Tecon Salvador, Demir Lourenço, disse que a entrada desse novo serviço escalando o Brasil é bastante importante para o grupo, sobretudo num cenário global com problemas logísticos causados por conflitos geopolíticos e com a alta ocupação dos navios. Ele ressaltou que hoje não existe serviço regular ao norte do Rio de Janeiro com escala direta para Ásia. "Todos ao norte do Rio de Janeiro hoje somos atendidos por transbordos acontecendo no Brasil, ou em portos do Caribe ou da Europa. A partir da escala direta, passamos a ter condição melhor de transit time e, provavelmente, de frete mais competitivo", afirmou Lourenço à Portos e Navios.

Entre os principais segmentos da exportação que poderão se tornar usuários desta linha direta, estão o algodão baiano, carne, frutas, celulose, químicos e petroquímicos. Nas importações, os segmentos de energia renovável, químicos e petroquímicos, automotivo, fertilizantes, eletroeletrônicos também estão no radar da operadora do terminal.

Lourenço contou que existe um potencial de cargas dentro da hinterlândia de atuação do Tecon que hoje não é movimentado por Salvador e que, até então, não contavam com escalas de diretas. Ele citou que, até o ano passado, praticamente 100% da produção de algodão do oeste da Bahia destinada à China era movimentada pelo Porto de Santos (SP), apesar de a zona produtora ficar a uma distância duas vezes maior em relação a Salvador. O algodão dessa região vai de caminhão até o porto paulista viabilizado por conta da escala direta.

Outro caso, segundo Lourenço, é de frutas do Vale do São Francisco, como uvas e mangas, que não são exportadas para a China por causa do fator transit time. Por conta da necessidade de transbordo, o tempo da logística não oferece garantias de que as frutas cheguem às prateleiras dos supermercados em outros países com alta qualidade de consumo. Com a escala direta em Salvador, existe a possibilidade de exportação para novos destinos.

Recentemente, a Wilson Sons concluiu um ciclo de investimentos no Tecon Salvador. O diretor-executivo do terminal disse que a operação do navio com essas dimensões hoje é fruto de um longo processo, que começou em 2014 com a solicitação de antecipação da renovação do arrendamento e contrapartidas que foram firmadas na época para a ampliação de cais e da capacidade. O aditivo,



assinado em 2016, prorrogou o arrendamento por 25 anos, até 2050. Desde então, duas das três fases de investimentos foram concluídas.

Em 2018, o Tecon Salvador foi o segundo terminal portuário do Brasil a ter o canal de acesso e a bacia de evolução homologados para navios classe New Panamax. “Temos capacidade ociosa e passamos para os armadores essa capacidade, o nível de eficiência e nossa produtividade. Isso é bem visto pelos armadores que estão buscando oportunidades ao longo da costa onde podem movimentar mais cargas”, vislumbrou Lourenço.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 24/07/2024

PETROBRAS ABRE LICITAÇÃO PARA AFRETAR ATÉ 4 SONDAS DE PERFURAÇÃO OFFSHORE

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 23/07/2024 - 21:59



Arquivo/Divulgação

Edital, publicado esta semana, prevê equipamentos com posicionamento dinâmico, divididos em três lotes. Propostas devem ser abertas em agosto

A Petrobras abriu uma licitação de abrangência internacional para contratação de até 4 sondas de perfuração marítima com posicionamento dinâmico, divididas em três lotes. O aviso foi publicado no Diário Oficial da União da última segunda-feira (22) e a abertura das propostas para afretamento e prestação dos serviços operacionais está prevista para o próximo dia 12 de agosto. A companhia prevê que os serviços tenham início de janeiro de 2026 a março de 2026, no caso do primeiro lote, e de setembro de 2025 a março de 2026, para os lotes 2 e 3.

De acordo com o edital, o lote 1 prevê uma sonda de posicionamento dinâmico e alta especificação equipada com Managed Pressure Drilling (MPD), Riser Analysis em tempo real e supressores de vórtices de corrente marinha (fairings). O segundo lote será composto por uma sonda de posicionamento dinâmico e alta especificação equipada com Riser Analysis em tempo real, enquanto o lote 3 poderá ser de até duas sondas de posicionamento dinâmico e alta especificação.

O prazo de execução dos contratos é de 1.095 dias, prorrogável mediante acordo entre as partes e por meio de aditivo até o limite de 1.825 dias do prazo de vigência contratual para todos os lotes. O prazo de mobilização é de até 415 dias para o lote 1 e de até 365 dias para os lotes 2 e 3, em todos os casos contados a partir da assinatura do contrato.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 23/07/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 24/07/2024