

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 065/2024
Data: 25/07/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NÃO SERÁ AFETADO POR CORTE NO ORÇAMENTO DO GOVERNO FEDERAL, GARANTE SECRETÁRIA	4
TECNOLOGIA OTIMIZA OPERAÇÕES COM NAVIOS NOS PORTOS BRASILEIROS	5
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	6
ARMANDO NETO: “PERNAMBUCO PRECISA ENTENDER SEUS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS”	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	7
MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITA O ESPÍRITO SANTO PARA ANUNCIAR INVESTIMENTOS DE QUASE R\$ 3 BILHÕES	7
PORTAL PORTO GENTE	8
PORTO DE SANTOS: AGRONEGÓCIO ELEVA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS, SUPERANDO RECORDES MENSAL E SEMESTRAL	8
CAMINHONEIROS COMENTAM SOBRE AS SUAS CONQUISTAS E AVANÇOS PARA A PROFISSÃO	9
REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS COMO DEBATE NACIONAL	11
BE NEWS – BRASIL EXPORT	12
EDITORIAL – PORTO DE SALVADOR, UM MARCO NA LOGÍSTICA BRASILEIRA	12
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	13
<i>Divisor de águas</i>	13
<i>E Santos?</i>	13
<i>Em estudos</i>	13
<i>Investimento capixaba 1</i>	13
<i>Investimento capixaba 2</i>	13
NACIONAL - VOA BRASIL É LANÇADO COM PASSAGENS A R\$ 200 PARA APOSENTADOS	14
REGIÃO CENTRO-OESTE - SUZANO INICIA OPERAÇÃO DA MAIOR LINHA DE PRODUÇÃO DE CELULOSE DO MUNDO	15
NACIONAL - EXECUTIVO DO GRUPO MAERSK É HOMENAGEADO PELA FAB	16
REGIÃO NORDESTE - TECON SALVADOR RECEBE PRIMEIRO NAVIO DE 366M E INAUGURA NOVA ROTA	17
REGIÃO NORDESTE - FUNDO DO NORDESTE LIBERA R\$ 92 MI PARA PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA	19
REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NA ZPE CEARÁ SOBE 5,8% NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	20
REGIÃO SUL - COM RECORDE, PORTO ITAPOÁ FECHA 1º SEMESTRE COM ALTA DE 12%	20
REGIÃO SUL - APÓS DRAGAGEM, CANAL DE RIO GRANDE RETOMA CALADO DE 12,80M	21
BAHIA ECONÔMICA - BA	22
GOVERNO DO ESTADO PLANEJA INVESTIR R\$ 140 MILHÕES EM GERENCIAMENTO DE OBRA DO VLT DE SALVADOR	22
BORBOREMA MINERAÇÃO ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES DE APOIO INSTITUCIONAL COM GOVERNO DO ESTADO, POR MEIO DA SDE	23
CODEBA TEM INVESTIMENTO DE R\$200 MILHÕES PARA DRAGAGEM, A FIM DE RECEBER NAVIOS DE 400 METROS, DIZ PRESIDENTE DA PASTA	24
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	24
PISTA DE RODOVIA DO LITORAL DE SP FICARÁ FECHADA POR 12 DIAS PARA OBRAS; VEJAS DATAS.....	24
COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,5 BI NA 3º SEMANA DE JULHO	25
EM CLIMA DE OLIMPÍADAS: SÃO PAULO TAMBÉM SE DESTACA NO COMÉRCIO EXTERIOR COM A FRANÇA	26
BRACELL E PARCEIROS DA EDUCAÇÃO CAPACITAM 24 MIL EDUCADORES DA REDE PÚBLICA DE SÃO PAULO	27
JORNAL O GLOBO – RJ	27
TAXAÇÃO DE SUPER-RICOS É DIFÍCIL DE COORDENAR, E EUA NÃO VEEM NECESSIDADE DE ACORDO GLOBAL, DIZ YELLEN... ..	27
GOVERNO VAI RECADASTRAR BENEFICIÁRIOS DO BPC E APERTAR REGRAS APÓS BLOQUEIO NO ORÇAMENTO	29
PRÉVIA DA INFLAÇÃO DE JULHO DESACELERA E FICA EM 0,3%, COM RECUO NO PREÇO DOS ALIMENTOS	30
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	31
ELETOBRAS DEVE CEDER AO GOVERNO LULA MAIS DOIS ASSENTOS NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO.....	32
‘O GOVERNO FOI INGÊNUO DE ACHAR QUE AS PESSOAS NÃO REAGIRIAM À ALTA DE IMPOSTOS’, DIZ DUQUESA DE TAX.....	33
FINANÇAS COM AMBICÕES SOCIOAMBIENTAIS PRECISAM SE AJUSTAR À REALIDADE DO ‘MAINSTREAM’ ECONÔMICO	39
BRASIL TEM DÉFICIT DE US\$ 4 BI EM CONTA CORRENTE EM JUNHO, MAIOR PARA O MÊS DESDE 2014, DIZ BC	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	42
A INVESTIDA CONTRA O DEVEDOR CONTUMAZ.....	42
ADESÃO DE COMPANHIAS AÉREAS AO VOA BRASIL É VOLUNTÁRIA	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 065/2024
Página 3 de 51
Data: 25/07/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

BRASIL CUSTEARÁ 50% DA ALIANÇA CONTRA FOME	45
G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO	46
VOA BRASIL: GOVERNO LANÇA PROGRAMA COM PASSAGENS A R\$ 200 PARA APOSENTADOS DO INSS; VEJA REGRAS	46
PORTAL PORTOS E NAVIOS	48
PORTO DE ARACRUZ (ES) RECEBE INVESTIMENTOS DE R\$ 2,7 BILHÕES	48
FROTA OFFSHORE ENCERRA SEMESTRE COM 445 EMBARCAÇÕES	49
MOVIMENTO DE CARGAS NAS FERROVIAS DE SC CRESCE 8,9% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024	50
MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS AUMENTOU NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024	50
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	51
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	51



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ NÃO SERÁ AFETADO POR CORTE NO ORÇAMENTO DO GOVERNO FEDERAL, GARANTE SECRETÁRIA

Em entrevista para A Tribuna, Mariana Pescatori, do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), disse que a verba para a obra está garantida

Por Maurício Martins



Nenhuma obra estruturante no Porto de Santos terá recursos congelados, afirma Mariana Pescatori (Alexsander Ferraz / AT)

O túnel submerso entre Santos e Guarujá não será impactado pelo congelamento de R\$ 15 bilhões (R\$ 11,2 bilhões bloqueados e R\$ 3,8 bilhões contingenciados) do Orçamento do Governo Federal deste ano, oficializado na segunda-feira (22). A afirmação é da secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Mariana Pescatori.

Em entrevista para A Tribuna, ela disse que nenhuma obra estruturante prevista para o Porto de Santos perderá dinheiro.

“Em Santos todos os empreendimentos públicos do PAC (Plano de Aceleração de Crescimento) estão sendo realizados com recursos próprios da Autoridade Portuária de Santos (APS), que tem caixa para investimentos. Então não tem corte, porque o congelamento é só no Orçamento da União”, diz a secretária.

Ela explica que espera o detalhamento de cada pasta, por parte do Ministério da Fazenda, para saber os impactos nos empreendimentos nos demais portos, aeroportos e hidrovias, o que ocorrerá na próxima terça-feira. “Ainda não sei se haverá e de quanto será o contingenciamento do nosso orçamento”.

Ligação seca

A secretária lembra que o túnel, calculado em R\$ 6 bilhões, terá o valor dividido entre APS e Governo do Estado. Além disso, Mariana cita que a intenção é ter investimento privado na obra, já que haverá uma concessão para a exploração do pedágio da ligação seca. “O túnel será feito com uma parceria público-privada (PPP), estamos fazendo estudos para seguir nesse sentido”.

A empresa que ganhar a concessão, diz ela, vai construir o túnel e operar por um período. “Mas para o projeto ficar de pé, vamos ter um aporte (de dinheiro público): uma parte da APS e outra do Governo do Estado. Porque a concessão não era viável só com as tarifas que serão cobradas dos usuários. Seguimos com o processo”.

A Tribuna havia entrado em contato, na segunda-feira, com o MPor e com a APS para esclarecer a situação, mas ambos não se manifestaram sobre os questionamentos da Reportagem.

O projeto

O projeto do Estado prevê um túnel de 870 metros de extensão embaixo do mar. Com profundidade de 21 metros, será o primeiro túnel da América Latina feito nesse modelo. Atualmente, a travessia é feita por balsa ou por cerca de 40 km de rodovia.

A proposta de trecho liga as regiões de Outeirinhos e Macuco, em Santos, a Vicente de Carvalho, em Guarujá. O traçado ainda não está totalmente definido. Há críticas sobre possíveis desapropriações.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/07/2024

TECNOLOGIA OTIMIZA OPERAÇÕES COM NAVIOS NOS PORTOS BRASILEIROS

Principais ganhos são a melhora na eficiência operacional do embarque e desembarque de navios
Por ATribuna.com.br



Com essa otimização dos processos nos portos próprios, a companhia contabiliza uma redução mensal de 50 horas no tempo de operação (Divulgação/VLI)

Com a implantação do Sistema de Planejamento de Embarque e Desembarque de Navios (Speed) no Terminal Marítimo Inácio Barbosa (TMIB), localizado na Barra de Coqueiros, em Sergipe, todos os portos próprios da companhia passam a contar com essa ferramenta pioneira, que promove mais eficiência nas operações de carga e descarga dos navios. A tecnologia já estava implantada no Terminal Integrador Portuário Luiz Antonio Mesquita (Tiplam), na Baixada Santista, e no Terminal Portuário São Luiz (MA), ambos da VLI.

Com essa otimização dos processos nos portos próprios, a companhia contabiliza uma redução mensal de 50 horas no tempo de operação. Os principais ganhos com esta ferramenta são a melhora na eficiência operacional do embarque e desembarque de navios, além da geração de mais capacidade de movimentação de carga nos portos.

Antes do Speed, o plano de embarque e desembarque de navios era feito exclusivamente pelo capitão e com foco exclusivo na estabilidade do navio, sem preocupação com o tempo necessário para a conclusão do embarque ou desembarque. Desta forma, o tempo de operação era diretamente comprometido.

De acordo com o gerente de Transformação Digital para Portos e Terminais da VLI, Luciano Gonçalves Pereira, o software permite planejar essas atividades, bem como simular cenários otimizados, de forma a aumentar a simultaneidade da operação dos descarregadores de navios (DNs). “Os planos e simulações consideram a estabilidade do navio e outras variáveis identificadas durante a operação para garantir a segurança estrutural da embarcação.”

Com essa iniciativa, criada nas jornadas de intraempreendedorismo da VLI, a empresa se tornou pioneira na proposição de planos de embarque e desembarque, considerando a capacidade operacional dos portos, os interesses dos clientes e garantindo a estabilidade e a segurança dos navios, de forma personalizada para cada embarcação.

Além de estar integrado às operações no TMIB, Tiplam e TPSL, a VLI também implantou o Speed no Porto do Pecém (CE) e no Terminal de Produtos Diversos, localizado no Complexo de Tubarão em Vitória (ES), onde a companhia opera por meio de contratos logísticos.

Sobre o TMIB

A VLI é operadora e administradora portuária do TMIB desde 2013. No local, são movimentados grãos sólidos e líquidos e grãos, sendo realizadas também operação offshore, dando suporte para as embarcações de apoio às plataformas de petróleo próximas à costa.

Único terminal portuário do estado, o Terminal Marítimo Inácio Barbosa se consolida como alternativa ao agronegócio da região do Arco Norte e sua flexibilidade também proporciona movimentações de insumos da construção civil e mineração, entre outros.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 25/07/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

ARMANDO NETO: “PERNAMBUCO PRECISA ENTENDER SEUS OBJETIVOS ESTRATÉGICOS”

Cenário global abre leque de oportunidades para a reindustrialização, segundo Armando Neto
Por *Patricia Raposo - patricia.raposo@movimentoeconomico.com.br*



Conselheiro da CNI, Armando Monteiro Neto diz que há um cenário de oportunidade para a indústria nacional/Foto: Agência Brasil

A industrialização no Brasil foi tardia e desindustrialização, precoce. A participação da indústria no Produto Interno Bruto (PIB) ficou reduzida a menos da metade do que representava nos anos 90. Naquela época, a indústria de transformação chegou a contribuir com 28% para o PIB brasileiro. Hoje representa pouco mais de 11%.

Naqueles anos, a indústria brasileira era forte. Respondia por 2,5% do valor da indústria de transformação global. Atualmente o setor responde por apenas 1,2% do PIB da indústria mundial.

Os números foram trazidos pelo ex-senador Armando Monteiro Neto numa palestra do projeto Pernambuco em Perspectiva, promovido pela Rede Gestão e Revista Algomais, na última terça-feira. A despeito desse cenário desolador, Monteiro Neto, que tem uma história de longa relação com o setor – foi industrial, ex-presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI) por 8 anos e é seu conselheiro emérito – entende que há um momento de grande oportunidade para a indústria nacional se reerguer, graças a um cenário que se inverte.

Lá atrás, Estados Unidos e Europa decidiram transferir suas indústrias para Ásia em busca de mão de obra barata. Acabaram por ajudar a China a se tornar a potência industrial que hoje ameaça muitas economias. Só quando a pandemia da Covid-19 paralisou as cadeias de suprimentos, as nações perceberem que estavam muito dependentes do país asiático.

Soma-se a este cenário, o agravamento das tensões geopolíticas, o acirramento da guerra comercial entre os norte-americanos e chineses e o desafio da descarbonização. Pois bem, tudo isso, no entendimento de Armando Neto abre um leque de oportunidades para a reindustrialização – ou neindustrialização – do Brasil. Porque esses fatores estão levando diversas nações a querer as cadeias de valor de volta em seus territórios ou o mais próximo geograficamente possível.

Armando Neto aprova MIB

“É preciso que o Brasil se prepare para esse momento e que haja recrudescimento do protecionismo”, defende Armando Neto. Ele ressalta a importância do novo programa do governo federal – Nova Indústria Brasil (MIB) –, que considera “bem endereçado”, porque contempla interesses maiores da sociedade como, por exemplo, a necessidade de investimentos no complexo de saúde e os desafios da transformação digital, bioeconomia e transição energética.

O ex-senador exalta sua preocupação com Pernambuco, que “precisa entender seus objetivos estratégicos” e estar atento a esses eixos definidos pela nova política industrial brasileira. Ele diz já ter registros de que no Nordeste há estados que já estão usando mais recursos do que Pernambuco nesta nova fase do MIB. E sugere que se crie um mecanismo institucional para acompanhar como Pernambuco vai se inserir nessa nova política industrial. E ressalta: “É preciso planejamento”.



O mercado de eventos de negócios em Pernambuco está em pleno aquecimento com a inauguração das novas salas do Pernambuco Centro de Convenções. A inauguração será nesta quinta (25), com a realização do Conexão Recife CVB, organizado pelo Recife Convention & Visitors Bureau (Recife CVB). O encontro vai reunir empresas organizadoras e entidades. Para este ano, são esperadas 50 mil pessoas em eventos em Pernambuco. O gasto do turista de eventos é três vezes maior que o do turista de lazer.

Deloitte

Edson Cedraz assumiu a liderança da área de Government & Public Services da Deloitte no Brasil, onde é sócio e atua há mais de 20 anos. Cedraz é, também, líder para as regiões Norte e Nordeste, bem como para o escritório da Deloitte em Brasília.

Pensões e regulações

A previdência privada e a regulação que alcança os fundos de pensões estarão no centro do debate no painel de abertura do Encontro dos Profissionais de Investimentos e Previdência dos Fundos de Pensão do Norte e Nordeste (EPINNE-EPB 2024). A discussão contará com nomes que decidem, como Ricardo Pena (Previc), Jarbas Biagi (Abrapp), Marcel Barros (Anapar) e Edécio Ribeiro Brasil (Diretor-presidente da Valia). O evento é organizado pela Fachesf, em parceria com CompesaPrev e BandePrev, e acontecerá hoje e amanhã, no Mar Hotel Conventions.

Fiepe Ambiental

Nesta quinta-feira, ocorre a 5ª Fiepe Ambiental, promovida pelo Conselho Temático de Meio Ambiente da FIEPE. Nesta edição, o tema é ODS – E a Importância para os Negócios. O evento é online, gratuito e com entrega de certificado, ocorrendo das 18h às 20h. Inscrições pelo Sympla.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda

Data: 25/07/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

MINISTRO SILVIO COSTA FILHO VISITA O ESPÍRITO SANTO PARA ANUNCIAR INVESTIMENTOS DE QUASE R\$ 3 BILHÕES

Titular da pasta de Portos e Aeroportos detalhará as próximas fases das obras que estão sendo realizadas nas áreas portuária e aeroportuárias do estado

Nesta quinta-feira (25), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, fará anúncios fundamentais para a expansão da logística de transporte do Espírito Santo. A primeira agenda de Costa Filho será às 14h no aeroporto da capital, em Vitória. No local, serão realizadas visita técnicas às obras que estão em andamento no principal sítio aeroportuário do estado.

Mais tarde, às 15h30, o ministro vai detalhar as próximas fases da construção do Porto da Imetame, em Aracruz, no litoral norte capixaba. O complexo de terminais privados contará com investimentos de quase R\$ 3 bilhões. O porto privado está sendo construído próximo às margens da ES-010, a cerca de 80 quilômetros da capital. O complexo contará com quatro terminais especializados para diferentes cargas: contêineres, carga geral, granéis sólidos e líquidos.

O empreendimento está inserido em área coberta pela Sudene (Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste), que oferece incentivos fiscais federais em projetos de implantação, modernização e ampliação de infraestrutura.

Cobertura de imprensa

O ministro Silvio Costa Filho atenderá aos jornalistas presentes no aeroporto internacional de Vitória e no porto da Imetame. Não é necessário credenciamento. Os eventos não contarão com transmissão online.

Serviço

Visita técnica ao aeroporto de Vitória

Quando: 24/7

Horário: A partir das 14h

Local: Aeroporto Internacional de Vitória (ES) - Av. Roza Helena Schorling Albuquerque

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

Data: 25/07/2024



PORTAL PORTO GENTE

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

Redação Portogente

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.



Foto: Divulgação

“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%).

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/07/2024

CAMINHONEIROS COMENTAM SOBRE AS SUAS CONQUISTAS E AVANÇOS PARA A PROFISSÃO

Redação Portogente

Como já é de conhecimento público, muitos profissionais disponibilizam dedicação total à profissão, e ao mesmo tempo, esperam por avanços

O Dia do Motorista (25/07) é uma data dedicada a homenagear todos os profissionais que atuam no transporte de pessoas e cargas. Hoje, temos 74 milhões de motoristas do País, sendo que 2 milhões são caminhoneiros, aponta a CNT (Confederação Nacional do Transporte). Como já é de conhecimento público, muitos profissionais disponibilizam dedicação total à profissão, e ao mesmo tempo, esperam por avanços. A seguir confira, alguns depoimentos de caminhoneiros que conquistaram capacitação técnica, reconhecimento, crescimento financeiro, crescimento pessoal e satisfação na profissão.

João Matheus Fernandes, tem 25 anos de idade, nasceu no Ceará e cresceu ao lado de familiares que também eram caminhoneiros, grande parte da sua trajetória trabalhou com veículos menores para a entrega de mercadorias. Há 3 anos mudou-se para o estado de Santa Catarina e ingressou na empresa GH Solucionador Logístico.



Foto: Agência Brasil

"Quando me mudei para a região Sul, a empresa acreditou no meu potencial e me deu a oportunidade de aperfeiçoar as minhas habilidades e comecei a guiar carretas com grande capacidade de entregas. No começo fiquei um pouco intimidado, mas com o passar do tempo, com base no curso de capacitação que tive no projeto Motorista Profissional aprendi sobre direção defensiva e tive a ajuda de um motorista solidário que me



acompanhou na estrada em trajetos mais longos. Isso foi fundamental para a minha vida/profissão. Tenho total suporte da empresa, em relação às condições financeiras, assim como salário digno, seguro de vida, direitos trabalhistas, suporte humanizado".

João afirma que tem orgulho da profissão que proporcionou nos últimos anos, melhores condições financeiras. "Posso dizer que ser caminhoneiro é gratificante e muito bom para mim. Mas, infelizmente, ainda o Brasil como um todo necessita de mais segurança nas estradas, investimentos em infraestrutura e capacitação de mão de obra".

Bolsões nas estradas

Ricardo Alexandre Cardoso (43 anos) relatou que quando era criança, seu pai, que também era caminhoneiro e o levava sempre no posto de gasolina quando não estava viajando para lavar e abastecer o seu caminhão. "Sou caminhoneiro há 13 anos e posso afirmar que é uma realização seguir esta profissão. Sempre desejei ser caminhoneiro/carreiro. Sou graduado em Processamento de Dados, mas sempre quis ser caminhoneiro e isso está no meu sangue. Hoje, sou totalmente realizado profissionalmente e sou muito feliz".

Em relação à situação das estradas, ele comenta que são necessários investimentos contínuos e avanços, além de investimentos contínuos para a conservação das estradas e segurança. "Por exemplo, instalações de bolsões em todo o País para o descanso do motorista, banho e alimentação. A questão de redes de wi-fi que precisam ser instaladas em áreas mais distantes para que o caminhão não perca o sinal do monitoramento evitando saques e roubos."

"Neste dia do Motorista, posso afirmar que hoje trabalho na GH Solucionador Logístico, uma empresa humana e que acredita em sua equipe. Os diretores e gerentes sempre buscam ajudar em situações profissionais e até pessoais. Sempre desejam saber o que é possível fazer para melhorar o nosso trabalho e conseqüentemente, o atendimento aos clientes. Por isso, me identifico com a empresa que busca sempre evoluir em todos os sentidos", finaliza Cardoso.

Fábio José Corrêa (47 anos) atua há 12 anos como caminhoneiro. Para ele, exercer essa profissão é um grande orgulho, pois, é um sonho desde criança. "Tenho familiares que são caminhoneiros, assim como meu padrinho, está no sangue da família. Eu tenho paixão pela profissão: gosto muito e me divirto. Falo isso, pois, assim carrego as riquezas e conheço muitos lugares ricos. Em uma semana, estive no Pará, Maranhão e Bahia e moro no município de Penha (SC)."

Ele afirma que o setor evoluiu muito. "Hoje, temos muitos caminhões confortáveis e tecnológicos. Um exemplo disso, é a GH Solucionador Logístico que sempre investe no setor e está muito atualizada no quesito qualidade de sua frota."

No geral, ele acredita que todos os caminhoneiros brasileiros precisam ter melhores condições de salários e capacitação contínua. As empresas precisam ficar atentas a isso para que o país não tenha um apagão de mão de obra. "Tenho sorte, pois, no meu caso, trabalho há 7 anos na GH e a empresa sempre busca ouvir seus colaboradores caminhoneiros, e pelo menos em Santa Catarina, a empresa está a frente do mercado, quando o assunto é melhores salários e condições de trabalho. A empresa ouve os seus caminhoneiros, pois, carregamos as riquezas deste País. Além disso, oferece capacitação para os seus caminhoneiros."

Futuro

Fábio destaca que para quem deseja ingressar na profissão, é preciso ter muita responsabilidade, pois tudo que chega nas casas dos brasileiros, somos nós caminhoneiros que carregamos. "Tudo que vestimos e comemos, é o caminhoneiro que leva até os grandes centros de consumo. Portanto, sabedoria, tranquilidade, pensamento rápido são fatores indispensáveis para desbravar as estradas deste País. Tenho 2 filhos e tenho orgulho em ser caminhoneiro".

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/07/2024

REGIONALIZAR O PORTO DE SANTOS COMO DEBATE NACIONAL

Editorial Portogente

O porto do futuro será quase, senão totalmente automatizado, inteligência artificial e análises avançadas



Entrada da Barra de Santos: Foto de Portogente

Quando ocorrem as eleições municipais, a relação porto-cidade é um debate imperativo dos candidatos aos cargos políticos da cidade portuária. O porto é o fator principal do progresso e de muitos problemas desses municípios. Razão acertada da prefeita Telma de Souza (PT), da cidade de Santos, quando no

final da década de 80, criou um órgão com status de secretaria de assuntos portuários, pioneiro no Brasil. Desde então, o tema regionalização do Porto de Santos é pauta política e portuária neste município e, convém ao Brasil, que seja tema nacional destas eleições nas cidades dos demais portos.

Veja mais: O Porto de Santos versus Rota Bioceânica - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116015-o-porto-de-santos-versus-rota-bioceanica>

A cidade portuária é a área urbana dos navios e suas cargas, bem como o espaço das pessoas, funções que devem se relacionar harmoniosamente. Sob a ótica operacional, ao abordarmos o aspecto da qualidade de serviços, podemos pensar no comércio e nos transportes como numa empresa, onde os diversos órgãos gerenciais têm os seus objetivos particulares. Assim, é o caso dos transportadores, operadores portuários, agência de navegação, exportadores ou importadores. Para que se aprimore esse sistema é necessário alinhar a atuação de cada segmento numa só direção.

Veja mais: Debater Porto-Cidade de Santos destaca o importante e o fundamental - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115409-debater-porto-cidade-de-santos-destaca-o-importante-e-o-fundamental>

Para incrementar a produtividade estrutural regional (hinterlândia), o Porto de Santos tem que ser pensado como parte de uma cadeia produtiva, que agrega valor ao produto, quando permite seu deslocamento eficaz, das áreas de produção à de consumo. De modo a obter ganhos de prosperidade, é necessário integrar os setores de transporte e produtivo em uma única diretriz, através de adaptações estruturais. Este processo teve início com a Lei 8.630/93, que criou o Conselho de Autoridade Portuária – CAP, um órgão colegiado constituído pelos diversos interesses que atuam no porto e que dirige suas ações no sentido requerido pelo mercado.

Veja mais: Estratégia: Sopesp e CAP para regionalizar o Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/114772-estrategia-sopesp-e-cap-para-regionalizar-o-porto-de-santos>

Portanto, a eficiência da atividade portuária é dependente do estabelecimento de política voltada ao tratamento de cada setor de maneira particular, vinculando-a num escalonamento às singulares necessidades socioeconômicas. Para tanto, a Regionalização do Porto de Santos permitirá que a escolha dos executivos da alta direção seja feita dentre aqueles alinhados com desenvolvimento regional. E não como é atualmente, vinculados aos interesses de outras regiões concorrentes ou estratégias políticas irresponsáveis.

Veja mais: WebSummit Regionalização dos Portos - Portogente

<https://portogente.com.br/websummit-regionalizacao-dos-portos>



No sentido de se obter o alinhamento de objetivos de vários setores através da Regionalização do Porto, é conveniente, operacionalmente, adotar-se por um período determinado (dois anos) o Contrato de Gestão da empresa, na qual o Governo estabelecerá as metas e os indicados para a sua direção. Dessa forma e através dos interesses regionais, assumir o compromisso de cumpri-las. Além disso, incluindo as participações de diversos segmentos, inclusive o trabalhador, com a participação individual limitada, bem como a minoritária do governo.

Veja mais: Um museu que conta a história do Porto de Santos - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115442-um-museu-que-Conta-a-historia-do-porto-de-santos>

O passo seguinte, de maior envergadura, será incluir a democratização do capital da empresa, cujo processo de transferência irá resultar de estudo próprio e fomentar o capital privado. A participação minoritária do governo objetiva livrar o processo administrativo de seus entraves burocráticos, Condição favorável a formulação das adequadas parcerias que privilegiem os interesses regionais.

Veja mais: A caminho do Porto de Santos offshore - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115957-a-caminho-do-porto-de-santos-offshore>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 25/07/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – PORTO DE SALVADOR, UM MARCO NA LOGÍSTICA BRASILEIRA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A chegada do cargueiro MSC Orion ao Terminal de Contêineres (Tecon) de Salvador, administrado pelo Grupo Wilson Sons, nessa quarta-feira, dia 24, representa um marco histórico para a logística portuária brasileira. Este navio, com 366 metros de comprimento e capacidade para transportar 15 mil TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés), é o maior do tipo a operar na Baía de Todos-os-Santos, uma realização que destaca a visão estratégica e os investimentos robustos da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) e da operadora portuária Wilson Sons.

A adoção do calado dinâmico pela Codeba foi uma medida essencial para permitir que navios dessa magnitude operem com plena capacidade no terminal. Este avanço coloca o Porto de Salvador em um patamar elevado de competitividade, antecipando-se às mudanças nas rotas marítimas globais e adaptando-se às novas demandas do comércio internacional. A operação do MSC Orion, que movimentou 700 contêineres, é apenas o começo de um novo capítulo para a logística na região Nordeste.

A importância deste feito se estende além das fronteiras da Bahia. A inauguração de uma nova rota regular entre o Nordeste do Brasil e a Ásia, com saídas semanais, fortalecerá os laços comerciais com o continente asiático, especialmente com a China. Exportadores e importadores das regiões Norte, Nordeste, Centro-Oeste e Sudeste se beneficiarão desta linha direta, que promete acelerar o tempo de trânsito para o Extremo Oriente em 23 dias. Este ganho de produtividade e competitividade é um impulso significativo para diversos setores econômicos, desde a exportação de carnes e frutas até a importação de produtos automotivos e químicos.

O planejamento estratégico da Codeba para receber navios ainda maiores, como os da classe de 400 metros, é um passo necessário e audacioso. A previsão de dragagem dos canais de acesso, com investimentos entre R\$ 200 milhões e R\$ 220 milhões, evidencia um compromisso firme com o futuro. A ampliação da profundidade dos canais de acesso garantirá que o Porto de Salvador continue na vanguarda da logística portuária nacional.



Este progresso, no entanto, traz consigo desafios logísticos. A infraestrutura para o escoamento das crescentes cargas precisa acompanhar o ritmo de crescimento do porto. A integração com projetos ferroviários, como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol), é crucial para garantir que a movimentação de cargas seja eficiente e sustentável. A colaboração entre o Governo Federal, o Estadual e as autoridades portuárias é essencial para transformar esse potencial em realidade.

O exemplo do Porto de Salvador deve servir de inspiração para outros portos brasileiros, especialmente o Porto de Santos, o maior do País. A preparação para receber navios de grande porte é vital para manter a competitividade internacional e para garantir que o Brasil possa atender às crescentes demandas do comércio global. Investimentos em infraestrutura portuária e em modais integrados de transporte são fundamentais para o desenvolvimento econômico sustentável do País.

O Grupo Wilson Sons e a Codeba evidenciaram que, com planejamento e investimentos estratégicos, é possível elevar os padrões de operação portuária no Brasil. A chegada do MSC Orion não é apenas um feito logístico; é um símbolo do potencial que pode ser alcançado quando se alia visão de futuro com ações concretas. É hora de os demais portos brasileiros seguirem este exemplo e prepararem-se para o futuro da logística marítima.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

DIVISOR DE ÁGUAS

A inauguração da rota de navegação Bahia-Ásia nessa quarta-feira, dia 24, com a escala do navio MSC Orion no Terminal de Contêineres (Tecon) do Porto de Salvador, é considerada um divisor de águas tanto para a economia nordestina, como para o transporte marítimo brasileiro. Sua importância se deve, principalmente, ao fato de que, para receber essa linha, o Tecon teve sua infraestrutura de acesso aquaviário preparada para a escala de navios de 366 metros de comprimento e um calado máximo de 16 metros, caso do MSC Orion.

E SANTOS?

Diante do avanço da infraestrutura do Porto de Salvador, executivos do setor de navegação perguntaram quando a mesma melhoria será percebida em outros complexos marítimos brasileiros, especialmente no de Santos (SP), o principal do País.

EM ESTUDOS

A dragagem de aprofundamento do canal do Porto de Santos integra as obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). As obras para ampliar a profundidade do acesso aquaviário ao cais santista dos atuais 15 para 16 metros devem ter seu edital de licitação publicado no ano que vem e começarem em outubro de 2025. A conclusão está prevista para junho de 2026. Também está em estudos a concessão da gestão do serviço de dragagem à iniciativa privada. Este projeto prevê aumentar a profundidade para 17 metros.

INVESTIMENTO CAPIXABA 1

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estará no Espírito Santo nesta quinta-feira, à tarde, para anunciar investimentos de quase R\$ 3 bilhões na infraestrutura portuária do estado. Trata-se da implantação do Porto da Imetame, em Aracruz, no litoral norte capixaba. O complexo privado está sendo erguido próximo à ES-010, a cerca de 80 quilômetros de Vitória (ES). Ele contará com quatro terminais especializados: um de contêineres, outro para carga geral, um terceiro de graneis sólidos e ainda mais um de líquidos.

INVESTIMENTO CAPIXABA 2

Ainda no Espírito Santo, Costa Filho visitará às 14 horas o aeroporto de Vitória, inspecionando as obras nas instalações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

NACIONAL - VOA BRASIL É LANÇADO COM PASSAGENS A R\$ 200 PARA APOSENTADOS

Na primeira fase foram disponibilizados 3 milhões de bilhetes aéreos para 23 milhões de beneficiários

Por **MARÍLIA SENA** marilia.sena@redebene.com.br **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redebene.com.br



O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, ressaltou que o programa não implicará custos para a União, e que vai funcionar de acordo com a oferta do livre mercado. Foto: Eduardo Oliveira/MPor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, lançou na quarta-feira, dia 23, o programa Voa Brasil para aposentados do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). Na primeira fase foram disponibilizados 3 milhões de bilhetes aéreos de até R\$ 200 para 23 milhões de beneficiários.

Os interessados poderão adquirir até duas passagens por ano. A oferta será definida pelas companhias aéreas, que disponibilizam assentos ociosos em diferentes rotas, conforme a data e o destino. Os bilhetes serão reservados para aposentados, que devem não ter viajado de avião nos últimos 12 meses.

Os aposentados que recebem o teto do INSS (R\$ 7.786,02) também têm direito ao programa. O Governo tentou limitar o benefício para quem recebe até dois salários mínimos, mas o grupo já corresponde a 85% dos beneficiários do programa. O acesso para comprar as passagens a R\$ 200 é por meio do site <https://voabrasil.sistema.gov.br/login>.

Silvio Costa Filho ressaltou que o programa não implicará custos para a União, e que vai funcionar de acordo com a oferta do livre mercado. “Foi um trabalho de convencimento com as companhias aéreas para oferecer um número extra de passagens. Quanto mais gente viajando, mais a ociosidade diminui e o crescimento da aviação aumenta”, afirmou Costa Filho.

O Voa Brasil tem o objetivo de atrair um novo público para as três empresas aéreas que atuam no Brasil (Latam, Azul e Gol), especialmente aqueles que não têm acesso ao transporte aéreo. O secretário nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, destacou a relevância do projeto, classificando-o como a maior iniciativa de inclusão social na aviação brasileira. “Talvez seja a primeira vez que um aposentado entre em um aeroporto ou em uma aeronave”, disse.

O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, ressaltou o potencial do programa para promover o turismo nos mais de 5.500 municípios brasileiros. “É uma população que tem mais tempo e pode viajar em outras épocas do ano. O programa é um ganha-ganha, porque as pessoas querem viajar, mas não tem dinheiro. E as empresas precisam reduzir a ociosidade”.

O presidente do INSS, Alessandro Stefanutto, mencionou que o aplicativo para celular da instituição será transformado em um marketplace, oferecendo, além das passagens, opções de hotéis, alimentação e serviços de transporte.

O CEO da Azul, John Rodgerson, expressou entusiasmo com o programa, frisando a necessidade de incluir mais clientes no setor aéreo. “Estamos animados para esse programa que vai incluir mais pessoas, explorando as oportunidades que existem no Brasil”.

Próximas fases

De acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos, a segunda fase do programa Voa Brasil será voltada para estudantes dos programas Universidade para Todos (ProUni) e Programa Nacional de

Acesso ao Ensino Técnico e Emprego (Pronatec). O ministro Sílvio Costa Filho informou que está em negociações para incluir outras modalidades de ensino. O lançamento dessa etapa está previsto para o primeiro semestre de 2025.

Para o ministro Sílvio Costa Filho, caso as passagens acabem antes de um ano, será conversado com as empresas aéreas mais bilhetes para o programa. De acordo com o titular da pasta, as empresas aéreas vão disponibilizar mais bilhetes.

“As aéreas vão disponibilizar mais passagens para a gente ter esse programa crescendo no Brasil. É um diálogo permanente [...] Tem garantia [da disponibilidade de mais passagens]. Estamos seguros”, explicou o ministro.

O Voa Brasil vem sendo discutido pelo Governo desde o ano passado. O programa foi anunciado em março de 2023 pelo então ministro da pasta Márcio França, mas a divulgação não foi bem recebida pelo Palácio do Planalto e chegou a gerar crise entre França e o ministro da Casa Civil, Rui Costa.

O programa foi apresentado desidratado da sua proposta inicial. O ministério de Portos e Aeroportos projetava a proposta para estudantes de baixa renda, aposentados e funcionários públicos, os bancos públicos Caixa Econômica e Banco do Brasil também seriam financiadores do projeto, mas as medidas ainda não foram concretizadas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 25/07/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - SUZANO INICIA OPERAÇÃO DA MAIOR LINHA DE PRODUÇÃO DE CELULOSE DO MUNDO

Projeto Cerrado demandou investimento de R\$ 22,2 bilhões e aumentará em 20% a capacidade de produção da companhia

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



Com investimento de R\$ 22,2 bilhões, começou a funcionar nesta semana uma fábrica de linha única de produção de celulose em Ribas do Rio Pardo, em Mato Grosso do Sul, com capacidade para produzir 2,55 milhões de toneladas por ano. Foto: Divulgação/Suzano

Com investimento de R\$ 22,2 bilhões, começou a funcionar nesta semana uma fábrica de linha única de produção de celulose em Ribas do Rio Pardo, em Mato Grosso do Sul, com capacidade para produzir 2,55 milhões de toneladas por ano. O empreendimento é da Suzano, que afirma ser a maior fábrica do segmento no mundo, aumentando em 20% a produção atual da companhia.

Chamado de Projeto Cerrado, a proposta, de acordo companhia, foca na sustentabilidade da operação e em um impacto local positivo.

“A conclusão bem-sucedida do Projeto Cerrado reflete a dedicação e a capacidade de execução de cada pessoa envolvida nesta obra grandiosa e transformacional, e comprova a cultura de excelência que permeia toda a organização, liderada com maestria por Walter Schalka durante os últimos 11 anos”, explica o presidente da Suzano, Beto Abreu.

Com o início das operações da nova unidade, a capacidade instalada de produção de celulose da Suzano vai de 10,9 milhões para 13,5 milhões de toneladas anuais, o que representa um aumento de mais de 20% na produção atual da companhia. A Suzano também tem capacidade para produzir 1,5 milhão de toneladas anuais de papéis, incluindo as linhas de papéis sanitários, de imprimir e escrever e de embalagens, entre outros itens que utilizam a celulose como matéria-prima.

A construção da Unidade Ribas do Rio Pardo foi anunciada em maio de 2021 e, no pico da obra, mais de 10 mil empregos diretos foram criados. Com o início das operações, cerca de 3 mil pessoas passam a trabalhar nas atividades industrial, florestal e de logística da nova unidade.

Este, segundo a Suzano, é o maior investimento nos 100 anos da Suzano, e possui uma série de avanços operacionais e socioambientais, alinhados aos 'Compromissos para Renovar a Vida'. "A nova fábrica contribui para abrir novas oportunidades de crescimento futuro, no desenvolvimento de produtos inovadores a partir de uma matéria-prima renovável", afirma o ex-presidente da companhia Walter Schalka.

Embora a empresa ressalte o aumento da produção, a fábrica possui o menor raio médio estrutural da base florestal entre as operações da Suzano, com um total de 65 quilômetros entre as áreas de plantio e a fábrica – o raio médio estrutural na própria empresa é de 150 quilômetros. A característica do projeto minimiza os custos logísticos e o impacto associado ao transporte da celulose.

Menos combustíveis fósseis

A unidade de Ribas do Rio Pardo utiliza tecnologia de gaseificação da biomassa nos fornos de cal, com isso o uso de combustíveis fósseis ficará restrito aos momentos de partida e retomada de produção.

A fábrica também será autossuficiente na produção de ácido sulfúrico, peróxido de hidrogênio e energia verde, com um excedente de aproximadamente 180 megawatts (MW) médios que atenderá os fornecedores satélites da fábrica, além de ser exportado para o Sistema Interligado Nacional (SIN). Essa energia de fonte renovável poderia abastecer mensalmente uma cidade com mais de 2 milhões de habitantes.

Futuro

Adicionalmente aos recursos destinados à construção da fábrica, da estrutura logística e da formação da área de plantio que abastecerá a fábrica com eucalipto, a Suzano investiu mais de R\$ 300 milhões em um conjunto de iniciativas, incluindo a construção de unidades de moradia e centro médico, melhorias na infraestrutura local e apoio a projetos sociais.

Parte do Plano Básico Ambiental (PBA), o Programa de Infraestrutura Urbana aprovado em 2021 compreende 21 projetos nas áreas de saúde, educação, desenvolvimento social, habitação e segurança pública. As principais entregas incluem a ampliação do Hospital Municipal e as construções de uma Estratégia de Saúde da Família (ESF), de uma Casa de Acolhimento, de uma Delegacia de Polícia Civil e de uma Unidade Operacional da Polícia Rodoviária Federal (PRF).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/07/2024

NACIONAL - EXECUTIVO DO GRUPO MAERSK É HOMENAGEADO PELA FAB

Head de Public Affairs da empresa para a América Latina, Danilo Veras recebeu a medalha Mérito Santos Dumont

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Danilo Veras postou uma montagem com fotos da cerimônia de entrega da honraria pela FAB: "Esta medalha me deu honras que só eu conhecerei pelo resto da minha existência" (Foto: Arquivo pessoal)

O head de Public Affairs do Grupo Maersk para a América Latina, Danilo Veras, foi homenageado pela Força Aérea Brasileira, que lhe concedeu no último sábado, dia 20, a medalha Mérito Santos Dumont.

Essa condecoração é entregue a qualquer personalidade civil ou militar que tenha prestado serviços de destaque à FAB, ou então por suas qualidades ou seu valor em relação à Aeronáutica.

Ex-diretor da Autoridade Portuária de Santos e da Rumo Logística, Veras fez uma postagem na rede social LinkedIn para expressar sua emoção com a homenagem.

“Esta medalha me deu honras que só eu conhecerei pelo resto da minha existência. A lista de heróis que a trouxeram até mim é muito longa para caber nessas linhas. Para evitar ser injusto, não vou listá-los. Gostaria de deixar registrado meu sincero agradecimento e registrar para o futuro o sagrado sentimento de ter honrado minha família, meus amigos e meus colegas de trabalho. É uma honra trabalhar em um Grupo com o qual compartilho valores tão elevados. Como brasileiro, devo dizer: Força Aérea Brasileira – FAB, por amor à aviação! ‘Contacto! Companheiros!’ Obrigado pelo reconhecimento e confiança. A.P. Moller – Maersk, Aliança Navegação e Logística e APM Terminals: ‘Nosso nome, nossos valores, até o fim’. Obrigado a todos os meus colegas em todo o mundo. Nós fazemos isso!”, escreveu.

A homenagem a Danilo Veras e outras personalidades teve de ser aprovada antes pelo Conselho do Mérito Santos Dumont. A cerimônia de entrega das medalhas deve ser realizada sempre no dia 20 de julho, data do aniversário do Pai da Aviação e Patrono da Aeronáutica, que nasceu em 1873.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 25/07/2024

REGIÃO NORDESTE - TECON SALVADOR RECEBE PRIMEIRO NAVIO DE 366M E INAUGURA NOVA ROTA

Com capacidade para até 15 mil TEU, o MSC Orion é o maior para transporte de contêineres no Brasil

Por **PAULO JOSÉ RIBEIRO** paulo.ribeiro@redebenews.com.br



O meganavio MSC Orion demandou a movimentação de 800 contêineres. A embarcação atracou no Tecon Salvador na manhã de quarta-feira e partiria na mesma data, à noite. Foto: Divulgação/Codeba

A Wilson Sons, maior operadora de logística portuária e marítima do país, recebeu o meganavio MSC Orion, de 366 metros de comprimento, no Terminal de Contêineres (Tecon) de Salvador (BA) na manhã de quarta-feira (24). O navio partiria pela noite. A embarcação é a primeira dessa classe a navegar na Baía de Todos-os-Santos e conta com um calado de 16 metros e capacidade para transportar até 15 mil TEU. A operação movimentou 800 contêineres.

Apesar disso, a adoção do calado dinâmico feita pela Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) possibilita que o navio possa operar em sua plena capacidade no terminal.

O complexo portuário de Salvador foi o segundo do Brasil a receber a autorização da Marinha, representada pela Capitania dos Portos da Bahia, para operar esse tipo de embarcação, ainda em 2018. A permissão adiantada teve o objetivo de antecipar o porto às mudanças que as principais rotas mundiais apresentavam e se adaptar às novas demandas com uma maior eficiência para os terminais brasileiros.

O navio, que é o maior para transporte de contêineres no Brasil, vai operar sem restrição de horário ou capacidade no terminal.

Além de ser o primeiro navio de classe 366 a atracar no Tecon, a embarcação irá inaugurar a nova rota regular entre a região Nordeste do país e a Ásia. O serviço terá saídas semanais, visando fortalecer a relação do Brasil com os mercados do continente asiático, especialmente a China,



principal parceira comercial do país. Essa também é a primeira rota regular com navios de 366 metros do Brasil para a Ásia.

A nova linha beneficiará exportadores e importadores das regiões Norte e Nordeste, além de estados do Centro-Oeste e Sudeste. A linha direta também beneficia a exportação de produtos como carne, algodão, celulose, frutas, químicos, entre outros. Já nas importações, o setor automotivo deve se beneficiar. Outros segmentos que devem aproveitar a nova rota são os de energia renovável, fertilizantes, químicos e petroquímicos.

O diretor-executivo do Tecon Salvador, Demir Lourenço, afirmou que a chegada dos navios de 366m e o início da nova rota regular são a “realização de um sonho”, celebrando a celeridade no transporte e o aumento de disponibilidade de cargas, beneficiando os importadores e exportadores da Bahia e dos treze estados que compõem a zona de influência geográfica.

“O tempo de trânsito para o Extremo Oriente, que é exatamente o serviço atendido por esse navio, cai em 23 dias. Isso representa muito aumento de produtividade e de competitividade para o importador e exportador baiano e de todos os treze estados”, ressaltou.

Novos desafios

A Codeba ainda planeja a chegada de navios maiores no Porto de Salvador. Segundo o presidente da autoridade portuária, Antonio Gobbo, a meta é adequar os canais de acesso através do Plano Integrado de Dragagem do Complexo Portuário da Baía de Todos os Santos para receber navios da classe de 400 metros, embarcações que devem ser protagonistas no transporte de contêineres nos próximos anos.

De acordo com Gobbo, a modelagem para os investimentos necessários para essa expansão já foi definida.

“Nós temos programada a dragagem de aprofundamento dos canais de acesso, prevista para ser iniciada já no ano que vem. Já estamos finalizando a contratação do projeto executivo e vamos ter uma profundidade média entre 17 e 18 metros pros canais de acesso a partir do ano que vem. Isso requer um investimento na ordem de R\$200 milhões a R\$220 milhões”, explicou o presidente da Codeba, ressaltando que a autoridade portuária possui recursos próprios e verbas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal voltadas para a realização de alguns tipos de dragagem no complexo portuário.

“É importante colocar que o Plano Integrado de Dragagem abrange não somente o Porto de Salvador, mas também um dos berços do Porto de Aratu/Candeias e o Porto de Ilhéus. Só em Ilhéus, por exemplo, temos destinados R\$105 milhões entre PAC e recursos próprios”, salientou.

A chegada de navios maiores aumenta a demanda para a entrada e saída de cargas no terminal, o que gera desafios logísticos para a região próxima ao porto. Segundo o secretário de Desenvolvimento Econômico da Bahia, Angelo Almeida, o planejamento para absorver esse crescimento passa por investimentos na infraestrutura para o escoamento dessas cargas. Ele ressalta a integração com o governo federal para promover projetos de infraestrutura logística, especialmente em relação ao desenvolvimento das ferrovias no estado.

“Compete ao governo federal acelerar o processo de avanço no nosso modal ferroviário. O presidente Lula e o presidente do BNDES (Aloizio Mercadante) vêm com boas notícias, uma parceria que está se estruturando para alavancarmos a ferrovia Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste), e agora estão em estudos as modelagens para construir o modal ferroviário em torno da Baía de Todos-os-Santos, seguindo por Feira de Santana, para que possamos engatar na Fiol, logo em breve”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

REGIÃO NORDESTE - FUNDO DO NORDESTE LIBERA R\$ 92 MI PARA PROJETOS DE TRANSIÇÃO ENERGÉTICA

Valores são referentes a parcelas do Fundo, que apoia projetos sustentáveis na região
Por JÚNIOR BATISTA junior.basta@redenenews.com.br



A Ventos Santa Tereza, do Complexo Eólico Cajuína, recebeu a primeira parcela do financiamento. Foto: AES/ Divulgação

A Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) aprovou a liberação de R\$ 92,8 milhões para quatro projetos visando a transição energética no País. Os recursos foram destinados aos empreendimentos Eólica Canudos II e III SPE, Ventos de Santa Tereza 01 Energia Renováveis S.A e Sol Serra do Mel V SPE, localizados nos municípios de Canudos (BA), Pedro Avelino (RN) e Serra

do Mel (RN), respectivamente.

O superintendente da Sudene, Danilo Cabral, destacou o papel do Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE) para a transição energética. Em 2023, o total de recursos disponibilizados pelo fundo, que representam R\$ 1,1 bilhão, foi destinado para empreendimentos de produção de energia eólica e solar fotovoltaica.

“O Nordeste é responsável por mais de 80% da produção de energia renovável do país e a maior parte dos parques aqui instalados contam com recursos dos instrumentos da Sudene, como o FDNE”, afirmou.

A empresa Ventos Santa Tereza teve o financiamento de R\$ 143,1 milhões aprovado em 2022 – o valor total para implantação do projeto é de R\$ R\$ 249,4 milhões. Na reunião do Sudene, realizada no último dia 15, foi aprovada a liberação de R\$ 67,7 milhões, referentes à primeira parcela.

A unidade tem capacidade instalada de 39,9 MW (megawatts) e entrou em operação comercial em agosto do ano passado. Integra o Cluster Potengi, do Complexo Eólico Cajuína, do grupo econômico AES Brasil Energia S.A., composto por quatro SPEs (Sociedades de Propósito Específico).

As unidades Eólica Canudos II SPE S.A e Eólica Canudos III tiveram a aprovação para o recebimento das últimas parcelas do financiamento FDNE, através do Banco do Brasil. A Canudos II conta com um investimento total de R\$ 371,6 milhões, sendo R\$ 183,3 milhões do Fundo administrado pela Sudene. Já a Canudos III teve um investimento total de R\$ 337,4 milhões, com R\$ 183,3 milhões do FDNE. Cada empreendimento prevê a implantação de parques com 14 aerogeradores (28 ao todo), com potência de 49,7 MW.

Também foi atendida a demanda da empresa Sol Serra do Mel V SPE S.A. O parque de energia solar fotovoltaica tem um investimento total de R\$ 264,8 milhões e financiamento do FDNE de R\$ 158,9 milhões. Até o momento foram liberados R\$ 139,3 milhões do total de recursos em quatro parcelas do financiamento. A unidade tem capacidade instalada de aproximadamente 50 MW (megawatts).

“O setor energético demanda muitos investimentos e, neste momento de transição, há um forte procura no mercado por alternativas de financiamento. É um setor dinâmico que tem potencial de gerar desenvolvimento se soubermos aproveitar as oportunidades que se desenham nesse novo cenário, principalmente para a população”, concluiu o coordenador-geral de Fundos de Desenvolvimento e de Financiamento, Wandenberg Almeida.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

REGIÃO NORDESTE - MOVIMENTAÇÃO NA ZPE CEARÁ SOBE 5,8% NO PRIMEIRO SEMESTRE

Ao todo, mais de 5,19 milhões de toneladas passaram pelos portões de acesso da companhia ao longo dos seis primeiros meses de 2024

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



A principal carga movimentada pela ZPE Ceará no período foi o minério de ferro, com 2,327 milhões de toneladas, um aumento de 18% na comparação com o mesmo período de 2023

A Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Ceará, que faz parte do Complexo do Pecém, fechou o primeiro semestre deste ano com um balanço positivo na sua movimentação de cargas. Ao todo, mais de 5,19 milhões de toneladas passaram pelos portões de acesso da companhia ao longo dos seis primeiros meses de 2024, um crescimento de 5,8% na comparação com o mesmo período do ano passado.

No segundo trimestre deste ano, a ZPE Ceará foi responsável por movimentar mais de 2,8 milhões de toneladas de cargas, o que representa uma alta de 18,4% ante o primeiro trimestre de 2024. Na comparação com o segundo trimestre de 2023, o resultado também foi positivo: crescimento de 8,34%.

Para o presidente da ZPE Ceará, Fábio Feijó, os bons resultados deste período refletem a otimização de processos e o trabalho desenvolvido na companhia para dar cada vez mais celeridade às operações. “Com a utilização do nosso Sistema Integrado de Controle Aduaneiro (Sica), o acesso de veículos à nossa área alfandegada ocorre em menos de um minuto, sem uso de papel. A meta é seguir modernizando nossos procedimentos operacionais para contribuir, cada vez mais, com o desenvolvimento sustentável do Estado do Ceará”, pontua.

Destaques

A principal carga movimentada pela ZPE Ceará no período foi o minério de ferro, com 2,327 milhões de toneladas, um incremento de 18% na comparação com o mesmo período de 2023. Outro destaque foram as placas de aço produzidas na ArcelorMittal Pecém, usina siderúrgica instalada no Setor 1 da ZPE, que responderam por 1,433 milhões de toneladas, valor 6,6% superior ao registra do nos seis primeiros meses do ano passado.

Outro destaque foi a movimentação de carvão, que atingiu 1,331 milhão de toneladas, alta de 65,7% na comparação com o mesmo período do ano passado. Outras cargas movimentadas no período foram: coque (53.665t); oxigênio (15.996t); refratário (9.951 t); ferro manganês (9.065 t); nitrogênio 7.738 t); outras mercadorias, como aparelhos, máquinas, motores e peças (3.843 t); e argônio (2.828 t).

“Para além do cluster siderúrgico que compõe o Setor 1 da ZPE Ceará, temos como objetivo consolidar e diversificar os projetos de investimento em área de ZPE. Sob a liderança do nosso governador Elmano de Freitas, estamos em negociações avançadas para consolidar os projetos de hidrogênio verde no Setor 2. Queremos ir além, com a chegada de novos projetos e novas oportunidades de emprego e renda para a população cearense”, destaca Feijó.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

REGIÃO SUL - COM RECORDE, PORTO ITAPOÁ FECHA 1º SEMESTRE COM ALTA DE 12%

Terminal em Santa Catarina movimentou mais de 597 mil TEU nos primeiros seis meses do ano

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



A direção do Porto Itapoá crê que os importantes resultados de movimentação registrados neste ano se devem ao crescimento do mercado asiático como um fator relevante (Foto: Vosmar Rosa/MPor)

O Porto Itapoá, em Santa Catarina, registrou o melhor semestre da história do terminal, juntamente com o melhor resultado mensal. No total, foram 597.338 TEU movimentados no primeiro semestre de 2024, representando um aumento de 12% em relação ao mesmo período do ano passado (533.423 TEU).

Considerando somente o mês de junho, o terminal movimentou 109.889 TEU, maior número mensal de toda a história, superando abril deste ano, quando foram movimentados 107.475 TEU.

A direção do Porto Itapoá acredita que os importantes resultados de movimentação registrados em 2024 se devem ao crescimento do mercado asiático como um fator relevante.

“Todo o sistema logístico portuário do chamado cluster sul apontou crescimento impulsionado, sobretudo, pelas importações vindas da China”, avaliou Felipe Kaufmann, diretor de Desenvolvimento de Negócios e Experiência do Cliente do Porto Itapoá.

Outro fluxo que apoiou o crescimento do primeiro semestre de 2024 foi os volumes de proteína animal exportados através do Porto Itapoá. A movimentação cresceu 43% em comparação com o mesmo período do ano de 2023.

“Esta carga representa um segmento bastante importante para a região Sul e Sudeste, onde estão localizados os estados com maior produção de proteína em geral”, comentou Kaufmann.

Os números de importação do Porto Itapoá também foram recorde para cargas gerais, com 40.817 TEU movimentados em junho. As importações de cargas refrigeradas também foram recorde para o mês, com 1.360 TEU movimentados.

Crossdocking

O mês de junho foi marcante para o terminal para as operações crossdocking, modalidade em que a carga é alocada diretamente do caminhão para o contêiner ou vice-versa. Para o mês, foram registrados 1998 TEUs movimentados, um recorde em Itapoá.

Segundo a Autoridade Portuária, uma das principais chaves de sucesso para este tipo de operação se deve ao novo armazém do porto, que foi inaugurado em janeiro deste ano.

“É uma estrutura robusta, com 8 mil m² cobertos, e diversos diferenciais de tecnologia, que tem sido fundamental para melhorar os nossos números nesse tipo de operação”, completou o diretor.

Para seguir apoiando o crescimento do mercado, o Porto Itapoá tem investido em sua capacidade operacional. A capacidade de tomadas para contêineres refrigerados será incrementada em 35% com a adição de 1.080 tomadas para atendimento deste segmento, chamado reefer. Além disso, a chegada de novos equipamentos já está garantida para este ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024

REGIÃO SUL - APÓS DRAGAGEM, CANAL DE RIO GRANDE RETOMA CALADO DE 12,80M

Obra, considerada emergencial em razão dos eventos climáticos, foi encerrada nesta semana
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br



Autoridade Portuária afirmou que próximas campanhas de dragagem devem estabelecer profundidade antes dos eventos climáticos (Foto: Divulgação/Portos RS)

A Portos RS, Autoridade Portuária dos portos do Rio Grande do Sul, informou nesta semana a conclusão da primeira etapa de dragagem de manutenção do canal de acesso ao Porto do Rio Grande, que foi reduzido após as enchentes registradas entre abril e maio deste ano. Com a conclusão dos serviços, ficou estabelecido

um novo calado de 12,80 metros.

A obra, classificada como emergencial em razão dos eventos climáticos, teve início no dia 3 de julho.

Segundo a Portos RS, a dragagem ocorreu em um trecho de aproximadamente três quilômetros, considerado o mais crítico do canal, em área externa aos Molhes da Barra.

Os serviços foram realizados pela draga Galileu Galilei, pertencente à frota da empresa Jan de Nul, dentro de um contrato continuado existente entre a Autoridade Portuária e a empresa Van Oord Serviços de Operações Marítimas. Foram investidos R\$ 21,5 milhões para a retirada de sedimentos do mar.

Em comunicado, a Portos RS informou que prossegue com os esforços para que as futuras campanhas de dragagem reestabeleçam as profundidades existentes no período que antecedeu a tragédia climática no estado gaúcho.

Nova etapa

Após o período de enchentes, a Autoridade Portuária teve de reduzir o calado do canal de acesso do Rio Grande para 12,2 metros, última medição confirmada em 22 de junho.

Depois, a Portos RS realizou uma reunião com o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabrício de Oliveira Galvão, e no encontro ficou decidido que a autarquia federal vai desenvolver o projeto para retirada de sedimentos do mar.

Com a apresentação dos resultados da batimetria, onde serão colocados o volume a ser dragado e os valores para execução da obra, o Dnit se comprometeu a realizar o desenvolvimento do projeto, que deverá ser finalizado até a próxima semana.

Após essa fase, o projeto será encaminhado para o Ministério de Portos e Aeroportos para o processo de contratação e definição da data de início da nova etapa de dragagem.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 25/07/2024



O governo do estado, liderado por Jerônimo Rodrigues (PT), lançou nesta quarta-feira, 24, através da Companhia de Transportes do Estado da Bahia (CTB), o edital de licitação para contratação de empresas de engenharia consultiva que irão supervisionar, gerenciar, certificar e apoiar a fiscalização das obras de implantação do VLT de Salvador.

O edital dividiu a licitação em três lotes, com uma empresa responsável por cada trecho: Calçada-Ilha de São João, Paripe-Águas Claras e Águas Claras-orla de Piatã. Os serviços estão estimados em R\$ 68,2 milhões para o primeiro trecho, R\$ 40,7 milhões para o segundo e R\$ 31,3 milhões para o terceiro, totalizando um investimento previsto de R\$ 140,3 milhões.

Os contratos para execução das obras foram assinados por três consórcios no início de junho, com o Expresso Mobilidade Salvador responsável pelo primeiro lote, Cetenco/Agis/Consbem pelo segundo e Mota-Engil/OHLA/Meir pela terceira parte. Embora os canteiros de obra ainda não estejam montados, a ordem de serviço para construção do novo modal de transporte foi emitida por Jerônimo em 14 de junho.

Fonte: *Bahia Econômica*
Data: 25/07/2024

BORBOREMA MINERAÇÃO ASSINA PROTOCOLO DE INTENÇÕES DE APOIO INSTITUCIONAL COM GOVERNO DO ESTADO, POR MEIO DA SDE

Por *Victoria Isabel* - 25/07/2024 10:58



Dois meses após buscar parceria com o Governo do Estado, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (SDE), a Borborema Mineração assinou, com a pasta, na quarta-feira (24), protocolo de intenções de apoio institucional, em que formaliza a intenção dos dois lados em viabilizar a implantação de uma unidade produtiva destinada à produção de concentrado mineral de óxidos de terras raras no estado, e em fase de investimento subsequente, realizar a implantação de uma segunda planta industrial para separação de óxidos de terras raras. As duas fases juntas somam uma projeção de R\$ 3,5 bilhões em investimentos.

“A companhia entende que o Governo do Estado é um importante stakeholder na implantação de um projeto desta dimensão. Somos a porta de entrada da atração de investimentos no estado e nossa equipe é super qualificada e disponível para apoiar empresas. A Borborema já emprega cerca 200 pessoas no município de Ubaíra, onde já ocorre a pesquisa mineral. Nossa equipe estará disponível na assistência na obtenção de licenças necessárias, a nível federal, estadual e municipal para a operação do empreendimento, financiamentos e infraestrutura”, diz o secretário Angelo Almeida.

De acordo com Renato Gonzaga, CFO da Brazilian Rare Earths, que responde hierarquicamente pela Borborema Mineração, a Bahia está qualificada para receber grandes empresas. “Este protocolo é o primeiro passo dado em termos de apoio oficial do governo a um projeto que tem um potencial transformador muito grande para a Bahia. É um projeto de terras raras, que em escala global não há nada parecido. Nas suas duas fases de desenvolvimento tendem a gerar muitos empregos e incremento econômico, sendo que a ideia é que a gente possa avançar na cadeia de produção de terras raras, verticalizando cada vez mais a produção e trazendo mais valor para o produto, que é gerado internamente na Bahia e todo o desenvolvimento que o projeto traz consigo”, explica.

O projeto do complexo industrial para produção de óxido de terras raras está dividido em duas fases. A primeira será uma unidade produtiva destinada à fabricação de concentrado mineral de óxidos de terras raras, nos municípios de Ubaíra e Jiquiriçá, com investimentos de R\$ 500 milhões e expectativa de entrada em operação no ano de 2028.

Já a segunda fase, no Polo Industrial de Camaçari, será de uma planta industrial para separação de óxidos de terras raras, com investimentos de R\$ 3 bilhões e capacidade inicial de produção de 15 mil toneladas/ano, com potencial de expansão de capacidade para 55 mil toneladas/ano e expectativa de entrada em operação no ano de 2034. A estimativa é que sejam gerados 200 empregos diretos na operação e 250 empregos diretos na construção, na primeira fase. Já na segunda, 800 vagas diretas na operação e até 1.250 diretas na construção.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 25/07/2024

CODEBA TEM INVESTIMENTO DE R\$200 MILHÕES PARA DRAGAGEM, A FIM DE RECEBER NAVIOS DE 400 METROS, DIZ PRESIDENTE DA PASTA

Por Bruna Carvalho - 24/07/2024 13:33



Na manhã desta quarta-feira (24), o Terminal de contêineres (Tecon) do Porto de Salvador recebeu o navio MSC Orion, de 366 metros e capacidade para transportar 15 mil contêineres. Na ocasião, o presidente da Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba), Antônio Gobbo, comentou sobre as medidas que a pasta têm promovido com a chegada desse novo navio.

“Em nome da Autoridade Portuária Federal, é nosso dever promover infraestrutura para receber esse tipo de navio, que vai ser o padrão da próxima década. Isso consolida os esforços, tanto do Governo Federal, quanto do Ministério dos Portos e Aeroportos, no sentido de promover competitividade de transportes nacionais”, disse Antônio.

Além disso, Gobbo também alegou que o Porto de Salvador tem capacidade para abarcar todos os 15 mil contêineres que o MSC Orion pode transportar.

“Temos hoje, nos berços do Tecon, 16 metros de profundidade e, caso o calado seja superior aos 15 metros, nós temos capacidade de operar com a ferramenta uma tecnológica, que é o calado dinâmico. Ele permite que se utilize, caso necessário, o movimento das marés e das correntes para conseguir cargas e calados ainda maiores do que o desse navio”, pontuou.

O presidente da Codeba ainda aproveitou para responder sobre o planejamento de que os portos da Bahia passem a receber navios de 400 metros.

“Nós temos programada uma dragagem de aprofundamento dos canais de acesso, prevista para ser iniciada no ano que vem. Já estamos finalizando a contratação do processo executivo e nós vamos ter profundidade média entre 17,5 e 18 metros nos canais de acesso. Isso vai requerer um investimento da ordem de R\$200 a R\$220 milhões. O programa de dragagem integrado, ele abrange não somente o Porto de Salvador, mas também alguns berços do porto de Aratu/ Candeias e o porto de Ilhéus. Só para o porte de Ilhéus, por exemplo, nós temos destinados R\$105 milhões entre PAC e recursos próprios da Autoridade Portuária”, finalizou.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 25/07/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PISTA DE RODOVIA DO LITORAL DE SP FICARÁ FECHADA POR 12 DIAS PARA OBRAS; VEJAS DATAS

Informações: Diário do Litoral (25 de julho de 2024)



A Rodovia dos Tamoios ficará fechada durante 12 dias para obras de recuperação do trajeto. A via é o principal acesso para o Litoral Norte do Estado de São Paulo.

Durante esse intervalo de tempo, a pista velha vai operar em mão dupla, recebendo todo o tráfego desviado da Nova Tamoios. Atualmente, a nova pista é usada na subida, enquanto a antiga é utilizada exclusivamente para a descida.

De acordo com a concessionária, a realização será necessária para preparar a rodovia para receber o grande aumento de operação do verão.

Primeiro intervalo

O Fechamento inicial vai da 00h da próxima segunda-feira (29), até a meia noite da próxima quinta-feira (1º). Logo após, na sexta-feira (2) até o domingo (4) a pista não terá obra e será reaberta com a sua configuração normal.

Segundo intervalo

A segunda etapa das obras acontece no dia 5 de agosto à 00h e permanece assim até a 00h do dia 8 de agosto. A pausa acontece no dia 9.

Terceiro intervalo

O último intervalo acontece da zero hora do dia 12 de agosto até o mesmo horário dia 15. A Rodovia dos Tamoios volta a operar sem pausas a partir do dia 16 de agosto.

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

Data: 25/07/2024

COMÉRCIO EXTERIOR BRASILEIRO TEM SUPERÁVIT DE US\$ 1,5 BI NA 3ª SEMANA DE JULHO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (25 de julho de 2024)

No ano, as exportações somam US\$ 188,2 bi e as importações US\$ 140,6 bi, com saldo de US\$ 47,6 bi e corrente de US\$ 328,8 bi

Nesta segunda-feira (22/7), a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), publicou os resultados da balança comercial da 3ª semana de julho de 2024, que registrou superávit de US\$ 1,5 bilhão e corrente de comércio de US\$ 12 bilhões, resultado de exportações no valor de US\$ 7 bilhões e importações de US\$ 5,3 bilhões.

No mês, as exportações somam US\$ 20,6 bilhões e as importações, US\$ 15,3 bilhões, com saldo positivo de US\$ 5,3 bilhões e corrente de comércio de US\$ 35,9 bilhões. No ano, as exportações totalizam US\$ 188,2 bilhões e as importações, US\$ 140,6 bilhões, com saldo positivo de US\$ 47,6 bilhões e corrente de comércio de US\$ 328,8 bilhões.

Balança Comercial Preliminar Parcial – 3ª semana de julho/2024

https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Comparativo Mensal

Nas exportações, comparadas as médias até a 3ª semana de julho/2024 (US\$ 1,374 bi) com a de julho/2023 (US\$ 1,348 bi), houve crescimento de 2%. Em relação às importações, houve crescimento de 6,4% – de US\$ 958 milhões para US\$ 1,020 bi nas médias diárias.

Assim, até a 3ª semana de julho/2024, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,4 bilhões e o saldo foi de US\$ 355,11 milhões – crescimento de 3,8%.

Setores e Produtos

No acumulado até a 3ª semana do mês de julho/2024, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: crescimento de US\$ 2,24



milhões (0,7%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 18,75 milhões (6,2%) em Indústria Extrativa; e crescimento de US\$ 6,07 milhões (0,8%) em produtos da Indústria de Transformação.

Em relação às importações, no acumulado até a 3ª semana de julho/2024, comparando a igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores pela média diária foi: crescimento de US\$ 3,06 milhões (18%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 0,57 milhões (0,8%) em Indústria Extrativa; e crescimento de US\$ 58,08 milhões (6,7%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

Data: 25/07/2024

EM CLIMA DE OLIMPIADAS: SÃO PAULO TAMBÉM SE DESTACA NO COMÉRCIO EXTERIOR COM A FRANÇA

Informações: Secretaria de Agricultura e Abastecimento do Estado de São Paulo (25 de julho de 2024)

Participação do agronegócio paulista, nas exportações para a França, representa cerca de 7,4% da balança comercial do Brasil

Em busca de medalhas, 277 atletas brasileiros estão na França para disputar 39 modalidades nos Jogos Olímpicos de Paris. Entre os competidores, muitos atletas partiram de São Paulo, que além de contribuir com os melhores esportistas da atualidade, o Estado também, tem representatividade significativa nas relações comerciais entre os dois países.

“Esta é uma oportunidade para extrapolarmos o intercâmbio para além das competições desportivas e trabalharmos em prol da cooperação entre os polos agrícolas e comerciais para incentivarmos o desenvolvimento mútuo”, afirma o secretário de Agricultura e Abastecimento de São Paulo, Guilherme Piai.

Conforme os dados do Instituto de Economia Agrícola (IEA – APTA) da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo (SAA), a participação do agronegócio paulista, nas exportações para a França, representa cerca de 7,4% da balança comercial do Brasil. Somente em 2023, foram enviadas mais de 106,6 mil toneladas de produtos agrícolas paulistas para o mercado francês. Isto representa um crescimento de 47%, em relação a 2022. Só no primeiro semestre deste ano, já foram contabilizadas, mais de 31 mil toneladas.

O complexo soja foi o item mais comercializado no ano passado, com 66 mil t, o equivalente a US\$ 33,4 milhões. Sendo que outros produtos como o café, no mesmo período, rendeu US\$ 18,3 milhões, acompanhado de perto de produtos florestais (US\$ 14,8 milhões) e de origem vegetal (US\$ 14,5 milhões).

Vale ressaltar que a delegação da SAA visitou a França no final de 2023 para buscar formas de modernizar, principalmente, a cadeia queijeira paulista. “Estamos também retomando a ideia de estabelecer no Estado de São Paulo, com o apoio da Embaixada Francesa, uma escola de queijaria, para capacitar os nossos produtores de leite e derivados, em parceria com as Câmaras Setoriais e o ITAL”, ressalta o coordenador da Assessoria Técnica e Relações Internacionais, Alberto Amorim.

Na visita, também teve a oportunidade de se reunir com técnicos do Ministério de Agricultura da França, que agregaram com importantes considerações para o agro paulista, compartilhando conhecimentos sobre seguro rural, certificação por origem animal e vegetal e aprimoramento de escolas técnicas de agricultura.

“As relações do Estado de São Paulo com o país são excelentes, sendo que a delegação do Secretário manteve a convite do Ministério da Agricultura em Paris com a intermediação da Embaixada em Brasília, e apoiou a Business France no Evento French Agridays conduzido em Ribeirão Preto, na semana que antecedeu o Agrishow”, conclui Alberto Amorim.

Dados Gerais da Balança Comercial

No setor do agronegócio, as exportações paulistas no primeiro semestre de 2024 aumentaram 8,9%, alcançando US\$ 14 bilhões. As importações também apresentaram crescimento de 7,3%, totalizando US\$ 2,78 bilhões, gerando um superávit de US\$ 11,22 bilhões, aumento de 9,4% em relação ao mesmo período de 2023.

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

Data: 25/07/2024

BRACELL E PARCEIROS DA EDUCAÇÃO CAPACITAM 24 MIL EDUCADORES DA REDE PÚBLICA DE SÃO PAULO

Fonte: Bracell (25 de julho de 2024)

A iniciativa tem como objetivo aprimorar o ensino de língua portuguesa e matemática no ensino fundamental

A Bracell, uma das líderes globais na produção de celulose solúvel, em parceria com a organização social Parceiros da Educação, está contribuindo para a formação de mais de 24 mil educadores da rede pública estadual de São Paulo. O projeto foca no aprimoramento das práticas de ensino de língua portuguesa e matemática para os anos finais do ensino fundamental.

A colaboração proposta prevê a criação de ambientes formativos presenciais para cerca de 300 professores especialistas em currículo, além de formação virtual para mais de 24 mil docentes. Essa iniciativa tem como objetivo principal potencializar a aprendizagem dos alunos, aprimorando a capacitação dos educadores e, conseqüentemente, elevando o nível de ensino oferecido nas instituições de ensino.

“A Bracell e a Parceiros da Educação compartilham o objetivo de promover uma educação pública de excelência para todos. Buscamos essa transformação, uma vez que temos a educação como um de nossos pilares de investimento social alinhado ao nosso compromisso Bracell 2030, junto aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da ONU”, disse Manoel Browne, diretor de Relações Institucionais, Governamentais e com Comunidades da Bracell.

Em 2023, a Bracell lançou sua agenda estratégica de ESG para 2030, com metas e compromissos de sustentabilidade. O projeto com a Parceiros da Educação é uma das ações do pilar Empoderando Vidas, que inclui a meta de aumentar em 30% a proficiência em português e matemática nas escolas públicas apoiadas pela Bracell em regiões com baixos índices de aprendizagem.

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

Data: 25/07/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

TAXAÇÃO DE SUPER-RICOS É DIFÍCIL DE COORDENAR, E EUA NÃO VEEM NECESSIDADE DE ACORDO GLOBAL, DIZ YELLEN

Para secretária do Tesouro dos EUA, cada país deve se certificar que seu sistema tributário seja justo e progressivo

Por Vinicius Neder e Carolina Nalin — Rio de Janeiro



Secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, em coletiva de imprensa nesta quinta-feira — Foto: Vinicius Neder/O Globo

A secretária do Tesouro dos EUA, Janet Yellen, sinalizou ser contra a ideia do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de firmar um acordo global sobre tributação de grandes fortunas,



uma das principais propostas no campo da política econômica da presidência brasileira do G20, o grupo das maiores economias do mundo mais a União Europeia e a União Africana. O Brasil está na presidência do fórum global até o fim do ano.

Haddad voltou a defender a proposta na quarta-feira, no Rio, na reunião ministerial que marcou o pré-lançamento da Aliança Global contra a Fome e a Pobreza. Segundo o ministro, se os bilionários de todo o mundo pagassem um tributo de 2% de sua riqueza, seria possível arrecadar de US\$ 200 bilhões a US\$ 250 bilhões.

Nesta quinta-feira, em entrevista coletiva às margens do encontro de ministros de finanças e presidentes de bancos centrais do G20, Yellen defendeu a tributação progressiva – quando os mais ricos pagam mais do que os mais pobres – e ressaltou que o governo do presidente Joe Biden fez propostas no sentido de tributar os bilionários, mas disse que um acordo global é “desnecessário”:

– Faz sentido para a maioria dos países adotar a abordagem de tributação progressiva. Estamos felizes em trabalhar com o Brasil nisso, provocando essas ideias no G20, mas a política tributária é muito difícil de coordenar globalmente e não vemos a necessidade, nem achamos que seja desejável, tentar negociar um acordo global sobre isso. Todos os países deveriam se certificar de que seus sistemas tributários são justos e progressivos.

Aliança contra a fome

Questionada sobre o apoio do governo dos EUA à Aliança Global contra a Fome e a Pobreza, uma das principais propostas da presidência temporária do Brasil, Yellen disse que os EUA estão muito “satisfeitos” em participar da iniciativa.

– Ficamos muito satisfeitos de participar da iniciativa lançada pelo presidente Lula – afirmou a secretária americana.

Yellen destacou o efeito negativo da guerra na Ucrânia, iniciada em fevereiro de 2022, sobre a inflação de alimentos:

– Especialmente após a invasão da Ucrânia pela Rússia, que levou a um salto nos preços de alimentos, houve um impacto devastador em países que já sofrem de insegurança alimentar e têm sido negativamente afetados pelas mudanças climáticas, que têm tido um efeito adverso sobre a agricultura. É importante dar passos imediatos e decisivos para promover maior acesso à comida e apoiar iniciativas que fortaleçam práticas agrícolas, para aumentar a produtividade e tornar a agricultura mais resiliente.

Segundo a secretária do Tesouro, o governo americano já tem atuado no apoio ao combate à fome, mas ela evitou citar valores.

– Os EUA deram uma quantidade substancial de dinheiro, trabalhando com os bancos de desenvolvimento, para aumentar suas contribuições para a segurança alimentar. Patrocínamos, após a invasão da Ucrânia, um plano de ação para todas as instituições financeiras internacionais para enfrentar a insegurança alimentar.

Clima é 'prioridade máxima'

Yellen reafirmou que os EUA pretendem trabalhar com o Brasil em torno de propostas sobre o enfrentamento das mudanças climáticas:

– Os EUA vão continuar a demonstrar seu compromisso com o multilateralismo, incluindo o foco nas mudanças climáticas. O nosso governo colocou o enfrentamento às mudanças climáticas como uma prioridade máxima.

Segundo a secretária, o Departamento do Tesouro exerce um papel-chave nesse trabalho do governo americano. Yellen citou seu trabalho “com o ministro Haddad e outros pares no grupo de trabalho sobre finanças sustentáveis, que os EUA copresidem, junto com a China”.

-- Com apoio da liderança do Brasil no G20, estamos priorizando o trabalho para reformar a arquitetura financeira do clima, para fazer o acesso a financiamentos de fundos climáticos mais fácil para os países – completou a secretária americana.

‘Objetivos foram alcançados’, diz secretária da Fazenda

Questionada sobre a resistência dos EUA em concordar com um acordo global sobre taxaço de super-ricos, a secretária de assuntos internacionais da Fazenda, Tatiana Rosito, disse que os objetivos da discussão até agora foram alcançados.

— Não vou comentar os termos do comunicado já negociado em nível técnico e da declaração (ministerial sobre tributação). O ministro ontem fez alguns comentários sobre os objetivos e, nas negociações que se encerraram em nível técnico, podemos dizer que os objetivos foram alcançados — disse a jornalistas.

Segundo Rosito, as reuniões dos países-membros do G20 desta semana passaram pelo nível técnico e agora seguem para uma discussão entre ministros de finanças dos países.

— Até que a reunião acabe e divulguemos esses textos, nos quais tivemos consenso em nível técnico, não vamos prejulgar a conclusão da reunião dos ministros.

Rosito disse que vê ‘alta probabilidade’ de consenso sobre o tema da tributação internacional, mas prefere aguardar o desenrolar das reuniões dos ministros.

— Acredito que haverá alta probabilidade de chegarmos a um consenso, mas não vou prejulgar o resultado. Amanhã quando divulgarmos os documentos, aí sim o ministro e presidente do BC poderá comentá-los.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2024

GOVERNO VAI RECADASTRAR BENEFICIÁRIOS DO BPC E APERTAR REGRAS APÓS BLOQUEIO NO ORÇAMENTO

Objetivo da equipe econômica é iniciar processo em setembro. Última vez que a medida foi adotada foi em 2008 e 2009

Por Geralda Doca — Brasília



Presidente Lula e ministro da Fazenda, Fernando Haddad — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O governo prepara um recadastramento de pessoas que recebem o Benefício de Prestação Continuada (BPC), depois do aumento de concessões e de gastos com o auxílio. O objetivo da equipe econômica é iniciar esse processo em setembro. Um decreto com o calendário e as regras da medida está sendo elaborado.

O BPC é um benefício de um salário mínimo (hoje em R\$ 1.412) por mês ao idoso com idade igual ou superior a 65 anos ou à pessoa com deficiência de qualquer idade.

Para ter direito, é necessário que a renda por pessoa do grupo familiar seja igual ou menor que 1/4 do salário-mínimo (R\$ 353).

A lei de criação do BPC prevê a revisão de cadastros para apurar se as condições que deram origem ao benefício persistem, mas isso não é comum. A última vez que isso ocorreu foi durante o segundo governo Lula, entre 2008 e 2009.



O governo também prepara um decreto com medidas para tornar mais rigorosa a concessão e a manutenção do benefício. Uma delas é a exigência de biometria do pai e da mãe da criança para pedidos em caso de autismo, que dá direito ao BPC nas condições graves da doença. No caso da criança, vale certidão de nascimento ou carteira de identidade.

Estados e prefeituras envolvidos

A medida também será exigida dos atuais beneficiários, que terão que apresentar todos os documentos para renovação da inscrição no Cadastro Único (CadÚnico) do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS).

As medidas vão demandar trabalho do Ministério do Desenvolvimento Social (MDS) e do Ministério da Previdência e envolver estados e principalmente as prefeituras, responsáveis pelos Centros de Referência de Assistência Social (CRAS), onde os beneficiários terão que apresentar toda documentação. Os dados obtidos pelo CRAS alimentam o CadÚnico.

Para ter acesso ao BPC, os beneficiários passam por perícias médicas e avaliação social. Também é analisada a condição financeira da família renda por pessoa de até um quarto do salário mínimo ou até meio salário, em casos mais específicos, como necessidade de cuidadores, uso de fraldas e medicamentos.

O decreto deve ser publicado no Diário Oficial da União nos próximos dias. As medidas de fiscalização foram definidas em reunião com o presidente Lula na semana passada, da qual participaram representantes do Ministério da Justiça e da Polícia Federal.

Aumento de quase 20%

Técnicos da área econômica avaliam que o índice de fraudes pode chegar a 30%. O aumento das despesas com BPC entrou em trajetória de alta no segundo semestre de 2022.

Segundo dados do INSS, o gasto com o auxílio do primeiro semestre de 2024 atingiu R\$ 44,076 bilhões, aumento de 19,8% em relação ao ano anterior. O número de concessões do benefício deu um salto de 40% no período, saindo de 786.087 em 2023 para 1,105 milhão nos primeiros seis meses de 2024.

O aumento desse tipo de gasto com BPC e com benefícios previdenciários obrigou o governo a fazer um bloqueio de R\$ 11,3 bilhões no Orçamento de 2024 para evitar o descumprimento das regras fiscais. O tamanho do congelamento de recursos chegará a R\$ 15 bilhões, incluindo um contingenciamento de R\$ 3,8 bilhões, e vai afetar toda a administração pública, segundo técnicos da equipe econômica. Os detalhes serão divulgados no final deste mês.

A presidente do Superior Tribunal de Justiça (STJ), Maria Thereza de Assis Moura, determinou que a greve de servidores do INSS deve se limitar a 15% das equipes de cada unidade administrativa. Moura tomou a decisão ao analisar um pedido do governo federal para suspender a greve.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 25/07/2024

PRÉVIA DA INFLAÇÃO DE JULHO DESACELERA E FICA EM 0,3%, COM RECUE NO PREÇO DOS ALIMENTOS

Custos com transporte continuaram a pressionar o IPCA-15, com alta da gasolina e salto de 19,21% das passagens aéreas. Em 12 meses, índice sobe 4,45%, próximo ao teto da meta

Por O GLOBO — Rio de Janeiro

O IPCA-15, considerado prévia da inflação, de julho desacelerou e ficou em 0,3%, segundo dados do IBGE divulgados nesta quinta-feira, mas veio acima das expectativas de mercado. Os preços dos alimentos cederam, mas os custos com transporte continuaram a pressionar o indicador, especialmente as passagens aéreas. A alta da gasolina, refletindo o reajuste da Petrobras nas refinarias, também freou uma desaceleração maior.

- Apesar da desaceleração em julho, em 12 meses, o índice acumula alta de 4,45%, acima dos 4,06% observados nos 12 meses anteriores.
- Com o avanço em 12 meses, a alta no período está quase no teto da meta de inflação para o ano, que é de 3%, com margem de tolerância de 1,5 ponto percentual para mais ou para menos.
- Em julho de 2023, o IPCA-15 a taxa foi de -0,07%.

Analistas de mercado aguardavam uma alta de 0,22%. O grupo Alimentação e bebidas, que vinha puxando a inflação nos últimos meses, tiveram queda de 0,44% em julho. Houve retração na alimentação em casa (- 0,70%) e um crescimento mais lento das refeições fora do domicílio (alta de 0,25% frente ao aumento de 0,59% no mês anterior).

O grupo Transportes avançou 1,12%, com salto das passagens aéreas de 19,21%. Os combustíveis também avançaram: gasolina (1,43%), etanol (1,78%) e óleo diesel (0,09%) embora o gás natural veicular (GNV) tenha recuado 0,25%.



Aeroporto do Galeão, no Rio: alta no preço das passagens evita desaceleração maior da prévia da inflação — Foto: Ana Branco / Agência O Globo

A alta da gasolina reflete o reajuste da Petrobras a partir de 9 de julho nas refinarias. O aumento já chegou aos postos. 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%. É ainda o maior patamar desde setembro do ano passado.

O grupo Habitação subiu 0,49%, influenciado, principalmente, pela energia elétrica residencial (1,2%). Em julho, passou a vigorar a bandeira tarifária amarela, que acrescenta R\$1,885 a cada 100kwh consumidos.

Para o cálculo do IPCA-15, a metodologia utilizada é a mesma do IPCA (que mede a inflação oficial do país). A diferença está no período de coleta dos preços e na abrangência geográfica. Os preços foram coletados no período de 15 de junho a 15 de julho de 2024 (referência) e comparados com aqueles vigentes de 16 de maio a 14 de junho de 2024.

O indicador refere-se às famílias com rendimento de um a 40 salários mínimos e abrange as regiões metropolitanas do Rio de Janeiro, Porto Alegre, Belo Horizonte, Recife, São Paulo, Belém, Fortaleza, Salvador e Curitiba, além de Brasília e do município de Goiânia.

— O qualitativo do índice veio bem pior que o esperado, especialmente em serviços, indicando a dificuldade da desaceleração dos núcleos de inflação. O IPCA de julho deve ser revisto para cima e, por consequência, o IPCA de 2024 também deve ser revisto para cima — afirma Leonardo Costa, economista do ASA Investimentos.

Em relatório, o Citi afirmou que "os dados sugerem pressões inflacionárias ainda desconfortáveis, reforçando a previsão de inflação acima do consenso de 4,2% ao ano até o fim do ano". Segundo o banco, o dado demonstra que o Copom deve permanecer mantendo a taxa básica brasileira em 10,5% "por muito mais tempo".

Fonte: O Globo - RJ
Data: 25/07/2024

ELETOBRAS DEVE CEDER AO GOVERNO LULA MAIS DOIS ASSENTOS NO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Acordo entre AGU e companhia avança, mas resistências internas ainda ameaçam a conciliação para encerrar processo no STF; procuradas, Eletrobras e AGU não responderam

Por Eduardo Gayer

BRASÍLIA - Privatizada há dois anos, a Eletrobras deve propor aos acionistas, até o início de agosto, uma mudança no conselho de administração para aumentar o poder de voto da União. Segundo apurou o Estadão, a negociação entre a companhia e o governo Lula para encerrar uma briga judicial avançou nos últimos dias. A proposta à mesa neste momento, vista pelas duas partes como possível de ser concretizada, é aumentar o número de cadeiras no conselho de 9 para 10 — e entregar três delas à União, que hoje tem apenas uma.

Em troca da concessão, a Advocacia-Geral da União (AGU) retiraria a Ação Direta de Inconstitucionalidade protocolada no Supremo Tribunal Federal (STF) contra trechos da lei de privatização da companhia.

De acordo com dois integrantes do governo e um acionista privado que participam das conversas, o cenário acima é o mais provável neste momento, mas há ainda uma resistência residual entre acionistas privados quanto aos termos da conciliação. A expectativa é que as divergências sejam superadas nos próximos dias, para evitar a abertura de novas negociações. Qualquer consenso precisa ser aprovado em assembleia da Eletrobras e no plenário do STF. Procuradas, a companhia e a AGU não comentaram.



Linha de transmissão da Eletrobras. Foto: FOTO MARCELLO CASAL JR / AGÊNCIA BRASIL

Em 2023, o governo Lula foi ao STF para aumentar o poder no conselho por discordar de um trecho da lei de privatização que proíbe acionistas de exercer votos em número superior a 10%. A ação está sob a relatoria do ministro Kassio Nunes Marques.

Para a AGU, esse dispositivo fere o princípio da razoabilidade, considerando que a União ainda tem 42% das ações da empresa. A medida, porém, é vista com ressalvas no setor de energia. Afinal, o molde da privatização da Eletrobras, que transformou a empresa em uma corporation (uma empresa de capital privado sem acionista controlador), foi aprovado pelo Congresso.

Originalmente, a União queria ficar com três de nove assentos. Já acionistas privados defendiam aumentar o conselho para 11 vagas e ceder duas à União. Para o Palácio do Planalto, um possível entendimento para levar três de dez vagas é visto como um bom meio-termo.

Um acionista privado da Eletrobras ressaltou ao Estadão, na condição de anonimato, que ainda tentará ampliar o conselho para 11 vagas para reduzir o poder de fogo das eventuais três vagas da União. Seria uma espécie de “redução de danos” à negociação para ampliar a presença do governo no conselho de administração da companhia.

Em 12 de julho, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou durante um evento do setor que o acordo com a Eletrobras está próximo. “Vai ser bom para ela [Eletrobras], porque no dia em que fizermos o acordo, naturalmente as ações vão subir”, declarou Silveira. “As únicas informações que temos da companhia são as que ela publica nos fatos relevantes”, reclamou, sobre a falta de espaço do governo na empresa.

Um mês antes, o ministro disse em entrevista ao Estadão que o governo busca ter mais assento no conselho de administração da Eletrobras para “estar mais ciente das políticas” da empresa. “Eu não tenho voto para mudar, vai continuar sendo corporation. Não quero mudar a rota das decisões

tomadas por maioria, mas eu posso participar dessas discussões e posso tentar fazer o convencimento. Por que o grupo 3G pode ter mais voz nas decisões do que a União?”, questionou.

A ofensiva de aliados do presidente Luiz Inácio Lula da Silva sobre a Eletrobras também passou pelo Congresso. Como revelou a Coluna do Estadão, durante a tramitação da Medida Provisória (MP) da conta de luz, em maio, o deputado federal Bohn Gass (PT-RS) apresentou uma emenda para suprimir da lei de desestatização da empresa, o trecho que limita o capital votante de qualquer acionista a 10%. A emenda, porém, foi rejeitada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2024

‘O GOVERNO FOI INGÊNUO DE ACHAR QUE AS PESSOAS NÃO REAGIRIAM À ALTA DE IMPOSTOS’, DIZ DUQUESA DE TAX

Para a advogada tributarista e influenciadora digital Maria Carolina Gontijo, foi principalmente a taxação das blusinhas da China que impulsionou a onda de memes do ministro Fernando Haddad, chamado de ‘Taxad’, nas redes sociais

Por José Fucs



Entrevista com

Maria Carolina Gontijo - Advogada tributarista e sócia da Detax Consultoria

Maria Carolina afirma que foi principalmente a taxação das blusinhas importadas da China que alavancou a avalanche de memes do Taxad Foto: Ayara Mendes/Estadao

A advogada tributarista Maria Carolina Gontijo, mais conhecida como Duquesa de Tax, de 41 anos, é uma das figuras mais populares das redes sociais quando o que está em pauta são os impostos e a reforma tributária.

Com 79,5 mil seguidores no X (antigo Twitter), onde atua com maior frequência, ela ganhou fama traduzindo o cipoal de tributos do País para os mortais e comentando, com fina ironia, as últimas medidas adotadas na área pelo governo.

Nesta entrevista ao Estadão, ela fala sobre a onda de memes a respeito do ministro da Fazenda, Fernando Haddad – chamado de Taxad, por seu insaciável apetite tributário –, que inundou as redes nas últimas semanas. Segundo Maria Carolina, foi principalmente a taxação das blusinhas chinesas, a ser cobrada a partir de 1.º de agosto, que impulsionou a iniciativa. “Todo mundo, em certa medida, se identificou um pouquinho com aquilo e falou ‘realmente, esse pessoal está criando um imposto atrás do outro, qualquer coisa eles estão criando tributação’”, afirma.

A Duquesa de Tax analisa também a reação do governo aos memes, as demais medidas tributárias implementadas pelo governo Lula e seu impacto para o consumidor, como a chamada “MP (Medida Provisória) do Fim do Mundo”, que foi devolvida pelo Congresso, os benefícios fiscais concedidos pelo governo a setores específicos da economia e as propostas adicionais que Haddad diz que pretende fazer com o objetivo anunciado de zerar o déficit fiscal de 2025. “Acho difícil ele conseguir aprovar isso. As empresas não aguentam mais novos tributos. Desejo uma ótima sorte a eles.” Confira a seguir os principais trechos da entrevista.

“A onda de memes do Taxad virou uma espécie de terapia de grupo”

Como a sra. viu a onda de memes sobre o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, chamado de Taxad, em razão de seu apetite arrecadatário?

Para quem entendeu como funciona o arcabouço fiscal, eu acredito que não é surpresa que isso esteja acontecendo. No ano passado, quando o governo decidiu que iria fazer o ajuste das contas públicas através do incremento da arrecadação, a gente já sabia que ele teria de ir atrás de novas receitas, que precisaria criar tributos, para manter o equilíbrio fiscal. Talvez tenha sido ingenuidade

do governo imaginar que as pessoas não iriam reparar nisso, questionar, ficar revoltadas com esse aumento de tributação promovido no País.

O que a sra. achou desses memes?

Eu curti para caramba, porque também faço meme nas redes, né? Era um mais engraçado que o outro. Toda vez que chegava um novo meme na minha timeline eu falava, “ah, este é o melhor”. Duas horas depois, eu recebia outro e falava “não, este aqui é o melhor”. Depois vinha um outro e eu dizia “não, este é imbatível”. É uma coisa natural. Todo mundo, em certa medida, se identificou um pouquinho com aquilo e falou “realmente, esse pessoal está criando um imposto atrás do outro, qualquer coisa eles estão criando tributação”.

De qual meme a sra. gostou mais?

Um meme que me pegou muito foi o da “Alíquota no país das má tarifas”. Achei muito elaborado, muito bom. Gostei muito também do “Tá chovendo imposto”. Teve um outro que curti muito que tinha uma foto minha com o rosto do Haddad, feita por inteligência artificial. Achei ótimo! Como eu fico nas redes explicando as questões tributárias, as pessoas às vezes acham que estou defendendo tributação. Não é isso. Eu estou lá explicando, não defendendo, mas muita gente não entende isso. Muitas vezes, aparecem os haters dizendo “ah, ela gosta de imposto, ela gosta de não sei o quê”. Então, fizeram esse meme, que eu achei hilário, dei risada para caramba. Até compartilhei. Se alguém fez esse meme para me deixar com raiva, não funcionou. A gente tem de ter a capacidade de rir de si mesmo. Tem de dar risada disso aí. Meme foi feito para isso.

Na sua opinião, o que alavancou essa avalanche de memes?

Eu acredito que foi a tributação das importações, das blusinhas da China. Porque aquelas pessoas que compram alguma coisinha da China são as mesmas que fazem os memes. Esse é um tributo que pega muito quem está na internet. Essas pessoas têm mais facilidade com o mundo digital e por isso acabam importando mais mercadorias por meio de sites chineses. Aí, no fim de junho, quando saiu a notícia de que a partir de 1.º de agosto as comprinhas seriam tributadas de tal forma, os memes, muitos dos quais já existiam por aí, se multiplicaram – e todo mundo se identificou com isso. Virou uma espécie de terapia de grupo.

“A tributação das blusinhas é uma aula para todo mundo, porque demonstra como as pessoas agem quando sabem quanto pagam de imposto”

Quando essa discussão sobre a tributação das blusinhas começou, no início do ano passado, muitos apoiadores do governo falaram que isso era “fake news”. A própria primeira-dama Janja da Silva fez uma publicação nas redes dizendo que não era o consumidor que iria pagar a tributação e sim as empresas, gerando uma reação muito negativa nas redes sociais. O que a sra. achou desse post da Janja?

Naquela época, o assunto da tributação das blusinhas estava pegando fogo nas redes. Aí a primeira-dama viu aquilo, ficou muito preocupada, porque é um tema caro à base de apoio digital do governo, aos perfis que apoiam o governo, e resolveu entrar diretamente na conversa, falando “não, veja bem, a tributação é para as empresas”. Só que isso acabou tendo um efeito contrário ao que provavelmente era sua intenção. No fim das contas, foi uma coisa triste, mas eu achei ótimo, porque as pessoas começaram a ter essa ideia de que quem paga a tributação é o consumidor.

Por que, na sua visão, a discussão sobre a tributação das blusinhas gerou esse movimento todo?

Eu costumo dizer que, quando a gente fala de simplificação tributária, a questão da tributação das importações é uma aula para todo mundo, porque demonstra como as pessoas agem quando sabem quanto estão pagando de imposto. A partir do momento que as pessoas sabem quanto pagam, elas se organizam na internet, fazem barulho. Tanto que o governo ficou um ano e meio para conseguir aprovar isso. Só agora ele conseguiu, mas com uma tributação bem mais baixa do que pretendia. Era para ser de 60%, passou para 20% até “X” dólares e depois, para valores maiores, há uma tabela progressiva de tributação. Se as pessoas não soubessem quanto iriam pagar, os 60% teriam passado. Mas como que elas sabem que estão pagando o valor descrito na nota de compra, ficaram



revoltadas. Isso, para mim foi uma aula do que a simplificação e a transparência podem fazer pela sociedade quando a gente sabe quanto paga de imposto.

Muitos empresários, como a Luiza Trajano, do Magazine Luiza, que foi uma das maiores defensoras da taxação das blusinhas, apoiaram a medida, dizendo que as importações da China representavam uma “concorrência desleal” para as empresas brasileiras. Só que recentemente ela anunciou, para surpresa de muita gente, a formação de uma parceria com a AliExpress, que é uma das maiores plataformas de venda de produtos chineses pela internet. Qual a sua avaliação dessa história?

Era óbvio que isso iria acontecer. Eu sempre falo que a gente não tem de nivelar por baixo. O empresário brasileiro tinha de brigar para ter melhores condições de competir internacionalmente. “Ah, mas nós temos de discutir a questão das práticas comerciais pouco ortodoxas da China”. Ok. Esta questão também deve ter o seu lugar nessa discussão. Mas não é piorando para o consumidor que eu vou conseguir ficar competitivo. É muita inocência você pensar que colocando uma tributação alta, seja para o que for, vai impedir esse tipo de varejista de entrar no Brasil. As empresas do exterior não vão virar as costas para o País, que tem um mercado de mais de 200 milhões de consumidores. Se o Brasil dificultar a maneira de eles entrarem, vão arrumar um outro jeito de entrar. É isso que a gente vê nessa parceria da Magalu com a AliExpress. E quem perdeu nessa história? O consumidor brasileiro. Então, a questão é brigar pra melhorar o ambiente de negócios, que hoje é horroroso, para enfrentar os concorrentes internacionais de igual para igual.

Fora as blusinhas, que outros fatores contribuíram para alavancar essa onda de memes?

Além da tributação das blusinhas, que mostra de forma mais direta o peso dos impostos, o aumento indireto de preço provocado pelas medidas arrecadatórias do governo, que invariavelmente chegam até o consumidor final, também tiveram sua influência. Então, as pessoas ficaram com a impressão de que as coisas estão subindo de preço, como de fato estão, porque o imposto está aumentando, e isso acabou contribuindo para alimentar essa percepção. Houve também um novo aumento nos preços dos combustíveis, que já haviam sido afetados pela reoneração de PIS (Programa de Integração Social) e de Cofins (Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social), em razão da alta do dólar, que não tem nada a ver com o Taxad. Tudo isso ajudou as pessoas a pensar que estão comprando menos, levadas principalmente por essa ideia de que todo dia aumenta um imposto aqui e ali, que recheia o noticiário econômico.

Como a sra. avalia a reação do governo a essa onda de memes, afirmando que era uma ação coordenada, profissional, que deveria ter financiador por trás, que era desinformação?

O governo e aqueles que o apoiam sentiram muito a criação dos memes, acusaram o golpe. Para mim, isso é coisa de quem está completamente descolado da internet, da realidade digital. Eles deram muita importância para esse negócio e aí é que a coisa ganhou força mesmo. Quando somos crianças, nós aprendemos que, se a gente implicar com alguma coisa que estão fazendo para nos incomodar, aí é que vão fazer mais. Isso para mim é elementar. Eu já tenho minha cota na internet e sei como isso funciona. Se você não dá muita bola para esses cancelamentos, memes, essas coisas, tudo isso passa em um dia. No dia seguinte, ninguém lembra mais. Mas, se você dá força para o pessoal, aquilo acaba indo mais longe do que deveria. Nessas horas, é melhor ficar quieto. É impossível conter uma onda dessas quando as pessoas se identificam e quando você dá muita importância para aquilo. E o governo não quis apenas responder a esses memes, o que já seria errado, como respondeu de uma maneira, com uma narrativa, que não corresponde à realidade. Aí a coisa ficou pior ainda.

A que exatamente a sra. se refere?

Uma das coisas que eu vi que me chamou a atenção foi um vídeo do ministro (Alexandre) Padilha (das Relações Institucionais) falando sobre a cesta básica e sobre como o governo está diminuindo a tributação dos mais pobres na reforma tributária, com a isenção dos produtos da cesta básica. Mas todos os exemplos que ele deu no vídeo são de produtos que já não tem tributos federais. Ele citou o leite, o feijão, o tomate in natura, e falou “olha, isso aqui era tributado em vinte e tantos por cento e agora a tributação vai ser zero”. É uma informação errada. A tributação só vai ser zero porque a reforma tributária vai tirar o imposto estadual incidente sobre esses produtos. É uma distorção



completa de um assunto que poderia ser facilmente resolvido. Se você cria falácias para tentar justificar sua postura, acaba sendo pego na mentira e desmentido.

“O pessoal fala que ‘os ricos é que estão com raiva’, mas os ricos não estão nem aí para meme”

Ao reagir aos memes, o governo afirmou que, com as medidas tributárias do ministro Fernando Haddad, os ricos estão pagando mais impostos e os pobres, menos. Teve gente por aí que disse até que os memes eram “obra de reacionários” insatisfeitos com as “medidas tributárias redistributivas” implementadas por Haddad. Como a sra. analisa essa questão?

O pessoal fala que “os ricos é que estão com raiva”, mas os ricos não estão nem aí para meme, para começo de conversa. De novo, vamos considerar o exemplo das importações. Quem tem dinheiro pode sair do Brasil e trazer US\$ 1mil em mercadorias importadas, fora um celular, um computador, uma câmera, um relógio. Pode trazer tudo isso sem pagar nem um real de imposto. Quem está pagando imposto é o consumidor que está comprando uma blusinha de R\$ 50 na China. Então, não há justificativa para dizer que as medidas tributárias são redistributivas. Com exceção de tributação de offshores e de fundos exclusivos, estas, sim, direcionadas aos mais ricos, o que o governo fez foi avançar na tributação do consumo – e tributação do consumo pega todo mundo.

A menos que você faça uma tributação direta, sobre a renda, ou adote medidas como a tributação das offshores e dos fundos exclusivos, isso não vai pegar os mais ricos. Ao contrário. Vai pegar quem consome mais. E quem consome mais são os mais pobres. Eles consomem praticamente 100% do que ganham. E, se eles consomem 100% do que ganham, proporcionalmente pagam mais tributos do que os ricos. Por isso, para mim, é melhor ficar calado nessa hora do que dar uma justificativa que você não vai conseguir sustentar. Porque aí você vai virar piada duas vezes.

A sra. poderia dar um exemplo de uma medida tributária do governo que afetou o consumidor?

Para mim, uma das medidas mais absurdas do governo até agora está relacionada ao recebimento de créditos que as empresas pagaram indevidamente e ganharam na Justiça as ações em que questionavam o pagamento. O governo reconhece que as empresas têm créditos a receber, diz que vai pagar o que deve, só que em suaves prestações. Em cinco aninhos. Cinco aninhos! Isso compromete o fluxo de caixa das empresas. E é lógico que vai se refletir nos preços. É irrealista imaginar que quem vai pagar isso são as empresas e não o consumidor. Isso não existe. Esse tipo de norma é um incentivo para qualquer governo cobrar imposto de forma indevida. Ele sabe que está errado, que vai perder na Justiça. Só que, durante o tempo em que ele precisa, nos quatro anos de mandato, seja o que for, o dinheiro fica na conta. Então para o governo, esse tipo de política acaba valendo a pena

A mesma coisa ocorre quando o governo passa a tributar as subvenções de ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) que as empresas localizadas recebem em lugares oferecem essa possibilidade. Elas acabam fazendo o quê? Pegam esse valor do aumento do imposto, que agora elas vão ter de pagar, e repassam para os preços. Não dá para falar, então, em “redistribuição” com essas medidas do Haddad.

“Para mim, a partir de agora, o Haddad vai ser sempre o Taxad”

Agora, no começo da nossa conversa, a sra. falou que, se o governo não tivesse reagido aos memes, essa onda teria passado rapidamente, de forma natural. Mas a Marta Suplicy, quando era prefeita de São Paulo, acabou chamada de Martaxa, por ter tentado instituir uma taxa pela coleta de lixo na cidade, e até hoje não conseguiu se livrar disso. Será que, com essa história do Taxad, não vai acontecer a mesma coisa com o Haddad?

Ele vai seguir o mesmo caminho, sem sombra de dúvida, mas muito pela proporção que isso acabou tomando. É o que eu disse há pouco: meme não foi feito para ser respondido. É uma piada, para você rir. Não é briga, discussão, debate. As pessoas tomaram essa onda como um debate, querendo retrucar os meses, dizendo que os mais ricos é que estavam reclamando, e isso alimentou a coisa.

Para mim, a partir de agora, o Haddad vai ser sempre o Taxad. Ele pode ficar mais vinte ou trinta anos na política, mas vai continuar sendo o Taxad.

Uma outra coisa que eu achei curiosa nessa história toda dos memes do Taxad, foi que, quando isso começou, vários influenciadores ditos de esquerda, alinhados com o governo, começaram a retuitar e a amplificar os memes. Achei muito estranho. Houve uma série de erros para lidar com essa crise que foi criada, mas eu vi fogo amigo contra o ministro, talvez para proteger o presidente. Isso ficou muito óbvio para mim.

O governo e seus apoiadores, dirigentes do PT e de partidos aliados, também disseram que a carga tributária, na comparação de 2023 com 2022 não aumentou. Como isso é possível diante dessas coisas todas que a sra. está comentando?

Olha, eu acho bom eles usarem bastante essa desculpa este ano, porque no ano que vem não vai dar mais para fazer isso. Várias medidas que podem ter impacto na carga tributária, como a tributação das subvenções de ICMS, foram aprovadas em 2023 e só terão efeito em 2024. Além disso, de 2020 para a frente, a gente precisou tomar algumas medidas tanto pela pandemia, quanto pela invasão da Ucrânia para incentivar o consumo através da redução de tributos. Isso aconteceu, por exemplo, com os combustíveis. A Lei Complementar 192 e a Lei Complementar 194 reduziram a alíquota do ICMS aplicável sobre esses produtos. Isso fez com que a carga tributária baixasse a partir dali. Acontece que essa medida só entrou em vigor na segunda metade de 2022 e foi mantida durante 2023 inteiro, com uma redução expressiva da carga sobre combustíveis, que representam uma parcela significativa da arrecadação. Então, o discurso do governo pode não ser baseado numa notícia falsa, mas é uma interpretação enviesada da realidade.

Parece que, em 2022, houve também um aumento forte de arrecadação por conta da elevação dos preços de commodities no mercado internacional, como minérios e petróleo, que gerou uma receita não recorrente, puxando a carga tributária do País para cima e distorcendo a comparação com 2023.

Exato. Existem todos esses pontos. Por isso, a gente só vai conseguir ver realmente o reflexo das medidas tributárias adotadas pelo Haddad na carga tributária em 2024. Aí, sim, a gente vai ver o efeito de um monte de tributação que já entrou em vigor e que já está funcionando 100%. Aí é que a gente vai ter uma ideia do tamanho do estrago. Todas as medidas grandes do ano passado, que eu mencionei, como a tributação das subvenções e das offshore e dos fundos exclusivos, só passaram a valer este ano.

O Impostômetro (ferramenta de acompanhamento em tempo real da arrecadação tributária) já dá uma boa medida do que está acontecendo neste ano. Na semana passada, o impostômetro chegou a R\$ 2 trilhões. E, em 2023, essa marca só foi atingida no dia 30 de agosto. Como isso se enquadra na sua análise?

A gente teve um incremento de arrecadação bem significativo até agora neste ano e isso passa por todo esse aumento de tributação. Como o governo precisa ficar aumentando pouquinhos coisas o tempo inteiro para tentar elevar a arrecadação, a gente acaba vendo isso de forma fragmentada. Depois, quando a gente soma tudo, vira algo gigante. É óbvio que a gente está tendo incremento de arrecadação. É como uma pessoa que faz dieta, faz exercício físico, faz cirurgia plástica e no fim não sabe o que está funcionando para se manter na linha. Tudo funciona, porque é um combo, algo que tem de ser analisado em conjunto.

“O ministro Fernando Haddad fica tentando juntar água com a torneira e o ralo abertos”

Não dá nem pra dizer que o aumento da arrecadação é um reflexo do aquecimento da economia, porque nós estamos falando de um PIB (Produto Interno Bruto) de cerca de 2,5% em 2024 e a arrecadação de junho em relação a junho de 2023 subiu quase 12% em termos reais (descontada a inflação).

Como falamos há pouco, uma das coisas que o ministro tem falado é que ele está “corrigindo distorções” tributárias. O ministro está fazendo isso mesmo? Está. De certa forma, ele está corrigindo algumas distorções existentes na legislação. Só que, sempre que ele está corrigindo alguma

distorção, está criando outras. Isso é importante a gente colocar. Quando o presidente, por exemplo, se diz extremamente surpreso com os incentivos fiscais existentes no País e dois dias depois sanciona um projeto como o Mover, que é um programa de benefícios fiscais para as montadoras de automóveis, cujo impacto para os cofres públicos é estimado em R\$ 19 bilhões em cinco anos, ele está gerando uma nova distorção no sistema. Sem contar que essa é uma política característica do PT. O PT tem essa característica de incentivar setorialmente, especialmente através de benefícios fiscais.

Não estou falando nenhum segredo aqui. Desde 2003 é assim. Eles sempre elegem alguns setores da economia para beneficiar. Então, não dá pra você ter esse discurso de que está “corrigindo distorções” se você continua criando outras. Este é o ponto. Por isso, eu falo que o ministro fica tentando juntar água com a torneira e o ralo abertos. Ele não vai conseguir. É como querer pegar papel na ventania. As medidas tributárias foram utilizadas no Brasil ao longo do tempo de uma forma tão errada que agora, quando o governo precisa aumentar a arrecadação desesperadamente para tentar reequilibrar as contas públicas, porque a situação do mercado lá fora não tá tão boa, por causa disso e disso daquilo, não tem mais onde mexer. As empresas não aguentam mais novos tributos.

O próprio presidente da Câmara dos Deputados, o Arthur Lira, disse outro dia que o Haddad tem de mudar sua agenda, porque não há mais espaço para aumentar a arrecadação e nem os parlamentares vão apoiar mais isso aí.

Exatamente. É por isso, por exemplo, que, quando acontece uma situação como a da MP 1227, que o pessoal “carinhosamente” apelidou de “MP do fim do mundo”, que era uma MP que acabava com a utilização de créditos de PIS e Cofins pelas empresas, para compensar a manutenção da desoneração da folha aprovada pelo Congresso, a coisa não andou.

A sra. se refere àquela MP que gerou uma grande reação por parte dos empresários?

Isso mesmo. A reação foi tão grande que o senador (Rodrigo) Pacheco (presidente do Senado) devolveu a MP. Ficou com parte da MP, mas devolveu o resto. Porque era um negócio tão absurdo, que não tinha como levar adiante. Essa MP colocava nas costas do agronegócio, dos distribuidores de combustível e de farmacêuticos e químicos a conta da desoneração, que são setores que impactam diretamente na inflação e no PIB. Quando eu li a MP, confesso que não entendi nada. Eu falei, “gente, não é possível. Quem parou para pensar nisso não pensou dois minutos”. Porque tinha um impacto muito grande na área de alimentação, pegava proteína animal, café, grãos, um monte de coisa que está na cesta do brasileiro, limitando o crédito das distribuidoras de combustíveis, de supermercados, e sem noventena, ou seja, valendo a partir do dia seguinte, sem discutir com ninguém. Era uma bomba armada para dar errado, como deu. O pessoal, especialmente de postos de combustíveis, pressionou muito, falando “nós vamos subir os preços amanhã”. De novo, não tem mais de onde fazer mágica. E a sociedade já não aceita mais essas loucuras calada.

“Uma das coisas mais estapafúrdias que eu já vi na minha vida é ancorar o equilíbrio fiscal nas receitas do Carf”

Tudo isso sem fazer nenhum esforço ou fazendo um esforço muito pequeno para controlar os gastos. Exatamente. As pessoas estão com essa sensação, de que passa PEC (Proposta de Emenda à Constituição) do Quinquênio, passa não sei o quê, passa blá-blá-blá, e a conta fica sempre para a gente. Então, as pessoas falam “assim não, espera aí, isso precisa ter um limite, não sou só eu que tenho de arcar com essa conta”. É onde a gente volta no início da nossa conversa: quem entendeu o arcabouço fiscal desde o princípio já sabia que isso iria acontecer.

Demorou para “cair a ficha” de muita gente. Na Faria Lima, por exemplo, até pouco tempo atrás, boa parte do pessoal apostava que o arcabouço fiscal iria garantir o equilíbrio fiscal.

Eu lembro de que estive num programa de TV em que a jornalista estava toda feliz porque haveria déficit zero em 2024. Aí eu disse, “meu Deus”, e dei uma gargalhada daquelas. Só falei isso. Mais uma vez, quem entendeu minimamente como o arcabouço funciona sabia que a gente iria chegar nisso. Porque não tem como ser diferente. Enquanto a despesa é escalada, a receita você não tem de onde tirar. Uma das coisas mais estapafúrdias que eu já vi na minha vida é ancorar o equilíbrio



fiscal nas receitas do Carf (Conselho Administrativo de Recursos Fiscais), acreditar que o governo vai arrecadar R\$ 100 bilhões com o Carf, como se fosse um negócio líquido e certo.

O governo tem de entender que uma coisa é ele ganhar as causas no Carf e outra é levar. São duas coisas diferentes. Se o governo ganha no Carf, a empresa tem até um incentivo para pagar o que órgão julgou que ela deve, com alguns descontos. Mas, se ela não quiser pagar, vai para o Judiciário discutir a questão mais sete anos. Mesmo com o governo reinstituindo o “voto de qualidade”, que garante que, em caso de empate nos julgamentos, a decisão final seja favorável ao Fisco, não quer dizer que ele já pode contar com o dinheiro. Isso depende do momento de cada empresa. Às vezes a empresa não quer pagar, quer levar o caso ao Judiciário, para ganhar mais um tempo, porque não tem condições de tirar esses recursos do caixa naquele momento. Isso é uma decisão gerencial de cada empresa. Então, como é que você pode ancorar o orçamento de um país na ideia de que os empresários vão pagar o que o governo julga que lhe é devido, se eles ainda têm possibilidade de recorrer?

Algumas semanas atrás, antes dessa onda de memes, o Haddad falou que ele estava preparando novas medidas arrecadatórias no valor de R\$ 20 bilhões, com o objetivo de zerar o déficit primário em 2025, porque, pelo andar da carruagem, 2024 já está perdido. Ainda tem clima para isso, depois de toda essa confusão?

Olha, eu acho difícil. Desejo uma ótima sorte pra eles.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2024

FINANÇAS COM AMBICÕES SOCIOAMBIENTAIS PRECISAM SE AJUSTAR À REALIDADE DO ‘MAINSTREAM’ ECONÔMICO

Maior desafio para ofertantes e tomadores de recursos vinculados a temas sociais e ambientais é vencer custos de transação

Por Roberto Waack e Tang David

Os dramáticos sinais das mudanças climáticas têm, entre outros desdobramentos, impactos no campo financeiro. O setor é um dos que mais desenvolvem sistemas de auditoria para rastreabilidade socioambiental e é relevante protagonista para o cumprimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). E tem sido alvo preferencial de ações de litigância climática.

Por isso, a quantidade de discussões voltadas para tratar de finanças climáticas tem sido tão grande quanto os eventos climáticos propriamente ditos.

Os encontros multilaterais, como as Conferências das Partes das Nações Unidas – as COPs –, sobre mudança climática e biodiversidade têm mobilizado agentes financeiros públicos e privados pela constituição de fundos com volume de recursos significativos. Em outras esferas de debates, também se discute a necessidade de novos “Bretton Woods” e “Basileias”, destinados a atender às demandas de recursos financeiros voltados para mitigação e adaptação climáticas e reconstrução da economia global sobre um paradigma de maior equilíbrio econômico, social e ambiental.

Modelos inovadores de programas, veículos e instrumentos financeiros têm sido apresentados, com diversas denominações esverdeadas. Seguradoras e resseguradoras também entraram em cena. Embora haja sobreposição de programas financeiros ligados aos campos climático e à agenda ESG, de uma maneira geral estes se agrupam em quatro categorias.

Os green bonds têm foco puramente ambiental, abrangendo áreas como geração e adoção de energia renovável, eficiência energética, gestão de resíduos e conservação da biodiversidade. No Brasil, por exemplo, a BRF emitiu um green bond em 2015, captando US\$ 500 milhões para financiar projetos energéticos e de gestão de resíduos. No ano seguinte, a CPFL Renováveis emitiu títulos para alavancar projeto de energia solar e eólica. Em 2017, o Itaú anunciou um green bond de US\$ 400 milhões para projetos em transição energética. Outras empresas que fizeram uso desse instrumento financeiro incluem Raízen e Ambipar.



'Green bonds' têm foco ambiental, abrangendo áreas como energia eólica Foto: JF Diorio/Estadão

Uma categoria complementar são os social bonds, voltados para a geração de benefícios sociais. Novamente, há exemplos no país. Em 2020, o Banco do Brasil lançou um social bond de US\$ 750 milhões para financiamento de projetos promotores de inclusão financeira, habitação e apoio a micro, pequenas e médias empresas. Da mesma forma, o BNDES emitiu um instrumento do tipo para financiamento de iniciativas voltadas para o desenvolvimento social, incluindo saúde e educação.

Sobrepondo-se aos dois títulos citados, aparece a categoria dos sustainability bonds, para projetos com abrangência nas duas frentes, social e ambiental, incluindo desenvolvimento urbano, combinando habitação acessível à eficiência energética, e projetos de infraestrutura sustentável. O governo federal, o Banco do Brasil e a empresa de saneamento Aegea lançaram títulos dessa categoria.

Em 2019, a Natura emitiu um bond de US\$ 750 milhões para projetos voltados para a conservação da biodiversidade e apoio a comunidades. A Suzano Papel e Celulose emitiu, em 2020, um sustainability bond de US\$ 750 milhões para financiar iniciativas na área de conservação de florestas e programas de educação.

Ainda no campo da sustentabilidade, foram lançados os sustainability-linked bonds. Em geral, são instrumentos que buscam vincular termos e condições a indicadores de desempenho de sustentabilidade previamente definidos, como metas de redução de emissões de carbono.

Os recursos, nesses casos, não são necessariamente alocados para projetos específicos, mas, sim, para o desempenho da empresa nesses indicadores, com influência variável em taxas de juros, por exemplo. A Suzano, além dos sustainability bonds, lançou, em 2021, sustainability-linked bonds voltados para o objetivo de reduzir emissões de carbono. A Marfrig Global Foods, em 2019, já havia emitido um bond de US\$ 500 milhões para o mesmo fim, com foco na cadeia da carne bovina.

Nos dois últimos anos, Aegea, Banco do Brasil, FS Bioenergia, Ambipar, Raízen e o governo brasileiro lançaram esses tipos de bonds, que, juntos, ultrapassaram US\$ 9 bilhões. Os valores emitidos variaram de US\$ 300 milhões a US\$ 2 bilhões. O governo brasileiro emitiu dois sustainability bonds de US\$ 2 bilhões cada um. No campo privado, Aegea, Ambipar e Raízen lideraram, com títulos entre US\$ 750 milhões a US\$ 1 bilhão. Os cupons – taxas de juros prometidas pelo título, estampadas em seu valor de face – variaram de 6% a 9,87%. Os títulos com valores mais baixos foram sustainability bonds emitidos pelo Banco do Brasil, com demandas de três a quatro vezes superior ao lançado.

No entanto, uma comparação com bonds não categorizados como ESG ou relacionados ao clima indica que praticamente não há diferença entre as condições ofertadas. Banco Pactual, Moviada, Azul, Braskem, Votorantim Cimentos, Embraer, Cosan, Vale, JBS, Minerva e Petrobras, no mesmo período, lançaram títulos com cupons na mesma faixa (na média, mais baixos), com demandas no mesmo range. O montante emitido no período 2013-24 superou US\$ 23 bilhões, quase três vezes mais que os títulos “sustentáveis”. O Estado brasileiro emitiu US\$ 7,2 bilhões em títulos tradicionais, quase duas vezes acima dos títulos socioambientais.

O maior desafio para os ofertantes e tomadores de instrumentos vinculados a temas sociais e ambientais, como green finance, green deals, green recovery, green bonds, transition bonds, sustainable bonds, sustainability-linked bonds, green insurance, climate finance, nature finance, ESG finance, sustainable finance, é vencer os custos de transação a eles associados. As demandas por indicadores, auditorias, garantias, reports, entre outros mecanismos de governança e compliance é

muito maior do que aquelas exigidas para títulos convencionais. Como apresentado, as condições, ao final, não são significativamente vantajosas a ponto de superarem esses custos adicionais.

Assim, o grande mercado de commodities alimentares, energéticas e minerais, que são fundamentais no campo das necessárias transformações climáticas, ainda não percebe como vantajosas essas recentes movimentações no campo das finanças climáticas. Já para pequenas e médias empresas, as demandas por práticas mínimas de governança e formalidade tornam o acesso a essas alternativas mais difícil.

Por um lado, ofertantes alegam falta de bons projetos. Por outro, bons projetos transformadores e de escala significativa, conduzidos por grandes organizações, ainda não veem vantagens relevantes em imergir no campo das inovações financeiras ligadas ao mundo socioambiental.

O movimento das finanças climáticas é bastante positivo, mas ajustes são urgentes e necessários para que CFOs de grandes corporações efetivamente expandam a bolha dos “neo-finance-environmentalists”, o ainda novo movimento que tem atraído ambientalistas para o mundo das finanças.

Roberto Waack é membro do conselho de administração da Marfrig, presidente do conselho do Instituto Arapyau e cofundador da Coalizão Brasil Clima, Florestas e Agricultura. Tang David é CFO da Marfrig Global Foods.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 25/07/2024

BRASIL TEM DÉFICIT DE US\$ 4 BI EM CONTA CORRENTE EM JUNHO, MAIOR PARA O MÊS DESDE 2014, DIZ BC

Balança comercial teve superávit de US\$ 6 bilhões no período, segundo a metodologia do Banco Central

Por Cicero Cotrim (Broadcast) e Fernanda Trisotto (Broadcast)

BRASÍLIA - O Brasil teve déficit de US\$ 4,029 bilhões na conta corrente em junho, informou o Banco Central. Em maio, houve déficit de US\$ 3,400 bilhões. O resultado para o mês foi pior do que indicado pela mediana da pesquisa Estadão/Broadcast, que projetava rombo de US\$ 3,300 bilhões. As estimativas do mercado, todas de déficit, variavam de US\$ 6,300 bilhões a US\$ 1,200 bilhão.

A balança comercial teve superávit de US\$ 6,044 bilhões em junho, segundo a metodologia do BC. A conta de serviços teve déficit de US\$ 4,144 bilhões, enquanto a conta de renda primária ficou negativa em US\$ 6,166 bilhões. A conta financeira teve déficit de US\$ 4,597 bilhões.

O chefe do Departamento de Estatísticas do Banco Central, Fernando Rocha, destacou que o déficit em conta corrente de junho é o maior para o mês desde 2014, quando foi registrado um rombo de US\$ 5,4 bilhões. Ele também destacou que a redução no superávit comercial no mês de junho foi o menor resultado para o mês desde 2019.

“Há uma ligeira redução nas exportações, um aumento nas importações, os dois movimentos são no mesmo sentido de redução do superávit comercial. No caso das exportações, temos uma desaceleração na quantidade exportada, crescendo com taxas menores e uma redução nos preços. No caso das importações, temos um aumento também na quantidade de mercadorias importadas”, disse, destacando a importação de veículos, especialmente veículos elétricos.



Banco Central calculou que o setor de serviços foi o principal responsável pelo resultado Foto: André Dusek / Estadão



Rocha destacou que o déficit foi puxado pela conta de serviços. Ele ressaltou que o resultado, negativo em US\$ 18,691 bilhões, é “bastante baixo”. “A principal rubrica que contribuiu para o aumento do déficit acumulado no primeiro semestre foi a rubrica de serviços, com aumento de 27,3% no déficit de serviços. Já o superávit comercial se reduziu 9,9%”, explicou.

Apesar da redução do superávit, causada por um crescimento maior das importações do que o avanço das exportações, ainda assim as exportações no acumulado do primeiro semestre cresceram 0,6%. “Esse valor exportado no primeiro semestre de US\$ 69,2 bilhões é o maior da série histórica do Banco Central para primeiros semestres de cada ano”, disse.

“O déficit externo do País permanece em valores baixo — ainda que a gente tenha visto aumento nos últimos quatro meses — e permanece sendo integralmente financiado pelo ingresso de capitais estrangeiros de longo prazo, especialmente os Investimentos Diretos no País, mostrando uma tranquilidade muito grande das contas externas brasileiras”, completou.

O déficit da conta corrente soma US\$ 18,691 bilhões em 2024, até junho, e US\$ 31,453 bilhões em 12 meses — o equivalente a 1,41% do Produto Interno Bruto (PIB). O BC espera que o déficit em conta corrente chegue a US\$ 53 bilhões este ano, ou 2,3% do PIB, conforme o último Relatório Trimestral de Inflação.

Investimentos diretos

A entrada de Investimentos Diretos no País (IDP) somou US\$ 6,269 bilhões em junho, informou o Banco Central. Em junho de 2023, o montante havia sido de US\$ 1,950 bilhão. Em maio deste ano, o fluxo de IDP foi positivo em US\$ 3,023 bilhões.

O resultado do mês ficou acima do teto das expectativas da pesquisa Projeções Broadcast, cujo intervalo ia de US\$ 1,300 bilhão a US\$ 5,200 bilhões. A mediana da pesquisa era de US\$ 3,300 bilhões.

A entrada de IDP soma US\$ 36,504 bilhões em 2024, até junho. No acumulado dos últimos 12 meses, o montante é de US\$ 70,325 bilhões, o equivalente a 3,15% do Produto Interno Bruto (PIB).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 25/07/2024



Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

A INVESTIDA CONTRA O DEVEDOR CONTUMAZ

Nenhum projeto simboliza melhor a borra que entope o futuro do Brasil

Por Maria Cristina Fernandes

O fim do recesso legislativo trará à tona nova tentativa de se votar a tipificação do devedor contumaz. Nenhum projeto simboliza melhor a borra que entope o futuro do Brasil. De um lado estão algumas das maiores empresas do país e o Ministério da Fazenda. Do outro, um punhado de empresas que competem por meio da evasão fiscal, parlamentares e dirigentes partidários cooptados.

A resistência a esta tipificação vale-se cada vez mais do poder de barganha dos interessados junto ao Supremo Tribunal Federal. Na defesa de devedores contumazes estão alguns dos maiores escritórios de advocacia do país, alguns dos quais com parentes de ministros e ex-ministros.

A turma da resistência oferece carona ao crime organizado, cada vez mais espreado na economia, e deixa a pé não apenas políticas públicas desprovidas de bilhões de reais quanto o poder do Estado na garantia de um ambiente de negócios seguro.



Não são inadimplentes ou sonegadores comuns. São contumazes. Quando autuados, passam a operar sucessivamente por outros CNPJs de maneira que nunca deixam de operar. No limite, há os que se valem de mercadoria desviada, depósitos clandestinos, fraudes nas alfândegas, venda fictícia e empresas fantasmas.

A margem de lucro nesse setor é de centavos. O ganho vem pelo volume. Quando uma empresa consegue praticar preços com uma diferença de R\$ 1 vira suspeita. Pelo menos um dirigente partidário já foi flagrado como intermediário da venda de uma empresa montada em São Paulo com GLP desviado para um empresário tradicional do setor. Dos 20 milhões de CNPJs existentes no país, apenas 1 mil são de devedores contumazes, que, nas contas da Receita, já deixaram de recolher R\$ 200 bilhões.

Ao longo de sete anos, o Senado ergueu uma muralha. Sucessivamente, barrou três projetos. O primeiro foi o projeto da ex-senadora Ana Amélia (PP-RS), de 2017, que atravessou o governo Bolsonaro parado na Comissão de Constituição e Justiça e lá permanece.

Em 2022, o ex-senador Jean Paul Prates (PT-RN) apresentou texto parecido, com o mesmo destino. Ambos têm por relator o senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB). No mesmo ano, o senador Rodrigo Pacheco (PSD-MG), presidente da Casa, apresentou pacote tributário de 10 projetos. Oito foram votados. Entre os dois que restaram está aquele que trata do devedor contumaz. Chegou a ter pedido de urgência, revogado sem que ninguém, nem mesmo o autor - do projeto e da revogação da votação -, se lembre por quê.

O devedor contumaz está em todos os setores da economia, mas a abertura condescendente no monopólio de petróleo fez com que a prática se espraiasse no setor. As distribuidoras se multiplicaram. A autorização de cotas pela agência reguladora (ANP) gerou um cartório.

Grupos que não produziam uma gota de combustível passaram a negociar cotas de distribuição. Parlamentares - que aprovam diretores das agências - passaram a gravitar em torno das máfias de cotas. Em troca, dispõem, no mínimo, de combustível de graça nas eleições. A Lava-Jato não teve esse nome por acaso. Um doleiro dono de posto de gasolina que lavava dinheiro (Alberto Youssef) foi o fio de onde se puxou a operação.

No Amapá do presidente da comissão onde estão parados os projetos sobre devedor contumaz surgiu um corredor de importações que beneficiou, particularmente, o setor de combustíveis. O senador Davi Alcolumbre não comenta.

As empresas importavam o combustível pelo Amapá e - nem todas - pagavam uma tarifa mínima (3%) no Estado. O combustível seguia para outros portos. Ao desembarcar, informavam que o imposto já havia sido recolhido. Só que não.

De novembro do ano passado até maio deste ano, quando o Conselho dos secretários estaduais de Fazenda conseguiu suspender a farra, 14 navios já tinham passado pelo corredor. Nesse período, o Amapá tornou-se o maior importador de diesel russo do país. O prejuízo dos Estados superou R\$ 1 bilhão.

Por meio de estreladas bancas de advocacia, alguns desses importadores conseguiram liminares de desembargadores do Paraná e de Tocantins que permitiram o ingresso desse diesel barrado pelo Comsefaz.

O senador Ciro Nogueira (PP-PI) deixou digitais em pelo menos três emendas que apresentou. Uma delas estabelece o Cade, velho feudo do Senado, como instância de arbitragem por entender que a Constituição prevê regimes especiais de tributação para prevenir desequilíbrios concorrenciais.

Nas outras emendas, preserva competidores de setores com “forte influência estatal”, carimbo do setor energético, e estabelece, na tipificação do devedor contumaz, o crivo das agências reguladoras, outro feudo do Senado. O senador não comenta.

Os argumentos são os mesmos usados pela defesa do grupo Refit, do empresário Ricardo Magro. Junto à Copape, de São Paulo, são os dois principais alvos do Instituto Combustível Legal, montado pelas grandes empresas para pressionar pela aprovação do projeto. Ambos se dizem favoráveis à regulamentação. Interlocutores da Refit advogam que Magro foi o primeiro do setor a ser ameaçado pelo crime organizado.

A muralha do Senado levou o governo a se voltar para a Câmara, onde hoje tramita um texto do Executivo com a relatoria de Danilo Forte (União-CE). A chance é maior, pelo entendimento entre a Receita e empresários. As ambições se avolumam para atingir também quem negocia com o crime organizado, mas também há gatos nessa tuba. Ao Valor, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que o texto chegou com uma “subjatividade muito forte”.

Todas as vírgulas são negociadas de olho na lista que a Receita prepara com as empresas que seriam tornadas inaptas no dia seguinte à aprovação, depois que todas as subjatividades tiverem sido superadas.

Num plano B, que pode virar A, os empresários recorreram ao Ministério da Justiça, onde já foram realizadas cinco reuniões para a montagem de operações de cerco aos contumazes. Desde que a Polícia Federal abandone a pauta de uma nota só da caça ao bolsonarismo.

Maria Cristina Fernandes é jornalista do Valor. Escreve às terças e quintas-feiras E-mail: mcristina.fernandes@valor.com.br

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/07/2024

ADESÃO DE COMPANHIAS AÉREAS AO VOA BRASIL É VOLUNTÁRIA

Empresa poderá ofertar passagens aéreas no valor limite de R\$ 200,00 por trecho
Por Valor — Brasília



Aeroporto de Congonhas — Foto: Maria Isabel Oliveira/ Agência O Globo

A adesão das companhias aéreas ao Programa Voa Brasil é voluntária, não havendo obrigatoriedade de participação ou de oferta de passagens por parte das empresas, segundo portaria ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, publicada nesta quinta-feira (25) no Diário Oficial da União (DOU).

O Programa Voa Brasil, que foi lançado nesta quarta-feira (24) em solenidade discreta no Ministério de Portos e Aeroportos, tem como objetivo fomentar a inclusão social no modal aéreo e promover eficiência do setor por meio, inclusive, da otimização de utilização de capacidade ociosa das aeronaves.

A companhia poderá ofertar passagens aéreas no valor limite de R\$ 200,00 por trecho, não incluída a tarifa de embarque. Na fase-piloto do programa, o público-alvo será composto pelos aposentados pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS). Para participar do Programa Voa Brasil, o interessado não poderá ter voado por qualquer companhia aérea nos 12 meses anteriores à data de compra da passagem.

Segundo a portaria, o programa não envolve subsídio governamental para a aquisição de passagens aéreas, sendo seu funcionamento pautado na liberdade de oferta de passagens pelas empresas aéreas aos beneficiários.

O Ministério de Portos e Aeroportos deverá manter página na internet exclusiva para o Programa Voa Brasil, que deverá conter o regulamento com as informações sobre as regras e procedimentos necessários para participação e demais orientações aos usuários. O regulamento poderá trazer disposições adicionais necessárias à operacionalização do programa, inclusive quanto à alteração do público-alvo.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/07/2024

BRASIL CUSTEARÁ 50% DA ALIANÇA CONTRA FOME

Lula diz que vai retirar país do Mapa da Fome até o fim do mandato

Por Paula Martini, Camila Zarur e Lucianne Carneiro — Do Rio



Lula: “Fome não resulta só de fator externo, mas, sobretudo, de escolhas políticas” — Foto: Dado Galdieri/Bloomberg

No dia em que cinco agências especializadas das Nações Unidas divulgaram o relatório “O Estado da Segurança Alimentar e da Nutrição no Mundo”, que mostra que o Brasil ainda tem 8,4 milhões de brasileiros subnutridos, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quarta-feira (24) que vai tirar o Brasil do Mapa da Fome até o fim do mandato, em 2026.

A publicação do estudo do sistema ONU antecedeu a reunião que formalizou ontem a criação da Aliança Global Contra a Fome e a Pobreza, principal ambição do Brasil na presidência de turno do G20, grupo de 19 países mais União Europeia e Africana.

O evento que reuniu 30 ministros de países do G20, além de representantes de organizações internacionais e bancos multilaterais no Galpão da Cidadania, na zona portuária do Rio, aprovou por aclamação os documentos fundacionais da aliança. Com a formalização, a frente internacional está aberta à adesão de todos os países do mundo para ser oficialmente lançada na cúpula de chefes de Estado do G20, em novembro, na capital fluminense.

Lula lembrou 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. “A fome não resulta apenas de fatores externos. Ela decorre, sobretudo, de escolhas políticas. Este é o compromisso mais urgente do meu governo, acabar com a fome no Brasil, como fizemos em 2014”, disse.

Em gesto simbólico, Brasil e Bangladesh foram os primeiros países a entregar as declarações de compromisso e, portanto, integrar a aliança global. Bangladesh não faz parte do G20, mas é um parceiro do Brasil em políticas de enfrentamento à fome e às desigualdades sociais. A declaração política que inaugurou a frente de cooperação internacional foi construída nos últimos meses por uma força-tarefa coordenada pelos ministérios de Relações Exteriores, da Fazenda e de Desenvolvimento e Assistência Social. No texto, os membros reforçaram que a adesão dos países é voluntária e não vai ofuscar organismos internacionais multilaterais, como a ONU.

O texto também não define compromissos com recursos financeiros e esclarece que “alguns governos nacionais se comprometerão a implementar os programas e políticas públicas”, enquanto outros países e entidades “podem oferecer apoio por meio de recursos financeiros, conhecimento e capacitação técnica”. “A Aliança tampouco criará fundos novos. Vamos direcionar recursos globais e regionais que já existem, mas estão dispersos”, afirmou Lula.

A aliança vai funcionar como uma plataforma para conectar países, instituições financeiras e organizações internacionais para a implementação de um “cardápio” de políticas públicas reconhecidas internacionalmente. A estrutura de governança prevê um conselho com representantes



de alto nível dos países membros e um corpo técnico que ficará nas sedes da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO) em Roma e em Brasília.

De acordo com o ministro de Desenvolvimento e Assistência Social, Wellington Dias, o Brasil irá arcar com metade dos custos totais da estrutura administrativa, estimados em US\$ 18 milhões a US\$ 20 milhões até 2030. Ele disse que também estão previstas cúpulas regulares de líderes contra a fome e a pobreza. “Já há uma decisão de que o Brasil vai arcar com metade do valor previsto para a governança [da aliança] até 2030. O acompanhamento das metas e todo o trabalho de apoio aos países vai custar de US\$ 18 milhões a US\$ 20 milhões até 2030. O Brasil vai entrar com a metade, de US\$ 9 milhões a US\$ 10 milhões, aproximadamente”, disse o ministro.

Dias também disse que estão previstas cúpulas “regulares” contra a fome e a pobreza e que o Brasil vai colocar na cesta de programas disponibilizados pela aliança programas de transferência de renda, o CadÚnico e o programa de alimentação escolar. “De outros países, têm experiências muito boas nessa área de qualificação de jovens, de qualificação de adultos e ainda de apoio ao empreendedorismo”, completou.

O presidente do Banco Mundial, Ajay Banga, anunciou o comprometimento da instituição com a aliança global com uma parceria para financiar projetos, além de contribuir com o desenho de políticas e diagnósticos dos programas. Banga disse ainda que colocará a Associação Internacional de Desenvolvimento (IDA, na sigla em inglês), unidade do Banco Mundial voltada para os países de menor renda, para auxiliar no financiamento aos projetos escolhidos pelos países do conjunto de políticas reunidas pela aliança.

A ideia é que a IDA funcione como um mecanismo para o financiamento dos projetos de combate à fome e à pobreza. O montante de recursos disponíveis, no entanto, vai depender de quanto os países participantes vão contribuir e a escala dos programas.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 25/07/2024



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

VOA BRASIL: GOVERNO LANÇA PROGRAMA COM PASSAGENS A R\$ 200 PARA APOSENTADOS DO INSS; VEJA REGRAS

No primeiro ano, devem ser colocados à venda 3 milhões de bilhetes por até R\$ 200. Para ter direito à compra, o aposentado não pode ter viajado de avião nos últimos 12 meses.

Por Thiago Resende, TV Globo — Brasília

O governo federal apresentou nesta quarta-feira (24) o programa Voa Brasil, que deverá proporcionar passagens aéreas de até R\$ 200. A primeira fase será focada somente em aposentados do INSS. Cerca de 23 milhões de pessoas podem ser beneficiadas, segundo o governo.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que 3 milhões de passagens já estão disponíveis para compra no site <https://voabrasil.sistema.gov.br/login>.

A medida, segundo o governo, visa “permitir que mais brasileiros, especialmente novos usuários, tenham acesso ao mercado aéreo do Brasil”. Lula, que está no Rio de Janeiro, não participou do lançamento do programa em Brasília. O petista foi representado na cerimônia pelo vice-presidente Geraldo Alckmin.



Vejas as principais regras:

- No primeiro ano do programa, serão colocados à venda 3 milhões de bilhetes
- Para ter direito à compra, o aposentado do INSS não pode ter viajado de avião nos últimos 12 meses
- Não há limite de renda, ou seja, o aposentado que recebe o teto do INSS (R\$ 7.786,02) também está contemplado
- Foi criado um site para facilitar a busca pelos bilhetes oferecidos a até R\$ 200 pelo trecho e, segundo integrantes do governo envolvidos nas discussões, o aposentado precisará acessar com o cadastro do gov.br. Com base nessas informações, o sistema já saberá se a pessoa viajou de avião ou não no último ano
- O site é <https://voabrasil.sistema.gov.br/login>
- Quando encontrar uma passagem que deseja, o aposentado será redirecionado pelo portal para o site da própria companhia aérea, já na parte para finalizar a compra. Essa foi uma forma encontrada para dar mais segurança e evitar que essas pessoas sejam vítimas de golpes
- Cada aposentado do INSS terá direito a adquirir duas passagens (dois trechos).

O governo cogitou limitar o programa a quem recebe até dois salários-mínimos. Mas cerca de 85% dos aposentados já estão dentro desse critério.

Inicialmente, o governo previa que o público do programa seria mais amplo e também incluiria alunos do Programa Universidade Para Todos (Prouni) – de bolsas universitárias para alunos de baixa renda. Porém, o governo federal quer, primeiro, avaliar o resultado da oferta de passagens. Por isso, desidratou o programa.

“Na segunda fase do Voa Brasil, vamos incluir estudantes do Prouni, do Pronatec. Mas isso não é uma tarefa simples”, afirmou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Não haverá gasto de dinheiro do Orçamento federal para reduzir o custo das passagens para quem comprar pelo Voa Brasil.

O trabalho do governo foi costurar com as companhias áreas um acordo para que ofereçam os bilhetes a esse preço para quem não viajou nos últimos 12 meses.

O argumento do governo é que essas pessoas vão ocupar vagas ociosas nos aviões. O secretário nacional de Aviação Civil do Ministério dos Portos e Aeroportos, Tomé Franca, explicou que historicamente cerca de 15% e 20% dos assentos não são ocupados no ano. “É uma cota (para os aposentados). São passagens dentro dessa ociosidade”, disse.

Segundo dados levantados por auxiliares do presidente Lula, a aviação civil movimentou aproximadamente 112 milhões de passageiros no ano passado. Desse total, cerca de 12% (mais de 13 milhões) das passagens foram vendidas por até R\$ 200.

A expectativa é que os 3 milhões de bilhetes do Voa Brasil façam essa fatia crescer, pois as empresas aéreas ocupariam os lugares vazios nos aviões com aposentados que não costumam viajar.

“Dos 112 milhões, apenas 30 milhões de CPFs viajam. Apenas 30 milhões de CPFs viajam pelo Brasil. Qual a essência do programa? Incluir mais gente”, afirmou Costa Filho. Atraso

O Voa Brasil foi anunciado em março de 2023 pelo então ministro de Portos e Aeroportos, Márcio França, que deixou a pasta sem lançar o programa. Silvio Costa Filho assumiu o ministério em setembro e, em dezembro, disse que a iniciativa só sairia do papel em 2024.

“Demorou um ano, demorou 9 meses, mas não é fácil fazer um programa para 23 milhões de brasileiros. A gente sabe o tempo que demorou o Bolsa Família, o Pronatec, o Prouni, outros programas importantes”, afirmou Costa Filho.

França assumiu, no início deste ano, o Ministério do Empreendedorismo, da Microempresa e da Empresa de Pequeno Porte.

O Voa Brasil vem sendo discutido pelo governo desde o ano passado, mas ainda não saiu do papel. O assunto voltou a ser tratado entre o Ministério de Portos e Aeroportos e a Casa Civil nos últimos dias. A expectativa é que, após o aval de Lula, o programa seja lançado e comece a funcionar logo em seguida – talvez até no mesmo dia.

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

Data: 25/07/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

PORTO DE ARACRUZ (ES) RECEBE INVESTIMENTOS DE R\$ 2,7 BILHÕES

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/07/2024 - 20:59



Com recursos do Novo PAC, o Porto da Imetame terá 17 metros de calado e capacidade para receber embarcações de grande porte

A cidade de Aracruz, no Espírito Santo, será beneficiada com um complexo portuário destinado ao recebimento de grandes embarcações, essencial para o escoamento de grãos, especialmente para o mercado asiático. Nesta quinta-feira (25), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, participou da cerimônia de anúncio de R\$ 2,7 bilhões em investimentos para as obras do Porto da

Imetame Logística. O projeto inclui um Complexo de Terminais Privados com administração portuária própria, abrangendo terminais para contêineres, grãos, carga geral e granéis líquidos.

Os investimentos fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que combina recursos públicos, privados e parcerias público-privadas (PPP). Os portos desempenham um papel estratégico nas relações comerciais do Brasil com o mundo. Por isso, o Novo PAC foca em obras que aumentam a competitividade portuária, incluindo a manutenção, ampliação da capacidade e redução de interferências urbanas nas áreas portuárias.

Com 17 metros de calado e amplo espaço de manobra, o terminal estará preparado para receber os maiores navios do mundo, com inauguração prevista para meados de 2025. A demanda por capacidade portuária e soluções logísticas modernas na região tem crescido, impulsionada pela atividade industrial e comércio no Espírito Santo, bem como pelo crescimento da agricultura, pecuária e agroindústria no Centro-Oeste e em Minas Gerais, que são parte da área de influência direta do Porto da Imetame Logística.

Silvio Costa Filho destacou que o terminal terá a capacidade de receber navios de grande porte, o que é crucial para a criação de emprego e renda para a população. "Sempre digo que o maior programa social do Brasil é o emprego e a renda. Durante o pico das obras do Porto, estão previstos 650 empregos diretos e mais 300 indiretos", afirmou, ressaltando a importância do complexo para a economia do estado.

O secretário Nacional de Portos, Alex Ávila, disse que o porto tem uma posição estratégica, importante no escoamento de grãos. "É um projeto fantástico com potencial já com investimentos de

R\$ 2,7 bilhões, podendo chegar até R\$ 4 bilhões. Algo que, com toda certeza, com a localização estratégica da região, venha a contribuir com o fortalecimento do setor portuário e com a ampliação da capacidade e elevação do nível de serviço. É tudo que a gente precisa para fazer o nosso setor avançar cada vez mais”, declarou.

A infraestrutura parcial do Porto da Imetame está prevista para iniciar operações no segundo semestre de 2025, com a inauguração oficial agendada para o segundo semestre de 2026. No primeiro ano de operação, a previsão é de movimentar 80 mil contêineres e 500 mil toneladas de carga geral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 25/07/2024

FROTA OFFSHORE ENCERRA SEMESTRE COM 445 EMBARCAÇÕES

Por Danilo Oliveira OFFSHORE 25/07/2024 - 20:07



Em relação ao mesmo período de 2023, foram incorporadas 34 unidades. Embarcações de bandeira brasileira representam 85% do total, segundo relatório Syndarma/Abeam

A frota de apoio marítimo em águas jurisdicionais brasileiras totalizou 445 embarcações em junho, fechando o primeiro semestre com 8 embarcações a mais do que em maio (437) e 34 unidades a mais do que ao final dos seis primeiros meses de 2023. De acordo com o relatório mais recente da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Abeam) e do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação

Marítima (Syndarma), 379 correspondiam a unidades de bandeira brasileira e 66 de bandeira estrangeira, na posição de junho de 2024.

Em relação a dezembro de 2015, quando a demanda começou a ser impactada pela retração no setor de petróleo e gás, foram desmobilizadas 195 embarcações de bandeira estrangeira e acrescentadas 117 de bandeira brasileira. Cerca de 83 embarcações, originalmente de bandeira estrangeira, tiveram suas bandeiras trocadas para o pavilhão nacional nesse período.

As embarcações com bandeira nacional representam 85% da frota de apoio offshore, assim como em abril, enquanto 15% correspondem a embarcações de apoio com bandeiras estrangeiras. Nos meses anteriores, os percentuais de participação da bandeira nacional na atividade foram de 86% em maio e em abril, 85% em março, 86% em fevereiro e 87% em janeiro.

Em maio, o levantamento Syndarma/Abeam havia identificado 437 embarcações, das quais 376 de bandeira brasileira e 61 de bandeiras estrangeiras. Em abril, havia 375 de bandeira brasileira e 59 de bandeira estrangeira. Em março, havia 371 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em fevereiro, eram 435 embarcações, das quais 372 de bandeira brasileira e 63 de bandeiras estrangeiras. Em janeiro, eram 431 embarcações, das quais 373 de bandeira brasileira e 58 de bandeiras estrangeiras.

De acordo com a publicação, a frota em junho era composta por 46% de PSVs (transporte de suprimentos) e OSRVs (combate a derramamento de óleo), totalizando 205 barcos, três a mais que em maio. Outros 14% eram LHs (manuseio de linhas e amarrações) e SVs (mini suprimentos), que correspondem a 63 barcos. Os AHTS (manuseio de âncoras) somaram 64 unidades no período (15%), enquanto 27 barcos de apoio eram FSVs (suprimentos de cargas rápidas) e crew boats (transporte de tripulantes), 21 MPSVs (multipropósito), 19 RSVs (embarcações equipadas com robôs) e 17 PLSVs (lançamento de linhas).

Nem todas as unidades listadas na publicação estão em operação, pois o relatório inclui embarcações que podem ou não estar amparadas por contratos, estar no mercado spot, em manutenção ou fora de operação. O relatório não considera embarcações dos tipos lanchas,

pesquisa, nem embarcações com porte inferior a 100 TPB ou BHP inferior a 1.000. Os dados foram obtidos junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), à Diretoria de Portos e Costas da Marinha (DPC), publicações especializadas e informações das empresas.

(Em atualização)

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2024

MOVIMENTO DE CARGAS NAS FERROVIAS DE SC CRESCE 8,9% NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/07/2024 - 18:48



A movimentação de cargas nas ferrovias de Santa Catarina cresceu 8,9% no primeiro semestre de 2024, em comparação com o mesmo período de 2023. Segundo dados apurados pela Gerência de Ferrovias, da Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as duas concessionárias que atuam no estado transportaram 3,5 milhões de toneladas.

O desempenho das concessionárias que atuam em Santa Catarina ficou acima da média nacional, que foi 5,03% maior em comparação com o primeiro semestre de 2023.

“O setor segue mantendo um crescimento consistente ao longo de 2024 e acima do que já foi registrado em 2023. Fica a expectativa de como será o segundo semestre, principalmente no agronegócio que é o setor que mais movimenta cargas pelo modal ferroviário em Santa Catarina”, avalia o secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias, Beto Martins.

Até agora o mês de maior desempenho do setor foi abril, com a movimentação de 628,9 mil toneladas. O segundo trimestre, com 1,8 milhões de toneladas, foi 3,5% maior que o primeiro trimestre, que movimentou 1,7 milhões de toneladas.

Pela Rumo Logística, concessionária da Malha Sul, foram movimentadas 2 milhões de toneladas de cargas. Pela Ferrovia Tereza Cristina, foram movimentadas 1,5 milhões de toneladas.

Os maiores volumes registrados foram o transporte de 1,6 milhão de toneladas de soja e 1,2 milhão de toneladas de carvão. Também passaram pelas ferrovias catarinenses 321 mil toneladas de milho, 300 mil toneladas de cargas containerizadas, 36 mil toneladas de óleo diesel, 24,4 mil toneladas de gasolina, 10,2 mil toneladas de cloreto de potássio, 4,2 mil toneladas de adubo orgânico a granel. 417 toneladas de fosfato e 275 toneladas de álcool.

A movimentação nos 763 quilômetros de malha ferroviária em operação corresponde a 1,4% da movimentação nacional, que foi de 253,9 milhões de toneladas no primeiro semestre de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2024

MOVIMENTAÇÃO DOS PORTOS GAÚCHOS AUMENTOU NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024

Da Redação PORTOS E LOGÍSTICA 25/07/2024 - 18:48

No primeiro semestre de 2024, o Porto do Rio Grande movimentou 18.531.991 toneladas, enquanto o Porto de Pelotas alcançou 523.570 toneladas e o Porto de Porto Alegre, 368.245 toneladas. No total, 1.735 embarcações passaram pelas unidades: 1.417 no Rio Grande, 238 barcas em Pelotas e 80 navios em Porto Alegre. Graneis sólidos e cargas gerais foram os principais destaques.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 065/2024
Página 51 de 51
Data: 25/07/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



Divulgação

No cais público de Porto Alegre, as principais cargas foram fertilizantes (139.021 toneladas), trigo (132.323 toneladas), cevada (57.742 toneladas), sebo bovino (25.877 toneladas), sal (11.605 toneladas) e cargas gerais (1.677 toneladas). As enchentes de maio afetaram a operação em Porto Alegre, que foi retomada em junho com o descarregamento de insumos para fertilizantes.

Em Pelotas, as toras de madeira lideraram com 458.266 toneladas, seguidas pelo clínquer com 65.304 toneladas. No Porto do Rio Grande, houve um crescimento na movimentação de soja em grão (25,01%), celulose (7,98%), polietileno (6,52%), cavaco de madeira (1,50%) e trigo (0,65%). A movimentação de contêineres aumentou 24,73%, atingindo 367.029 TEUs, com junho sendo o mês mais movimentado (77.432 TEUs).

As exportações do Porto do Rio Grande tiveram como principais destinos a China (3.662.249 toneladas), Vietnã (769.457 toneladas), Filipinas (727.843 toneladas), Estados Unidos (279.395 toneladas) e Irã (475.097 toneladas). As importações vieram principalmente da Argentina (753.791 toneladas), China (659.495 toneladas), Rússia (392.491 toneladas), Marrocos (288.098 toneladas), Estados Unidos (279.395 toneladas) e Peru (209.944 toneladas).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 25/07/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 25/07/2024