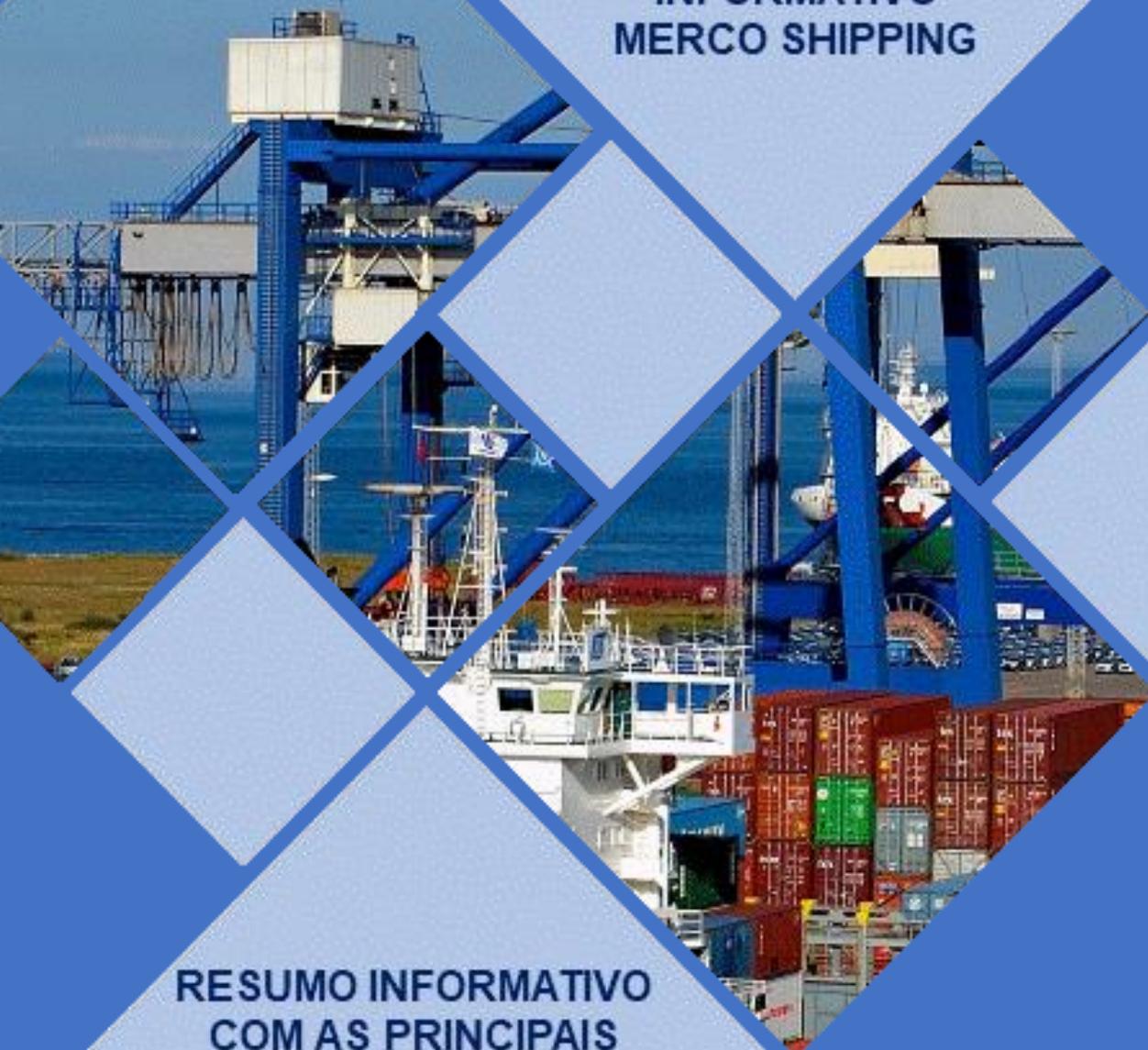


INFORMS

**INFORMATIVO
MERCO SHIPPING**



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

**Edição 069/2024
Data: 02/08/2024**



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES RECEBEU R\$ 13 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO BRASIL EM 2023, DIZ PESQUISA	4
ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS NÃO SAI ANTES DE NOVOS VIADUTOS, DIZ AUTORIDADE PORTUÁRIA.....	4
MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA	7
LEI DO MARCO REGULATÓRIO DO HIDROGÊNIO VERDE INAUGURA NOVA INDÚSTRIA NO BRASIL.....	7
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	9
COOPERA PORTOS DESTES ANOS VAI ABORDAR BOAS PRÁTICAS SOCIOAMBIENTAIS NO SETOR PORTUÁRIO	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	9
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE ENQUETE PARA ESCOLHER TEMA DAS CAMPANHAS DE TRÂNSITO 2025	9
INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL DISPARA E ATINGE MELHOR MARCA DESDE 2014	10
COM DOIS MESES DE ANTECEDÊNCIA, RENAN FILHO ENTREGA DE DUPLICAÇÃO NA BR-153, FUNDAMENTAL PARA ESTADO DO TOCANTINS.....	11
SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NO NORTE E PARÁ LIDERA O RANKING DE TRANSAÇÕES DA REGIÃO... ..	12
AO LADO DE RENAN FILHO, PRESIDENTE LULA SANCIONA LEI QUE VIABILIZA RECURSOS PARA A TRANSNORDESTINA NO CEARÁ.....	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – ANÚNCIOS IMPORTANTES PARA UM PORTO QUE REQUER MAIS	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
<i>Plano Mestre</i>	14
<i>Processo</i>	15
<i>Equipamentos submarinos</i>	15
<i>Fabricação</i>	15
<i>Federalização</i>	15
REGIÃO SUL - BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 125 MILHÕES PARA RODOVIAS DO RS.....	15
“TAXA DE IMPORTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS DEVERIA SER MAIS SEVERA”, DIZ MERCADANTE.....	16
NACIONAL - APROVAÇÃO DO H2V TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA PARA INVESTIMENTOS, DIZ ESPECIALISTA.....	17
REGIÃO SUDESTE - PRAZO DE RELICITAÇÃO DO GALEÃO É PRORROGADO POR 24 MESES.....	18
REGIÃO NORTE - GOVERNO E ECOVIAS DO ARAGUAIA ENTREGAM OBRAS NO TOCANTINS.....	18
PORTO DE SANTOS - APS ANUNCIA CONSTRUÇÃO DE DOIS NOVOS VIADUTOS NA MARGEM DIREITA	19
VIADUTO DA ALEMOA VAI ATENDER FUTURO MEGATERMINAL	20
PORTO DE SANTOS - APROFUNDAMENTO DO CANAL DE SANTOS COMEÇARÁ COM DERROCAGEM DE PEDRAS	21
REGIÃO SUDESTE - ELDORADO COMEMORA 1 ANO EM SANTOS COM AUMENTO DE 30% NA PRODUTIVIDADE.....	22
BAHIA ECONÔMICA - BA	23
AUTORIDADE PORTUÁRIA DA BAHIA INVESTE MAIS DE R\$ 10 MILHÕES NOS SISTEMAS DE ACESSO DOS PORTOS.....	23
COM VALORES A PARTIR DE R\$19 MIL, FEIRÃO DE VEÍCULOS SEMINOVOS ACONTECE EM SALVADOR	24
LULA ASSINA CONTRATO PARA CONCLUSÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA.....	25
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	25
TARIFA DE 37% SOBRE COMPRAS PELA INTERNET NO VALOR DE ATÉ US\$ 50 ENTRA EM VIGOR.....	25
BRASIL TERÁ MAIS ADIDOS AGRÍCOLAS NO EXTERIOR	26
BRASIL QUER CRIAR CARROS HÍBRIDOS, NÃO SÓ IMPORTAR ELÉTRICOS, DIZ MERCADANTE	27
PIB BRASILEIRO VAI CRESCER MAIS QUE 2% ESTE ANO, AVALIA IFI	28
JORNAL O GLOBO – RJ	29
PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 4,1% EM JUNHO, COM RETOMADA DO SETOR NO RS.....	29
MERCADO LIVRE JÁ VALE MAIS DO QUE A PETROBRAS: US\$ 90 BILHÕES	31
BANCO CENTRAL ESTABELECE REGRAS PARA REUNIÕES COM AGENTES DO MERCADO FINANCEIRO.....	32
BNDES APROVA R\$ 1,9 BI PARA AZUL COMPRAR 10 JATOS DA EMBRAER.....	33
TERMINA AMANHÃ O PRAZO PARA TITULAR DE DEBÊNTURE E PEQUENO CREDOR DA LIGHT ESCOLHER COMO QUER RECEBER.....	34
ACORDO COM ELETROBRAS DIVIDE GOVERNO LULA E CRIA NOVA DISPUTA ENTRE HADDAD E SILVEIRA.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
BC NÃO SEGUIR CRITÉRIOS TÉCNICOS É PIOR PARA O GOVERNO, COMO VISTO NA TURQUIA, DIZ MEGALE, DA XP	37



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 069/2024
Página 3 de 56
Data: 02/08/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

TODOS OS LADOS PERDEM COM ESTRATÉGIA DA PETROBRAS PARA REFINARIAS, DIZ PRESIDENTE DA REFINA BRASIL.....	39
LULA DIZ QUE MINISTÉRIO DA FAZENDA SÓ TRABALHA SOB PRESSÃO: 'SE NÃO PRESSIONAR, NÃO SAI'	41
POSSE DE TERRAS VIRA O CENTRO DA DISPUTA DE MAIS DE R\$ 15 BI PELA ELDORADO, DOS IRMÃOS BATISTA	41
VALOR ECONÔMICO (SP).....	47
SANTOS BRASIL MOVIMENTA 135,6 MIL CONTÊINERES EM JULHO, ALTA DE 18,3%	47
LULA DIZ QUE GOVERNO NÃO PERDEU UM ÚNICO PROJETO IMPORTANTE NO CONGRESSO ATÉ HOJE	47
TERMINAL DE SUAPE FIRMA COMPROMISSO COM A TAG PARA CONEXÃO À MALHA DE GÁS	47
ELEIÇÃO DEFINE DIREITOS GLOBAIS SOBRE EXPLORAÇÃO DO FUNDO DO OCEANO	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	52
ENTIDADES APONTAM RISCOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ESTALEIROS E SETOR DE NAVEGAÇÃO.....	52
ALCOA APRESENTA 2 PEDIDOS PARA OPERAÇÃO NA CABOTAGEM	54
ARCELORMITTAL SE DIZ PRONTA PARA EVENTUAL DEMANDA DO SETOR NAVAL	55
ANTAQ NEGA AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM ÁREA DE FUNDEIO NO PARÁ.....	55
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	56
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	56



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES RECEBEU R\$ 13 BILHÕES EM INVESTIMENTOS NO BRASIL EM 2023, DIZ PESQUISA

Estudo aponta alta nos valores investidos na área
Por ATribuna.com.br



As informações disponíveis na oitava edição do Anuário Estatístico do Transporte foram condensadas pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística (Carlos Nogueira/AT/Arquivo)

A infraestrutura de transportes no Brasil vem recebendo mais investimentos do Governo Federal. Foram investidos R\$ 13,74 bilhões em 2023, valor 80% maior que o destinado em 2022. É o que mostra a nova edição do Anuário Estatístico do Transporte, publicação do Ministério dos Transportes elaborada em conjunto com a Infra S.A. e que foi lançada nesta quinta-feira (1).

De acordo com o levantamento, a última vez em que o país chegou a R\$ 13 bilhões em investimentos foi em 2014. Os recursos privados no setor também foram destaque em 2023, com R\$ 25,39 bilhões, alta de 57,7% em relação ao ano anterior.

As informações disponíveis na oitava edição do Anuário Estatístico do Transporte foram condensadas pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística. O documento traz os índices econômicos e dados das principais cadeias produtivas do País, os quantitativos de infraestrutura de todos os modais, investimentos públicos e privados no setor, movimentação de cargas e de passageiros, além de acidentes de tráfego e meio ambiente.

“O Anuário é um instrumento importante para guiar os investimentos futuros e planejar soluções para os setores logístico e de transportes do País”, afirma o Ministério dos Transportes.

Chama atenção na pesquisa, por exemplo, o aumento de transporte de soja e milho com destino às instalações portuárias. Em 2022 foram 120 milhões de toneladas, já em 2023 o número saltou para 154,8 milhões, aumento de 28,1% de carga transportada via ferrovias, navegação interior e rodovias.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/08/2024

ÁREA PARA CONTÊINERES NO PORTO DE SANTOS NÃO SAI ANTES DE NOVOS VIADUTOS, DIZ AUTORIDADE PORTUÁRIA

Local onde fica o STS10 tem gerado polêmica. Obras viárias devem sair em quatro anos
Por Ted Sartori



Área do STS10 é alvo de polêmicas no setor portuário e não deve ter a formatação definida tão cedo, segundo a gestora do Porto de Santos (Vanessa Rodrigues/AT)

A área do STS10 que será destinada para contêineres e originalmente fica no cais do Saboó, no Porto de Santos, não será viabilizada antes de quatro anos. Esse é o prazo para a construção de dois viadutos na Alemoa. Essas obras estruturantes são necessárias para desafogar o acesso à Margem Direita e antes delas não é possível pensar em novos



terminais de contêineres, afirmou o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, em entrevista coletiva convocada nesta quinta-feira (1).

O STS10 está envolto em polêmicas e disputas entre empresas portuárias, que pressionam o Governo Federal contra e a favor de um megaterminal na área. Enquanto isso, nada andou.

“Antes de expandirmos e pensarmos em novos terminais, é preciso que tenhamos vias de acesso adequadas”, ressalta Pomini. “Se tivéssemos o STS10 funcionando atualmente, conforme foi projetado, a Cidade estaria totalmente parada na região da Alemoa. Hoje ela está parcialmente parada”, emenda o presidente da APS.

Obras

Segundo Pomini, a APS tem um crédito de contrapartidas junto à Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) próximo a R\$ 1 bilhão. Desse valor, R\$ 250 milhões serão destinados para a construção dos dois viadutos no prazo máximo de quatro anos.

A intenção é que a Ecovias, concessionária do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), seja contratada para as obras. Para isso, explica ele, será assinado um termo para autorização com o Governo do Estado, responsável pela concessão. Conforme a APS, ainda serão decididos os locais exatos dos viadutos.

Pomini afirma que a Ecovias foi escolhida pela agilidade nos trabalhos e porque o viário possui conexão direta com a pista sob gestão da empresa. Falta o trâmite oficial por meio de documentação, já em poder do Governo Estadual.

Outros projetos

O tempo de construção dos viadutos vai balizar, segundo o presidente da APS, outros projetos. Nesse período, o STS10, por exemplo, pode ser transferido para a Vila dos Criadores, na Alemoa, área com moradias irregulares que a Autoridade Portuária quer incluir no traçado (poligonal) do Porto Organizado.

Os novos acessos também serão importantes, na visão dele, para a transferência do terminal de cruzeiros de Outeirinhos para o Valongo. Pomini revelou que aguarda o plano de investimento do Concais destinado ao novo terminal de passageiros para encaminhar, ainda neste mês, à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), responsável por organizar o formato dos custos. Depois, a documentação retorna para assinatura do contrato e posterior envio ao Tribunal de Contas da União (TCU), com início das obras calculado para o próximo ano.

“O terminal do Concais vai utilizar aquele V, onde hoje está instalado o Ecoporto, a perna direita. Ou seja, pegaria essa estrutura e um pedaço da retroárea. Além disso, incluímos na Poligonal do Porto uma área que pertencia à Prefeitura para que essa área funcione como edifício-garagem”, descreve Pomini.

Em Consonância

O presidente da APS reforçar a necessidade de consonância da construção dos dois viadutos com as áreas destinadas tanto aos passageiros quanto às cargas.

“No ano passado, recebemos 1,1 milhão de turistas. Depois da implementação desse terminal de padrão internacional, nossa capacidade vai dobrar para 2,5 milhões de turistas. E eu preciso de vias adequadas para que recebem esses turistas, além do aeroporto (em Guarujá) funcionando”, argumentou.

“Por isso é que nós pretendemos incluir na Poligonal do Porto a Vila dos Criadores e que aquela região esteja pronta e adequada para a movimentação de cargas gerais, ao mesmo tempo em que nós entregarmos os viadutos previstos e anunciados”, emenda.



Passarela em dezembro

Um novo acesso ao Parque Valongo está em construção e deve ser entregue em dezembro deste ano, de acordo com o cronograma divulgado pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

O bulevar aéreo, que interligará o Centro Histórico com o espaço e está sob responsabilidade da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips), integra a segunda fase do espaço.

Com finalização total prevista para julho de 2025 e custo total de R\$ 30 milhões, ela inclui os armazéns 1, 2 e 3, além da restauração da Casa de Pedra.

“Serão, no total, 30 mil metros de parque, completando os 15 mil metros inaugurados, com sucesso, há quase um mês, que efetivamente integraram o Porto com a Cidade, ainda que em uma pequena amostra do que a gente pode fazer com o início da segunda fase. Teremos reuniões técnicas agora com as empresas que estão envolvidas para essa construção, mas em julho pretendemos inaugurar todo o Parque Valongo”, explica o presidente Anderson Pomini.

Um chamamento será realizado para definir que uma empresa ou um consórcio delas fique responsável pela gestão e a utilização de todo o parque e a utilização, preservadas as datas especiais para a Prefeitura e para o Porto de Santos, acrescenta Pomini.

Túnel submerso

O presidente da APS, Anderson Pomini, deixou claro, também, que a última palavra a respeito ao traçado do túnel Santos-Guarujá será do Porto de Santos.

Ele atribuiu a uma “falta de comunicação” o fato de o projeto de 2012 da Dersa ter sido enviado pelo Governo Estadual, para emissão da licença ambiental prévia (LP), à Cetesb. O documento foi junto com o Estudo e do Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA) e desenvolvido pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), contratada pelo Estado.

Nele, a construção de um binário no Bairro Macuco, em Santos, implica em 124 desapropriações na Cidade, enquanto o Projeto Porto, desenvolvido pela comissão mista criada e capitaneada pela administração portuária em 2023, não prevê nenhuma.

A responsabilidade do Governo do Estado é muito grande”

“A responsabilidade do Governo do Estado é muito grande. Eles têm milhares de projetos em andamento e do Porto da mesma forma. Então é natural que falte comunicação. O setor técnico acabou encaminhando para a Cetesb um traçado diferente daquele que foi debatido e decidido por nós para a Cetesb, mas nós fomos imediatamente alertados pela Associação dos Moradores (do Macuco) e já comunicamos formalmente à Cetesb e a todos os membros que integram o Acordo de Cooperação Técnica. Então, isso é absolutamente normal”, afirma. “É uma obra que precisa de vários entes, mas será realizada no Porto de Santos e os impactos causados aqui na operação portuária. Portanto, a última palavra do traçado será nossa”, emenda.

Apesar do problema, a audiência pública de licença ambiental continua marcada para este mês, assim como outras datas.

“A licença (ambiental) está prevista agora para o final do ano (novembro), a publicação do edital para o primeiro semestre de 2025 e o início das obras para o segundo semestre do ano que vem. E o bom diálogo também está mantido, com os técnicos conversando. Vale ressaltar a boa vontade do Governo do Estado para que essa obra efetivamente saia do papel”, lista.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/08/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

LEI DO MARCO REGULATÓRIO DO HIDROGÊNIO VERDE INAUGURA NOVA INDÚSTRIA NO BRASIL

Projeto sancionado nesta sexta-feira (2) pelo presidente Lula, no Ceará, proporcionará segurança regulatória e credibilidade do país no mercado legal de Hidrogênio Verde (H2V)

Por Agência Gov



Presidente Lula e ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, participaram de cerimônia realizada no Porto de Pecém, no Ceará que regulamenta o mercado de Hidrogênio Verde. Foto: MMA/Divulgação

O projeto nº 2308/2023, que cria o marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono, foi sancionado pelo presidente Lula nesta sexta-feira (2/08) em cerimônia realizada no Complexo do Porto do Pecém. A lei traz uma série de iniciativas para desenvolver essa indústria no Brasil. Entre elas está o Regime Especial de Incentivos para Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro). Os incentivos terão validade de cinco anos, começando a partir de 1º de janeiro de 2025.

Ao lado de vários ministros e do governador do Ceará, Elmano de Freitas, O presidente Lula destacou as potencialidades energéticas do Brasil e que elas colocam o país na vanguarda da transição energética. “Quando vejo esse pessoal falar de hidrogênio verde, de energia solar, eólica, biomassa, hidrogênio verde, eu fico pensando: qual o país do mundo que pode competir com o Brasil? Qual é o país no mundo que tem condições de competir com o nosso país nesta questão da transição energética?”, afirmou o presidente.

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, ressaltou que o governo do presidente Lula tem trabalhado no maior conjunto de políticas energéticas da história do Brasil.

“Esta é mais uma política pública que fortalece o país como protagonista global da transição energética justa e inclusiva. Hoje, o senhor, presidente, torna realidade um projeto histórico, que cria uma nova indústria para o Brasil, acendendo a chama que vai revolucionar a matriz de energia do planeta. É desenvolvimento tecnológico e industrial na cadeia produtiva do hidrogênio nacional”, afirmou o ministro no evento.

Segundo Silveira, o projeto do hidrogênio ainda tem papel fundamental de fomentar a cadeia nacional de suprimento de insumos e de equipamentos e o desenvolvimento da produção nacional de fertilizantes nitrogenados, reduzindo a dependência externa e de garantir a segurança alimentar.



Foto: TV Brasil/Reprodução

“As plantas de hidrogênio vão fortalecer o setor de fertilizantes verdes e vão reduzir a nossa dependência de importação. O hidrogênio é essencial para produzir amônia verde e fortalecer a nossa indústria e agricultura nacional. Esse conjunto de políticas públicas que estamos implementando vai nos entregar um Brasil mais moderno e consolidar nossa liderança na transição energética. E o Ceará será um dos grandes hubs



de hidrogênio verde, colocando em prática os com 33 memorandos de entendimento já assinados”, destacou o ministro.

Destaques do Marco Legal de Hidrogênio Verde

Outro destaque do marco legal é o Sistema Brasileiro de Certificação de Hidrogênio (SBCH2), que estabelece a estrutura, a governança e as competências, além de certificação voluntária, por intensidade de emissões, com base em análise do ciclo de vida. O PL também apresenta incentivos à pesquisa, desenvolvimento e inovação para produção de hidrogênio e às diversas rotas de produção de forma a estabelecer neutralidade tecnológica.

O PL também define a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) como a reguladora de hidrogênio e estabelece uma intensidade limite de 7kgCO₂eq/KgH₂. Isso privilegia o uso de fontes de baixa emissão de carbono, como a eólica, a fotovoltaica e o etanol.

A definição do marco legal-regulatório para o hidrogênio era uma das prioridades do Plano Trienal 2023-2025 do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2). O projeto sancionado nesta sexta-feira conta com contribuições resultantes das discussões realizadas pelo Comitê Gestor do Programa Nacional do Hidrogênio (Coges-PNH2), liderado pelo MME, com ampla participação da sociedade.

Infraestrutura de ponta para H2V

O Complexo do Pecém é composto por três grandes frentes: a Área Industrial, que abriga algumas das principais unidades fabris do Nordeste brasileiro; o Porto do Pecém, um terminal offshore de classe mundial; e a Zona de Processamento de Exportação (ZPE) Ceará, a primeira a operar no Brasil, que possui uma nova área de mais de 1.900 hectares para receber novos investimentos. É nessa área que serão instaladas as empresas que produzirão H2V no Pecém.

Atualmente, o complexo conta com seis pré-contratos assinados, somando cerca de US\$ 8 bilhões em investimentos até 2030. Isso deve duplicar a quantidade de empregos diretos e indiretos na região, que atualmente é de 80 mil.

Para receber as empresas que produzirão hidrogênio verde no Pecém, a estrutura do Complexo e do Porto será modernizada. Para isso, será criado um corredor de utilidades por onde circularão os dutos de amônia, gás natural, hidrogênio, água e a rede de energia elétrica. O píer 2 e o terminal de múltiplas utilidades devem passar por adaptações para a operação de amônia e outros derivados do hidrogênio verde.

“Nesse processo de instalação do hub de H2V, estamos nos preparando para produzir e exportar o hidrogênio, enquanto o Porto de Roterdã se prepara para receber e distribuir pelo mercado europeu”, destaca o presidente do Complexo do Pecém, Hugo Figueirêdo. O Porto do Pecém e o Porto de Roterdã constituirão a rota de exportação/importação de H2V mais próxima entre a América do Sul e a Europa.

Cenário do H2V no Brasil

Atualmente, já foram anunciados 57 Gigawatts (GW) em projetos no país, considerando todos os níveis de maturidade. Essas iniciativas estão sendo estudadas em todo o Brasil, com destaque para os estados da Bahia, Ceará, Piauí, Pernambuco e Rio Grande do Norte.

Os projetos de hidrogênio já protocolados no MME, ou seja, que estão em estágios mais avançados, somam R\$ 212 bilhões em investimentos. Maioria está nos estados do Ceará e Piauí.

Fonte: Merco Shipping Marítima Ltda
Data: 02/08/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

COOPERAPORTOS DESTE ANO VAI ABORDAR BOAS PRÁTICAS SOCIOAMBIENTAIS NO SETOR PORTUÁRIO

Encontro será realizado entre os dias 21 a 23 de agosto. Índice de Desempenho Ambiental (IDA) e sustentabilidade serão alguns dos temas abordados



Brasília 02/08/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) e a Portos do Paraná vão realizar o XXXI Cooperaportos entre os dias 21 e 23 de agosto em Paranaguá (PR).

O tema deste ano é “Boas Práticas Socioambientais no Setor Portuário”. Entre os assuntos que vão ser debatidos estão sustentabilidade aquaviária, o avanço do Índice de Desempenho Ambiental (IDA), entre outros tópicos de extrema relevância para o setor.

O Cooperaportos é uma iniciativa prioritária da agenda ambiental da Agência e objetiva promover o diálogo entre os diversos atores da gestão portuária, possibilitando o debate e a busca de soluções para a atuação dos portos frente aos desafios de sua operação, bem como a troca de experiência e de difusão de boas práticas, além do diálogo interinstitucional.

O evento contará com a presença de representantes dos setores público e privado e ocorrerá de forma híbrida. Interessados em acompanhar a transmissão do XXXI Cooperaportos devem se inscrever por meio deste link. A programação do evento vai ser divulgada em breve.

Protocolo de intenções

O XXXI Cooperaportos é realizado no contexto do Protocolo de Intenções firmado entre a ANTAQ e a Associação Brasileira das Entidades Portuárias e Hidroviárias (ABEPH), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) com o intuito de promover intercâmbio de informações para o desenvolvimento de projetos, iniciativas e de boas práticas.

Os temas de interesse deste protocolo são: gestão ambiental, ESG, governança, gestão de qualidade, gestão de saúde e segurança do trabalho, responsabilidade social e operações portuárias.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 02/08/2024



Presidência da República



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES ABRE ENQUETE PARA ESCOLHER TEMA DAS CAMPANHAS DE TRÂNSITO 2025

População poderá escolher mensagem educativa de trânsito a partir desta sexta-feira (2); Enquete ficará disponível até dia 31 de agosto



Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) lança enquete para campanha Vote pelo Trânsito - FOTO: Eduardo Cysne/MT

A participação social gera inclusão e pertencimento, especialmente quando se trata de segurança no trânsito. Respeitando esse princípio, está aberta a segunda edição da enquete para a escolha da frase que estampará todo o material educativo da campanha nacional de trânsito de 2025. A partir desta sexta-feira (2) os brasileiros já podem votar na mensagem a ser adotada pelas autoridades de trânsito e entidades parceiras em todo o país. A iniciativa é do Ministério dos Transportes, por meio da Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran).

Para registrar seu voto, acesse a página [Vote pelo Trânsito](#) clicando aqui e escolha a frase que melhor representa o que você gostaria de ver na campanha do próximo ano. O tema é excesso de velocidade no trânsito e as opções são: “Desacelere. Seu bem maior é a vida”; “Dirija sem pressa. Seu compromisso é a vida”; “Diminua a velocidade. A vida é seu compromisso”. Não se esqueça de votar até 31 de agosto.

De acordo com o secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, a participação social é fundamental para contribuir com a diminuição do número de mortes e lesões nas vias do país. “A enquete, envolvendo a participação popular, começou no ano passado e foi um sucesso. Este ano, mais uma vez, queremos a participação de todos. Acredito que inserir a sociedade nesse processo mostra que estamos empenhados em ouvir e incluir todos – com o objetivo de aumentar a segurança viária no Brasil”, explica Adrualdo.

A mensagem escolhida pelo voto popular será encaminhada ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran), órgão responsável por editar a resolução que trata do tema a ser usado nas campanhas educativas do próximo ano.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 02/08/2024

INVESTIMENTO EM INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES NO BRASIL DISPARA E ATINGE MELHOR MARCA DESDE 2014

Observatório Nacional de Transporte e Logística mostra que o país atingiu a marca de R\$13 bilhões em recursos

Peça-chave para estimular o desenvolvimento e a integração do país, a infraestrutura de transportes recebe cada vez mais investimentos do Governo Federal e atinge a marca de R\$13,74 bilhões em 2023, valor 80% maior que o destinado em 2022.

Isso é o que mostra a nova edição do Anuário Estatístico do Transportes, publicação do Ministério dos Transportes, elaborada em conjunto com a Infra S.A. e que foi lançada nesta quinta-feira (1).

De acordo com o levantamento, a última vez em que o país chegou a R\$13 bilhões em investimentos foi em 2014. Os recursos privados no setor também foram destaque em 2023, com R\$25,39 bilhões: uma alta de 57,7% em relação ao ano anterior.

As informações disponíveis na oitava edição do Anuário Estatístico do Transportes foram condensadas pelo Observatório Nacional de Transporte e Logística. O documento traz os índices econômicos e dados das principais cadeias produtivas do país, os quantitativos de infraestrutura de todos os modais, investimentos públicos e privados no setor, movimentação de cargas e de passageiros, além de acidentes de tráfego e meio ambiente.

O Anuário é um instrumento importante para guiar os investimentos futuros e planejar soluções para os setores logístico e de transportes do país. Chama atenção, por exemplo, o aumento de transporte de soja e milho com destino às instalações portuárias. Em 2022 foram 120 milhões de toneladas transportadas, já em 2023 o número saltou para 154,8 milhões: um aumento de 28,1% de carga transportada via ferrovias, navegação interior e rodovias.

Outras informações relevantes, desde 2010, estão disponíveis no link abaixo:

<https://ontl.infrasa.gov.br/paineis-analiticos/painel-anuario-estatistico/>

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

Data: 02/08/2024

COM DOIS MESES DE ANTECEDÊNCIA, RENAN FILHO ENTREGA DE DUPLICAÇÃO NA BR-153, FUNDAMENTAL PARA ESTADO DO TOCANTINS

"A cada real investido, geramos cinco de retorno em diferentes áreas que usam a logística rodoviária", destacou o ministro, que também assinou ordem de serviço para iniciar de imediato obras na BR-010



Ministro também assinou ordem de serviço para iniciar de imediato obras na BR-010/TO - FOTO: Marcio Ferreira/MT

Maior capacidade de transporte, mais conforto e, principalmente, mais segurança. A mudança de pista simples para dupla na BR-153 entre as cidades de Gurupi e Aliança do Tocantins foi entregue nesta quinta-feira (1) pelo ministro dos Transportes Renan Filho, com dois meses de antecedência. A melhoria está em um trecho de 8,6 quilômetros de extensão e foi executada pela Ecovias do Araguaia como parte do acordo

de concessão da rodovia. No total, foram investidos R\$ 40,5 milhões. A obra ainda tem efeito imediato na economia local, já que a rodovia é a rota de transporte da produção agropecuária.

"Quando a gente fala de duplicação, quem estuda o tema sabe. A cada real investido, geramos cinco de retorno em diferentes áreas que usam a logística rodoviária. É uma pousada que consegue atrair mais turistas, é um posto de gasolina que consegue ser ampliado, é um restaurante que aumenta o salão, é uma família que consegue plantar melhor, irrigar melhor... Isso vai deixando as cadeias produtivas mais densas", evidenciou o ministro.

Os argumentos foram reforçados pelo governador de Tocantins, Wanderlei Barbosa, que participou da cerimônia de inauguração. "Foi o segundo estado que mais cresceu sua economia no ano passado. Esse ano queremos ir além. E as duplicações contribuem muito, são obras importantes para o desenvolvimento do país. Somos o maior produtor de grãos da região norte", lembrou o governador.

Além da duplicação, o trecho recebeu adequação de estrutura, uma nova ponte sobre o córrego Pousa do Meio e implantação de três novos retornos. De acordo com a concessionária, as obras geraram cerca de 1.300 empregos diretos e indiretos e devem beneficiar mais de 9 mil motoristas que utilizam a rodovia federal diariamente.

Segundo trecho e obras na BR-010/TO

A obra completa totaliza R\$ 200 milhões em investimentos e a previsão é de que, até o fim do ano, outro trecho duplicado entre Gurupi e Aliança do Tocantins seja entregue, totalizando 11,25 quilômetros de duplicações. Também serão concluídas passagens inferiores, uma passarela para pedestres, dois viadutos nas entradas norte e sul de Gurupi. Já em Aliança, ficarão prontos 1,6 quilômetros de duplicação, dois dispositivos de passagem superior e 1,6 quilômetros de vias marginais em cada um dos sentidos.



“Serão 113 quilômetros de duplicações até 2026 em todo o Tocantins. O crescimento do estado é parte do crescimento do país. Hoje também assinei a ordem de serviço da BR-010 que conecta Paranã a Palmas, e que agora ficará sem trechos em estrada de barro. A obra foi licitada com projeto executivo e começa imediatamente”.

A ligação entre os dois municípios pela BR-010/TO tem 347 quilômetros de extensão e grande importância para Tocantins, uma vez que é a rota mais curta para o estado vizinho e também grande produtor nacional de grãos, Goiás. O trecho onde os trabalhos serão feitos é mais próximo do município de Paranã e terá pavimentação completa em cerca de 8 quilômetros de extensão.

Contrato de Concessão

A Ecovias do Araguaia é responsável pela administração e operação de uma das principais ligações entre o Meio-Norte e o Centro-Sul do país, que passa pelas BR-153/TO/GO e BR-080/414/GO. A concessionária integra o Grupo EcoRodovias, que atualmente conta com 11 concessões rodoviárias que somam 4,7 mil quilômetros de extensão, e é a responsável pela administração do trecho concedido que atravessa 28 municípios de Tocantins e Goiás.

O contrato de concessão prevê, ao todo, 622 quilômetros de duplicações, com 57% das obras a serem executadas até o 10º ano de acordo. No total, devem ser investidos R\$ 7,8 bilhões em melhorias rodoviárias, além de outros R\$ 6,2 bilhões em custos operacionais. Só no Tocantins devem ser duplicados 173,98 km. Em Goiás, a previsão é de duplicação de 448,54 quilômetros, com execução de 53,44 km duplicados até o final do 4º ano de concessão.

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

Data: 02/08/2024

SERVIÇO DIGITAL DE VENDA DE VEÍCULOS É SUCESSO NO NORTE E PARÁ LIDERA O RANKING DE TRANSAÇÕES DA REGIÃO

Ferramenta criada pela Secretaria Nacional de Trânsito registra mais de 817 mil vendas em todo o país. Na Região Norte do país foram 26 mil transações, mesmo sem a adesão do Amapá

Transparência, segurança e agilidade na hora de vender seu veículo. Tudo isso ao alcance da mão, sem papelada ou necessidade de ir a cartórios. Essas são as principais facilidades da nova ferramenta do aplicativo Carteira Digital de Trânsito (CDT): a Venda Digital. Idealizada pela Secretaria Nacional de Trânsito (Senatran) para modernizar o processo de transferência de veículos, a ferramenta é um sucesso em todos os estados do Brasil, com mais de 817 mil transações realizadas pelo app. Na Região Norte, foram 26 mil.

O destaque vai para o Pará, que lidera o ranking com 11,6 mil transações. Rondônia vem logo atrás, ocupando a segunda posição, com 9,6 mil vendas, mostrando também uma forte adesão ao serviço. Tocantins registra 3,6 mil vendas, seguido por Roraima com 678, Acre com 668 e Amazonas, que acabou de aderir ao uso da ferramenta, com uma venda registrada.

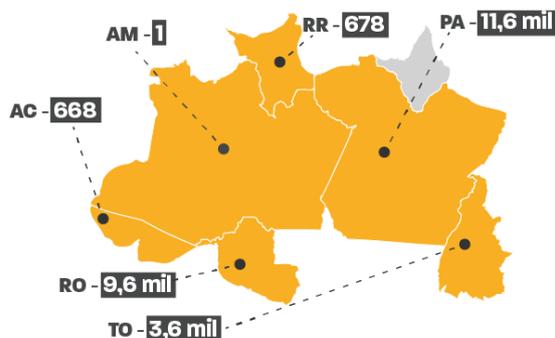
O secretário Nacional de Trânsito, Adrualdo Catão, explica que a Venda Digital é um avanço significativo na modernização dos serviços de trânsito no Brasil. “A Senatran está acelerando a digitalização para, junto com os Departamentos Estaduais de Trânsito (Detrans), proporcionar ao cidadão um atendimento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

Só falta um

A Venda Digital começou em março de 2022 com a adesão voluntária dos estados. Desde então, a Senatran tem fornecido suporte técnico, comunicação e alinhamento para facilitar o uso da ferramenta. Roraima foi o primeiro estado da região Norte a aderir, em março de 2022. Rondônia se juntou em outubro, seguido pelo Pará em dezembro do mesmo ano. Em janeiro de 2023, Tocantins entrou na plataforma, e o Acre em março. O Amazonas foi o mais recente a se cadastrar, em julho de 2024. O Amapá é o único que não aderiu ao serviço na região.

VENDA DIGITAL
Norte
26 mil
transações

Confira a quantidade de transações por estados:



Como usar a Venda Digital?

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

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

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

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

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

Data: 02/08/2024

AO LADO DE RENAN FILHO, PRESIDENTE LULA SANCIONA LEI QUE VIABILIZA RECURSOS PARA A TRANSNORDESTINA NO CEARÁ

Durante o evento, também será instituída a Política do Hidrogênio Verde, apoiada pelo Ministério dos Transportes

O Governo Federal dá mais um passo importante rumo à conclusão das obras da ferrovia Transnordestina. Nesta sexta-feira (2), no Ceará, o ministro dos Transportes, Renan Filho, acompanha a sanção, pelo presidente Lula, do projeto de lei que institui o Fundo de Investimento em Infraestrutura Social (FIIS).

O avanço da Transnordestina é uma prioridade da atual gestão. Com um traçado de 1.206 quilômetros de trilhos, a ferrovia liga o interior do Piauí aos portos do Pecém e de Suape, em Pernambuco. Este último, incluído em 2023 no Novo PAC.

No mesmo dia, Renan Filho também acompanha a sanção presidencial do projeto de lei que institui a Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono. O Ministério dos Transportes integra



o Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) e defende a incorporação do hidrogênio verde na matriz do setor.

Cobertura de imprensa

Profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem se cadastrar até às 19h desta quinta-feira (1) pelo site.

SERVIÇO

O quê: Sanção de projetos de lei no Ceará

Quando: Sexta-feira (2), às 11h

Local: Porto do Pecém, Distrito do Pecém, São Gonçalo do Amarante (CE)

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

Data: 02/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ANÚNCIOS IMPORTANTES PARA UM PORTO QUE REQUER MAIS

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Se a Autoridade Portuária de Santos, um dia após o anúncio dos cortes no Orçamento da União, em coletiva, não tratou com rigor da construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá, tampouco sobre o decantado STS-10 ou a terceira pista do sistema Anchieta-Imigrantes, ao menos anunciou importantes projetos para o maior complexo portuário da América do Sul.

A derrocada de 30 pedras no canal, prevista para o próximo ano, e a construção de dois viadutos na entrada de Santos, favorecendo o fluxo para importantes terminais na Alemoa e Saboó, são notícias muito bem-vindas para os operadores que diariamente enfrentam as agruras de acessos hoje já não mais compatíveis com a grandeza de seu porto. Os viadutos acontecerão graças a bem articulado entendimento com o Governo do Estado, e estará a cargo do grupo Ecorodovias.

A contratação da dragagem, que permitirá um calado de 16 metros, em fase de formatação, é alívio para um mercado que conta hoje com embarcações cada vez maiores. Quanto a 17 metros de calado, há de se aguardar a formulação de uma parceria público-privada, a PPP.

Os anúncios de ontem são sem dúvida merecedores de reconhecimento. Espera-se, porém, que demais questões prementes para o futuro do complexo e sucesso do país, dada a repercussão do porto santista para os mercados nacional e internacional, e que dependem essencialmente das diretrizes do Governo Federal, recebam igualmente célere atenção, para alívio dos operadores quanto a futuros investimentos, e diante de alertas de especialistas para a saturação da capacidade operacional, em especial na movimentação de contêineres.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

PLANO MESTRE

O Ministério de Portos e Aeroportos publicou em julho a versão atualizada do Plano Mestre do Complexo Portuário de Imbituba e Laguna, em Santa Catarina. O objetivo do documento é apontar ações e investimentos de curto, médio e longo prazos nos portos, em seus acessos e nas relações porto-cidade.

PROCESSO

Segundo o Governo de Santa Catarina, o processo de atualização do documento teve a participação de representantes da comunidade portuária. Primeiro, foram realizadas reuniões para coleta e validação de informações. Depois, foi disponibilizada uma versão preliminar para consulta pública. Tudo sob coordenação da Infra SA.

EQUIPAMENTOS SUBMARINOS

A Petrobras assinou um contrato com a SLB OneSubsea para adquirir equipamentos submarinos destinados aos projetos de Atapu 2 e Sépia 2, na bacia de Santos, e ao campo de Roncador, na bacia de Campos. O contrato inclui o fornecimento de até 19 Árvores de Natal Molhadas (ANM), cinco Unidades de Distribuição Eletro Hidráulicas (UDEHs), seis Pipeline End Manifolds (PLEM), além de equipamentos sobressalentes.

FABRICAÇÃO

A fabricação dos equipamentos ocorrerá em Taubaté (SP) e Curitiba (PR), enquanto as operações de serviços como assistência técnica, instalação, intervenção, preservação e manutenção serão realizadas em fábricas localizadas em Macaé (RJ) e Rio das Ostras (RJ).

FEDERALIZAÇÃO

O Aeroporto de Cargas de Anápolis, em Goiás, será federalizado. A portaria assinada pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, no último dia 26, autoriza a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) a administrar, operar e explorar o terminal.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

REGIÃO SUL - BNDES APROVA FINANCIAMENTO DE R\$ 125 MILHÕES PARA RODOVIAS DO RS

Valor será usado para o restabelecimento dos trechos administrados pela concessionária CCR ViaSul

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



Durante as chuvas extremas do Rio Grande do Sul, a malha rodoviária administrada pela concessionária CCR Viasul foi atingida em 101 pontos, entre bloqueios parciais e totais. Foto: Divulgação/Viasul

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou o financiamento, na modalidade direta, de R\$ 125 milhões à Concessionária das Rodovias Integradas do Sul S.A. (CCR Viasul), cujos trechos rodoviários concedidos foram danificados pela tragédia climática no estado gaúcho durante o mês de maio.

O apoio de capital de giro para suporte às necessidades de liquidez mais imediatas da empresa será feito por meio do Programa BNDES Emergencial para o Rio Grande do Sul.

A Viasul é responsável pela administração de trechos das BRs 101, 290, 386 e 448, que totalizam 473,4 quilômetros. Durante as chuvas extremas do Rio Grande do Sul, a malha rodoviária da empresa foi atingida em 101 pontos, entre bloqueios parciais e totais.

Segundo a concessionária, as rodovias sofreram danos na estrutura, como deslizamentos de terra, afundamento e inundações em longos trechos de pista.



“Alinhado com o Ministério da Reconstrução do Rio Grande do Sul, o BNDES aprova mais uma operação que visa garantir a continuidade da prestação dos serviços e a trafegabilidade das rodovias gaúchas que sofreram danos nas enchentes de abril e maio deste ano”, disse o presidente do banco, Aloizio Mercadante.

Uma das frentes de trabalho do Governo Federal, desde o início da recuperação e reconstrução do estado, foi justamente a desobstrução e liberação de vias para melhorar o tráfego das rodovias, garantindo o vai-e-vem e o abastecimento de regiões mais afastadas.

A concessionária mobilizou serviços emergenciais de limpeza, sinalização e desvios, além de orientar as equipes operacionais para garantir a segurança dos usuários.

“O Governo Federal vem atuando incansavelmente para a retomada da atividade econômica do Rio Grande do Sul. Esse apoio no capital de giro para restabelecer a malha rodoviária vai ser fundamental para os setores produtivos e beneficiará grande parte da população”, disse o ministro da Reconstrução do Rio Grande do Sul, Paulo Pimenta.

Programa

O BNDES Emergencial foi criado para o enfrentamento de consequências socioeconômicas das tragédias climáticas do estado.

O orçamento do programa está dividido em três linhas com diferentes propósitos: capital de giro (crédito emergencial), aquisição de máquinas e equipamentos e investimento para reconstrução dos empreendimentos afetados. Ao atender as necessidades de liquidez mais imediatas, o capital de giro é fundamental para manutenção de empregos, pagamento dos salários, renovação de estoques e quitação dos compromissos com fornecedores.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

“TAXA DE IMPORTAÇÃO DE CARROS ELÉTRICOS DEVERIA SER MAIS SEVERA”, DIZ MERCADANTE

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

O presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou na quinta-feira, dia 1º, que a taxa de importação de carros elétricos deveria ser “mais severa”. Para ele, o Brasil precisa fechar as portas para as compras no exterior deste tipo de produto e incentivar a produção de carros híbridos em fábricas no Brasil.

A declaração foi dada durante um evento em Brasília (DF), ao lado do conselheiro especial da BYD no Brasil, Alexandre Baldy, que reforçou o compromisso da montadora chinesa em priorizar a produção de veículos híbridos no Brasil.

“Se dependesse de mim, as alíquotas seriam mais severas. Cotas foram dadas para não romper nosso acordo bilateral com um país amigo como a China. Mas vamos colocar de pé aquela fábrica que vocês (BYD) compraram para entregar um carro sino-brasileiro, com motor híbrido, com etanol”, afirmou Mercadante.

No final do ano passado a BYD adquiriu o espaço onde funcionava a fábrica da Ford, na cidade baiana de Camaçari. As obras tiveram início em março deste ano.

Desde 2023 o Governo Federal vem trabalhando medidas para alavancar a pauta verde no país. No ano passado, foi aprovado pelo Congresso Nacional um cronograma de retomada do imposto de importação de carros elétricos. Atualmente, a alíquota está em 18%, mas vai chegar até 35% em julho de 2026.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

NACIONAL - APROVAÇÃO DO H2V TRAZ SEGURANÇA JURÍDICA PARA INVESTIMENTOS, DIZ ESPECIALISTA

Uso como alternativa mais sustentável a favor da descarbonização vem sendo amplamente discutido nos últimos anos

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



Porto do Pecém: no Ceará, a expectativa é de que o estado receba mais de R\$ 100 bilhões

O marco legal do hidrogênio verde vai trazer segurança jurídica para os investimentos, defendem especialistas do setor. “A aprovação de um marco regulatório é tão importante, pois, desta forma, os agentes interessados nesta cadeia podem tomar decisões com segurança jurídica, e o ambiente de negócios (incluindo esta infraestrutura) será construído por meio de investimentos públicos e privados”, afirma o líder de Planejamento Estratégico do FI Group, João Ricardo de Freitas.

Nesta sexta-feira (2), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) vai sancionar, no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará, a nova lei que regulamenta a produção de hidrogênio verde (H2V) no Brasil. Já aprovada pelo Congresso, essa legislação é um marco significativo para investidores no setor.

No Ceará, a expectativa é de que o estado receba mais de R\$ 100 bilhões em investimentos nos próximos anos, caso os projetos se concretizem. O mais avançado é da australiana Fortescue, que planeja iniciar as obras de terraplanagem ainda neste semestre e tomar a decisão final sobre o investimento em 2025.

De acordo com Freitas, o uso do hidrogênio verde como uma alternativa mais sustentável a favor da descarbonização vem sendo amplamente discutido nos últimos anos, diante de sua versatilidade de aplicações favoráveis a uma transição energética mais ecológica.

A aprovação, no Congresso, do PL 2.308/2023, diz ele, é um passo importante nesse objetivo, o qual poderá contribuir, significativamente, para uma indústria menos poluidora através do fomento a atividades de produção, desenvolvimento e inovação relacionadas à cadeia de hidrogênio de baixa emissão de carbono. “Assim como a criação de um ambiente de negócios com clareza regulatória, o que é essencial para investimentos”, afirma.

Em dados divulgados no estudo “The Macroeconomic Impact of Climate Change: Global vs. Local Temperature”, os danos econômicos decorrentes da crise climática são seis vezes piores do que se pensava anteriormente.

Segundo a gerente de negócios do FI Group, Luana Bendo, um aumento de 1°C na temperatura global poderá levar a uma queda de 12% no PIB mundial, esmava muito maior do que a feita em análises anteriores.

“Declínios precipitados consideráveis tenderão a ser percebidos na produção, capital e no consumo, o que evidencia, ainda mais, a importância do hidrogênio verde para combater esses riscos”, reforça ela.

Entre suas aplicações, uma das mais notáveis está, justamente, no uso como combustível em uma enorme variedade de casos, das quais se destacam a indústria e transporte, uma vez que são picos grandes consumidores de combustíveis (renováveis e não renováveis) e, por isso, geram grande quantidade de carbono.

“Porém, é importante ressaltar que, até o momento, nenhum país possui uma infraestrutura inteiramente preparada para produzir, armazenar e transportar o hidrogênio em larga escala, como se fosse uma cadeia de valor já consolidada”, explica Freitas.

Por isso, diz ele, a aprovação de um marco regulatório é tão importante, pois, desta forma, os agentes interessados nesta cadeia podem tomar decisões com segurança jurídica, e o ambiente de negócios (incluindo esta infraestrutura) será construído por meio de investimentos públicos e privados.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/08/2024

REGIÃO SUDESTE - PRAZO DE RELICITAÇÃO DO GALEÃO É PRORROGADO POR 24 MESES

Governo Federal e empresa que opera o aeroporto carioca discutem futuro da concessão

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



Desde 2013, Galeão é operado pela **RIOGaleão**, concessionária controlada pela **Changi Airports International**, de Singapura. Foto: Divulgação/RIOGaleão

O Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos, órgão do Governo Federal que trata de parcerias com a iniciativa privada, decidiu pela prorrogação do prazo para o processo

de relicitação do Aeroporto Internacional Tom Jobim, o Galeão, no Rio de Janeiro. A nova data limite, agora estendida por 24 meses, passa a contar a partir de 12 de agosto deste ano, conforme resolução publicada no Diário Oficial da União de quinta-feira (1º).

Desde 2013, Galeão é operado pela **RIOGaleão**, concessionária controlada pela **Changi Airports International**, de Singapura. A empresa possui 51% da concessão. Os outros 49% permanecem com a estatal Infraero.

Em fevereiro de 2022, a **Changi** solicitou a devolução da concessão à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) devido a um desequilíbrio financeiro causado pela queda na demanda de passageiros. No entanto, em outubro de 2023, a empresa sinalizou interesse em continuar operando o aeroporto, mas essa reversão ainda aguarda a aprovação do Governo.

O Galeão, que viu seu fluxo de passageiros diminuir drasticamente nos últimos anos, apresentou uma recuperação notável em 2024, registrando um aumento significativo no número de passageiros e de operações de voo.

O crescimento foi impulsionado por medidas governamentais que restringiram voos no Aeroporto Santos Dumont, redirecionando a demanda para o Galeão. No primeiro semestre de 2024, o Galeão movimentou 6,6 milhões de passageiros, quase o dobro do registrado no mesmo período de 2023, e o número de pousos e decolagens cresceu 84%.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/08/2024

REGIÃO NORTE - GOVERNO E ECOVIAS DO ARAGUAIA ENTREGAM OBRAS NO TOCANTINS

Com um investimento de R\$ 40,5 milhões, foram entregues 8,6 km da BR-153 duplicada, entre os km 662 e 671

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



O ministro Renan Filho durante a cerimônia de entrega das obras: ele destacou a importância das intervenções para o escoamento da produção regional e para a economia

O Governo Federal e a concessionária Ecovias do Araguaia inauguraram na quinta-feira (1º) um trecho das obras de duplicação da BR-153 em Gurupi, no Tocantins. Foram entregues 8,6 km de rodovia duplicada, entre os km 662 e 671, com um investimento de R\$ 40,5 milhões.

Durante a execução do projeto, foi construída também uma nova ponte sobre o córrego Pouso do Meio e a adaptação de uma estrutura já existente, além da implantação de três retornos na via.

O ministro dos Transportes, Renan Filho, destacou a importância das intervenções para escoamento da produção regional e para a economia. “Estamos entregando junto com a Ecorodovias dois meses antes do prazo contratual estabelecido. No Brasil há um costume antigo de não se cumprir o prazo de obra”, detalhou.

“Depois que você abre uma estrada, as outras coisas chegam por ela, o desenvolvimento vem junto. Por onde passam caminhões, carros, ônibus e motos, passa também o desenvolvimento do país”, completou Renan Filho.

O projeto faz parte de um plano mais amplo de duplicação da rodovia, que abrange um total de 11,25 km em Gurupi e Aliança do Tocantins. Até o final de 2024 está prevista a conclusão de dois viadutos, passagens inferiores e uma passarela para pedestres. Em Aliança, as melhorias incluem 1,6 km de vias marginais e dois dispositivos de passagem superior. Ao todo, a obra receberá R\$ 200 milhões em investimentos.

Compromisso

No total, a concessão prevê a duplicação de 622 km, com 57% desse total programado para ser concluído até o décimo ano do contrato. Os investimentos somam R\$ 7,8 bilhões em obras e R\$ 6,2 bilhões em custos operacionais, segundo informações do Governo Federal.

No Tocantins, está prevista a duplicação de 173,98 km, enquanto em Goiás são esma dos 53,44 km para os primeiros quatro anos, incluindo trechos em Uruaçu, Campinorte, Rialma e Rianópolis. Até o final do contrato espera-se que sejam duplicados 448,54 km de rodovias.

“Eu gostaria de dizer que faremos, até o final de 2026, 113 km de duplicação da BR153, o que transformará a infraestrutura do estado do Tocantins para melhor”, divulgou Renan Filho.

Também participaram da cerimônia o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Guilherme Theo Sampaio, e o governador do Tocantins, Wanderlei Barbosa (Republicanos).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

PORTO DE SANTOS - APS ANUNCIA CONSTRUÇÃO DE DOIS NOVOS VIADUTOS NA MARGEM DIREITA

Empreendimentos serão construídos pela EcoRodovias, a partir de convênio com o Governo do Estado

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



Presidente da APS, Anderson Pomini, diz que aguarda agenda do Governo de São Paulo para confirmação de convênio para construção dos viadutos. Foto: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou a construção de dois viadutos para melhorar a mobilidade e acessos aos terminais localizados na margem direita do Porto de Santos (SP), o maior complexo portuário do país. Segundo a APS, os dois futuros empreendimentos serão construídos pelo Grupo EcoRodovias, a partir de uma parceria com o Governo do Estado.

Informações a respeito das melhorias em mobilidade na entrada ao cais santista foram divulgadas durante coletiva de imprensa do diretor-presidente da APS, Anderson Pomini.

Segundo ele, os dois viadutos receberão investimentos de R\$ 250 milhões. Os valores são referentes a créditos que pertencem à Autoridade Portuária junto à gestora da linha férrea do Porto de Santos, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

O crédito da APS é destinado para obrigações escolhidas pela própria administração portuária, que priorizou a construção dos viadutos.

“Destinamos a construção de dois viadutos com no máximo R\$ 250 milhões em investimentos, no prazo máximo de quatro anos. Temos um gargalo na Alemoa que precisa que haja investimentos pesados para resolvermos o problema e escoarmos os nossos produtos de forma adequada”, disse.

Segundo Pomini, a EcoRodovias, concessionária que administra o Sistema Anchieta-Imigrantes, que liga a capital à Baixada Santista, já possui ampla expertise na construção de viadutos e poderá realizar a obra em um tempo mais curto.

“Fizemos um convênio com o Governo do Estado, entendendo que a EcoRodovias tem mais agilidade para entregar esta obra, que é de ampla importância”, explicou Pomini. A APS afirmou que aguarda agenda do Governo Estadual para assinatura do acordo.

Um dos viadutos está previsto para ser instalado na região da Alemoa, local de entrada e saída de caminhões que acessam o Porto de Santos pela margem direita. O segundo está previsto para ser construído na região do bairro do Saboó.

Os locais exatos dos viadutos serão definidos pela concessionária, a partir do projeto executivo, uma vez que o Governo do Estado liberar a ordem de serviço para a obra.

Em sua apresentação, Pomini destacou ainda outras obras, de responsabilidade da APS, que visam melhorias para a passagem de veículos pesados pela Alemoa, entre eles serviços de asfalto, drenagem e adequação das faixas.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

VIADUTO DA ALEMOA VAI ATENDER FUTURO MEGATERMINAL

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

A Autoridade Portuária de Santos (APS) tem previsto entre seus principais planos de expansão, a inclusão da área da Vila dos Criadores para um futuro terminal de contêineres e carga geral. A área, de 420 mil metros quadrados, se apresenta como última na margem direita para operações portuárias.

Segundo Pomini, um dos viadutos a ser erguidos na região da Alemoa vai beneficiar diretamente o futuro terminal.



A região conhecida como Vila dos Criadores é vista pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos como o local mais adequado para abrigar um megaterminal de contêineres

“A partir da construção desses viadutos, teremos condições, e um momento adequado, de pensarmos em um outro megaterminal de contêineres na margem direita. E o nosso projeto para isso é a Vila dos Criadores”, comentou o presidente da APS.

A prioridade da APS para viabilização dos novos viadutos entra em sintonia na melhoria da infraestrutura do cais santista para depois poder planejar a instalação de novos terminais.

“Muito se fala em aumentarmos a capacidade de movimentação de cargas. E essas obras anunciadas atendem a essa demanda. De nada adianta ampliarmos essa capacidade, se não tivermos e contarmos com vias adequadas para escoamento desses produtos. É preciso que o porto faça o planejamento de acordo com a capacidade. Por isso pretendemos incluir a Vila dos Criadores na poligonal e que aquela região esteja pronta e adequada para movimentação de cargas gerais, ao mesmo tempo em que entregarmos os viadutos que estão previstos”, explicou.

Além dos viadutos, Pomini citou a terceira pista da Rodovia dos Imigrantes, cujo projeto está sendo desenvolvido pela Ecovias, como vital também para a boa logística do complexo marítimo.

De acordo com o presidente da APS, a inclusão da área da Vila dos Criadores dentro da poligonal teve avanços importantes, como a realização de audiências públicas, cuja data ainda será divulgada pela companhia.

“Vamos encaminhar a mudança para o Ministério de Portos, é um ato formal do ministério que, por decreto, decide por essa inclusão. Na sequência, a gente pretende disponibilizar a área para o mercado”, comentou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 02/08/2024

PORTO DE SANTOS - APROFUNDAMENTO DO CANAL DE SANTOS COMEÇARÁ COM DERROCAGEM DE PEDRAS

Obras de dragagem de aprofundamento para 16m estão previstas para o ano que vem
Por Cássio Lyra cassio.lyra@redebenews.com.br



A melhoria na infraestrutura aquaviária no Porto de Santos permitirá a presença de navios maiores que os de 366 metros, que possuem capacidade para movimentar até 15 mil TEU. Foto: Divulgação/APS

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou que o início do aprofundamento do canal aquaviário começará com a derrocagem de pedras. Conforme o presidente Anderson Pomini revelou nesta quinta-feira (1º de agosto), esta etapa deve acontecer já neste ano.

De acordo com o presidente da APS, o aprofundamento do canal, em conjunto com o túnel Santos-Guarujá, são consideradas as obras mais prioritárias para o Porto de

Santos.

“Temos 30 pedras no decorrer do nosso canal. Faremos um contrato de empreitada para esse serviço. Esta derrocagem representa o início do aprofundamento do nosso canal”, disse Pomini.

Após a fase de derrocagem, o canal será aprofundado para 16 metros. De acordo com a APS, neste momento encontra-se em elaboração o anteprojeto da dragagem de aprofundamento. A expectativa é que as obras comecem no ano que vem.

Os estudos técnicos estão sob responsabilidade do Instituto Nacional de Pesquisas Hidroviárias (INPH) e da Universidade Estadual de Campinas (SP).

O aprofundamento para 16 metros é considerado, de acordo com a APS, uma medida a curto prazo para garantir calado aos grandes navios que adentram o complexo marítimo. A melhoria na infraestrutura aquaviária permitirá a presença de navios maiores que os de 366 metros, que possuem capacidade para movimentar até 15 mil TEU.

Segundo o cronograma da APS, estão previstos investimentos na ordem de pouco mais de R\$ 324 milhões.

Concessão do canal

Após atingir a profundidade de 16 metros, a APS vai realizar estudos para aprofundamento até 17 metros.

Conforme já anunciado pela APS, a profundidade de 17 metros no canal aquaviário de Santos será concedido à iniciativa privada, que fará a gestão da via marítima em um modelo de parceria público-privada (PPP).

“A concessão para 30, 35 anos é algo mais complexo, como aconteceu em Paranaguá. O estudo está em desenvolvimento pelo BNDES e secretaria nacional de Portos. Pretendemos entregar um serviço, que é o mais importante do Porto de Santos, para o mercado. Daí a exigência formal muito mais rigorosa do que uma simples contratação”, explicou Pomini.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024

REGIÃO SUDESTE - ELDORADO COMEMORA 1 ANO EM SANTOS COM AUMENTO DE 30% NA PRODUTIVIDADE

O recorde estabelecido nos 12 meses ocorreu em março deste ano, quando 21 mil toneladas foram embarcadas em um único dia

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



Construída a partir de um investimento de R\$ 500 milhões, a área no Porto de Santos tem espaço para o recebimento de até 72 vagões ferroviários, 2 berços de atracação simultânea, capacidade para escoar 3 milhões de toneladas de carga, além de empregar 150 funcionários. Foto: Divulgação/Eldorado Santos

A Eldorado Brasil Celulose comemorou no dia 31 de julho de 2024, o primeiro ano de operações no terminal portuário Eldorado Brasil Logística (EBLog), em Santos, projetado para escoar a carga produzida na fábrica da companhia em Três Lagoas, no Mato



Grosso do Sul. O aniversário traz consigo um aumento de 30% na produtividade média de embarque, quando comparado com as atividades realizadas no terminal anterior.

O recorde estabelecido nos doze meses ocorreu em março deste ano, quando 21 mil toneladas foram embarcadas em um único dia, em duas frentes de operação.

Construída a partir de um investimento de R\$ 500 milhões, a área no Porto de Santos tem espaço para o recebimento de até 72 vagões ferroviários, 2 berços de atracação simultânea, capacidade para escoar 3 milhões de toneladas de carga, além de empregar 150 funcionários.

O primeiro ano do empreendimento conta com outros números expressivos: foram mais de 20 mil caminhões descarregados; cerca de 2 mil contêineres estufados; mais de 60 navios operados e um aumento de 45% no volume expedido de celulose no modal break bulk (carga solta) em comparação com o terminal anterior.

Segundo o diretor de Logística da EBLog, Flávio da Rocha Costa, o novo terminal trouxe um ganho na competitividade da empresa, com mais eficiência nas operações.

“A gente está falando de recorde de embarque de 21 mil toneladas em um único dia de operação. É um feito muito importante para a área de celulose. Também a agilidade na descarga de carretas, que levavam em torno sete horas e hoje estão levando em torno de três a quatro horas. Conseguimos evoluir muito em diversas operações. Isso traz uma redução de custo e a possibilidade de incrementar nosso volume de produção”, afirmou.

Durante esse período, a Eldorado também atuou no apoio à comunidade local. Em março, a empresa entregou, junto à Prefeitura de Santos e à Autoridade Portuária, uma nova Unidade Básica de Saúde, no bairro Estuário, que atende cerca de 16 mil moradores da cidade, além da entrega da passarela de pedestres, na Avenida Governador Mário Covas Jr. – instalação por onde passam cerca de mil pessoas por dia. Os investimentos foram de R\$ 4 milhões na policlínica e de R\$ 5 milhões na passarela.

As obras de contrapartida também incluíram a revitalização de um espaço público ao lado do acesso à passarela, com a construção de uma praça com playground para as crianças do bairro.

Futuro

Após o resultado positivo do primeiro ano, a empresa quer continuar crescendo e tem a perspectiva de aumentar a sua capacidade para até 4 milhões de toneladas, de forma sustentável.

“A Eldorado é uma empresa que produz 1,8 milhão de toneladas por ano. Exportamos para 140 países. Hoje somos uma empresa de floresta plantada, isso significa que plantamos a árvore para depois colher e produzir a nossa matéria prima. É uma empresa sustentável. Mantemos em torno de 297 mil hectares de florestas e ainda temos mais 140 mil hectares de florestas nativas que mantemos e cuidamos”, salientou Costa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/08/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

AUTORIDADE PORTUÁRIA DA BAHIA INVESTE MAIS DE R\$ 10 MILHÕES NOS SISTEMAS DE ACESSO DOS PORTOS

Por LUIZA SANTOS - 02/08/2024 17:00



Com o intuito de garantir operações e atendimentos mais ágeis e seguros na área portuária, a Autoridade Portuária Federal na Bahia – Codeba está implantando soluções tecnológicas nos sistemas de acesso, que vão aumentar a eficiência do registro de dados nos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus, que movimentam mais de 12 milhões de toneladas de carga anualmente. As intervenções foram iniciadas no fim de 2023 e estão em fase de teste. O investimento da Autoridade Portuária é de mais de R\$ 10 milhões.

Entre as tecnologias adotadas, estão as câmeras com tecnologia OCR (Reconhecimento Óptico de Caracteres), que possibilitam o registro de imagens de identificação das placas dos veículos e do número de contêineres transportados. Além disso, o projeto de modernização inclui sistemas de iluminação avançados e sensores que garantem maior segurança e precisão na movimentação de cargas e pessoas aos terminais.

Também está sendo desenvolvido um sistema de leitura facial e outros dispositivos de segurança que visam proteger os usuários e as operações, proporcionando inovação e a melhoria dos serviços prestados.

Essas ações atendem a demandas de mais de uma década de toda comunidade portuária, que abrange os arrendatários, operadores e os órgãos públicos e de controle. “As intervenções, que estão em andamento e em fase de teste, reforçam o compromisso da Codeba em aprimorar cada vez mais a infraestrutura portuária. Há muito tempo não se tinha tantos investimentos e ações voltadas para a modernização e eficiência operacional dos portos baianos”, pontua o presidente da Autoridade Portuária da Bahia, Antonio Gobbo.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 02/08/2024

COM VALORES A PARTIR DE R\$19 MIL, FEIRÃO DE VEÍCULOS SEMINOVOS ACONTECE EM SALVADOR

Por Bruna Carvalho - 02/08/2024 16:20



Nesta sexta-feira (2), sábado (3) e domingo (4), Salvador recebe o feirão de veículos seminovos, com valores que vão de R\$ 19 mil a R\$ 300 mil. O evento acontece na Avenida Paralela, no estacionamento do supermercado Assaí Atacadista.

De acordo com a organização, mais de mil veículos estarão disponíveis. Uma financeira estará no local com oportunidades para os interessados em adquirir um veículo. Será possível negociar a compra com

taxa a partir de 0,99% ao mês, sem entrada ou pagamento da primeira parcela só no mês de novembro.

Ainda, cerca de 27 revendedoras de carros estarão presentes. Esta é a 22ª edição do “Duelo de Seminovos”, promovido pela Associação dos Revendedores de Veículos da Bahia (Assoveba).

SERVIÇO

O quê: 22º Feirão Duelo dos Seminovos

Quando: sexta-feira (2) e sábado (3), e domingo (4)

Onde: Estacionamento do Assaí, na Avenida Paralela

Quanto: Acesso Gratuito

Fonte: Bahia Econômica

Data: 02/08/2024

LULA ASSINA CONTRATO PARA CONCLUSÃO DA FERROVIA TRANSNORDESTINA

Por LUIZA SANTOS - 02/08/2024 15:55

Nesta sexta-feira (2), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou que lutou pela construção da Ferrovia Transnordestina, embora as obras ainda não estejam concluídas.



“Eu imaginei que essa ferrovia fosse inaugurada em 2012. Eu deixei a presidência em 2010. Voltei em 2023 e a ferrovia não feita”, criticou o presidente.

A declaração foi feita durante um evento do governo no Porto de Pecém, em São Gonçalo do Amarante, no Ceará. O evento marcou a sanção de projetos relacionados à transição energética e a assinatura da ordem de serviço para a conclusão da Transnordestina. “O papel do governo não é ficar vacilando, não é ficar brigando, isso custa muito

caro”, destacou Lula.

Em maio deste ano, Lula prometeu que seu governo alocaria todos os recursos necessários para concluir a Ferrovia Transnordestina até o início de 2027. Ele ressaltou que a obra é crucial para reduzir os preços dos produtos no Brasil, com um investimento previsto de R\$ 3,6 bilhões.

Os recursos ainda precisam ser liberados pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Durante seu discurso, Lula dirigiu-se a Aloizio Mercadante, presidente do BNDES.

“Presta atenção Aloizio, eu estou te convidando primeiro para liberar os recursos para fazer a rodovia, segundo, antes de eu deixar a presidência, nós vamos fazer um jantar andando nesse trem de onde for até chegar aqui no porto”, disse o presidente.

Fonte: *Bahia Econômica*
Data: 02/08/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

TARIFA DE 37% SOBRE COMPRAS PELA INTERNET NO VALOR DE ATÉ US\$ 50 ENTRA EM VIGOR

Informações: *Comex do Brasil (02 de agosto de 2024)*

Brasília – As compras de até US\$ 50 pela internet por pessoas físicas começam a pagar 20% de Imposto de Importação, a partir desta quinta-feira (1º). A taxa se somará à cobrança de 17% de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), cobrada pelos estados desde julho de 2023. Algumas varejistas on-line, como AliExpress e Shopee, começaram a cobrar a tarifa no último sábado (27), mas a legislação só estabelece o início da cobrança nesta quinta.

Em relação ao Imposto de Importação, as compras de até US\$ 50 serão tributadas em 20%. Os produtos com valores entre US\$ 50,01 e US\$ 3 mil terão taxa de 60%, com uma dedução fixa de US\$ 20 no valor total do imposto.

Pelas regras aduaneiras, o Imposto de Importação de 20% incidirá sobre o valor do produto, incluídas cobranças de frete ou de seguro. Os 17% de ICMS vão ser cobrados após somar o valor da compra e o Imposto de Importação.



Instituída por meio de um “jabuti” incluído pelo Congresso na lei que criou o Programa Mover, a taxa de 20% foi adiada para 1º de agosto pela Medida Provisória 1.236. A Receita Federal pediu o adiamento da cobrança para dar tempo ao órgão de montar o sistema de cobrança e definir as regulamentações e para esclarecer que a compra de medicamentos continuará isenta.

“Do jeito que estava o texto, poderia suscitar uma dúvida se existiria a taxa para medicamentos que são importados por pessoas físicas. Vai sair uma medida provisória, publicada nesta sexta, que deixa claro que importação de medicamentos por pessoas físicas está isento de qualquer taxa adicional. Mantém as regras de isenção hoje”, disse Padilha.

Segundo Padilha, a MP também estabelecerá o início da cobrança da taxa de 20% em 1º de agosto. Ele disse que esse prazo dará tempo para que a Receita Federal faça as regulamentações necessárias e adapte os sistemas para a cobrança.

“A medida provisória deixa claro que a vigência é a partir de 1º de agosto. Isso permite a organização da Receita e a própria adaptação das plataformas para que tenha essa cobrança”, completou o ministro”, declarou o ministro das Relações Institucionais, Alexandre Padilha, após a assinatura da lei que instituiu a taxa.

Durante a cerimônia de assinatura da lei, o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços, Geraldo Alckmin, também mencionou a necessidade de manter os medicamentos isentos. “O que o presidente Lula quer é excluir os medicamentos porque há pessoa física importando medicamentos para alguns tipos de moléstias, de doenças. Então você exclui os medicamentos”, afirmou.

Histórico

Desde agosto do ano passado, as compras de até US\$ 50 em sites internacionais eram isentas de Imposto de Importação, desde que os sites estivessem inscritos no Programa Remessa Conforme, que garante liberação acelerada da mercadoria. As transações, no entanto, pagavam 17% de Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), tributo arrecadado pelos estados, com as guias sendo cobradas pelos sites ainda no exterior.

No fim de maio, a Câmara dos Deputados aprovou a taxa federal de 20% como uma emenda à lei que criou o Programa Mover, de incentivo à indústria automotiva. O Senado aprovou o texto no início de junho.

No último dia 22, o secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, disse que o Fisco ainda aguarda o início da cobrança para estimar quanto o governo deve arrecadar com a taxa das compras no exterior. A projeção, informou Barreirinhas, será incluída na edição de setembro do Relatório Bimestral de Receitas e Despesas, documento divulgado a cada dois meses que orienta a execução do Orçamento.

(*) Com informações da Agência Brasil

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

Data: 02/08/2024

BRASIL TERÁ MAIS ADIDOS AGRÍCOLAS NO EXTERIOR

Informações: ANBA (02 de agosto de 2024)

Governo federal ampliará as adidâncias agrícolas em representações diplomáticas brasileiras das atuais 29 para 40. Países ainda serão definidos, mas elas ficarão na Ásia, África, América do Sul e Europa.

O Brasil terá mais 11 adidâncias agrícolas em suas representações diplomáticas no exterior, passando das atuais 29 para 40. Entre os 11 novos postos, cinco estarão na Ásia, três na África, dois na América do Sul e um na Europa, mas os países serão definidos posteriormente.

Nota do Ministério das Relações Exteriores (MRE) informa que a ampliação foi assinada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva na quarta-feira (31) e que trata-se do maior aumento do número de adidos agrícolas no exterior desde que a função foi criada, em 2008. Os locais devem ser definidos por meio de portaria interministerial do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e do MRE.

Segundo o MRE, os adidos agrícolas desempenham funções de assessoramento junto às representações diplomáticas brasileiras no exterior. As principais atividades envolvem a identificação de oportunidades de comércio, investimentos e cooperação para o agronegócio brasileiro. Para isso, mantêm interlocução com representantes dos setores público e privado, formadores de opinião na sociedade civil e academia.

Postos atuais

O Brasil já tem adidos agrícolas na África do Sul, Alemanha, Angola, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Canadá, China, Colômbia, Coreia do Sul, Egito, Estados Unidos, França, Índia, Indonésia, Itália, Japão, Marrocos, México, Suíça, Peru, Reino Unido, Rússia, Singapura, Tailândia, Bélgica e Vietnã. Alguns trabalham ligados a embaixadas e outros a delegações brasileiras junto a organismos internacionais.

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

Data: 02/08/2024

BRASIL QUER CRIAR CARROS HÍBRIDOS, NÃO SÓ IMPORTAR ELÉTRICOS, DIZ MERCADANTE

Informações: Agência GOV (02 de agosto de 2024)



Presidente do BNDES defende que investimentos estrangeiros diretos incluam transferência de tecnologia. Wallace Moreira, do MDIC, afirma que este é o espírito do plano Nova Indústria Brasil – Imagem de usertrmk no Freepik

A Nova Indústria Brasil (NIB), política industrial lançada em janeiro deste ano, quer atrair investimentos estrangeiros que estejam comprometidos com transferência de tecnologia e com a geração de emprego e renda no Brasil. No setor automotivo, essa transferência de tecnologia vai ajudar o país a desenvolver, entre outros projetos de inovação, os carros híbridos – movidos a energia elétrica e combustível líquido, de preferência biocombustível.

Esses foram dois pontos destacados durante seminário sobre os 50 anos de relações diplomáticas entre Brasil e China, promovido em Brasília pelo site 247, nesta quinta-feira (1º).

Aloizio Mercadante, presidente do BNDES, enfatizou a necessidade de fortalecer as cadeias produtivas da indústria brasileira, sobretudo nos setores que envolvem energia renovável. Ele citou a produção de hidrogênio verde e de carros e ônibus elétricos.

“Não nos interessa apenas importar carro elétrico. Nós queremos investimento no Brasil”, afirmou Mercadante. “Nós queremos produzir aqui ônibus elétricos e o carro híbrido, que é a nossa vocação, depois de 50 anos de etanol. O carro híbrido vai ter o dobro da autonomia do que o carro elétrico. E ele descarboniza mais do que o elétrico”.

Ele destacou ainda o papel do BNDES dentro da NIB e do Plano Mais Produção, como financiador de projetos estratégicos em inovação e sustentabilidade, citando setores como os de fármacos, automotivo, naval, aviação e agroindústria.

“O que mais me interessa aqui, nessa discussão, é a rota que a China perseguiu para chegar aonde está, sempre exigindo transferência de tecnologia para o investimento exterior”, disse. “Então, nós



queremos muito investimento da China, muita presença da China, mas dentro do Brasil, produzindo aqui, gerando emprego, gerando trabalho”.

O secretário de Desenvolvimento Industrial, Inovação, Comércio e Serviços do MDIC, Uallace Moreira, também representando o Governo Federal, afirmou que o plano Nova Indústria Brasil quer atrair investimento estrangeiro direto, ou seja, em projetos produtivos. Desde que incluam mecanismos de proteção e incentivo à indústria sediada no país.

“Um dos pontos estratégicos de promover desenvolvimento econômico é investimento estrangeiro direto. Entretanto, nem todo investimento estrangeiro direto é positivo. Ele pode ser extremamente negativo”, pontuou Uallace, que falou no painel “Finanças Verdes, Descarbonização e Investimentos”, ao lado do presidente do BNDES e de outros convidados.

“Se o investimento entra no Brasil desnacionalizando capacidades produtivas, diminuindo o grau de verticalização, aumentando a importação e remetendo o lucro para a sua matriz, você está aprofundando a dependência externa, você está destruindo a capacidade de uma nação de desenvolvimento”, explicou o secretário.

Para evitar isso, diz ele, o investimento tem de cumprir um papel estratégico. “A NIB tem esse propósito de usar o investimento estrangeiro direto, de usar parcerias com países como a China, como elemento estratégico. No projeto de neointustrialização do governo do presidente Lula, liderado pelo vice-presidente e ministro Geraldo Alckmin, o que nós queremos é fazer com que a indústria seja de novo protagonista do crescimento econômico, da geração de emprego e renda desse país”.

Uallace também defendeu a ideia de que a política industrial seja usada como instrumento de redução das desigualdades. “Não existe desenvolvimento econômico sem indústria. Não existe inclusão social sem indústria. Uma indústria intensiva em tecnologia, complexa tecnologicamente, ela demanda pelo tipo de serviço, por exemplo, de alta qualificação e alta renda, gerando emprego, renda e promovendo o processo de desenvolvimento econômico”, finalizou.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/08/2024

PIB BRASILEIRO VAI CRESCER MAIS QUE 2% ESTE ANO, AVALIA IFI

Informações: Agência Senado (02 de agosto de 2024)

O Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro vai crescer mais do que o esperado em 2024, segundo avaliação da Instituição Fiscal Independente (IFI) divulgada nesta quinta-feira (1º). De acordo com a IFI, o aumento do PIB deve ficar em 2,3% este ano se o bom resultado econômico do primeiro semestre se repetir no restante do ano.

“Apesar do impacto das enchentes no Rio Grande do Sul, a atividade econômica evoluiu acima do esperado ao longo do segundo trimestre, indicando um viés de alta para a projeção da IFI para o PIB de 2024”, afirma a instituição no Comentário da IFI nº 22.

Segundo o documento, os últimos dados do Banco Central e da Fundação Getúlio Vargas (FGV) confirmam que a atividade econômica nacional cresceu no segundo trimestre e a trajetória deve continuar positiva até o final do ano.

Mesmo com os altos prejuízos econômicos da tragédia no Rio Grande do Sul, diz a IFI, o consumo de bens e serviços teve bons resultados no restante do país em 2024 graças “ao dinamismo do mercado de trabalho, marcado pelo aumento do emprego e do rendimento real”. A última expectativa da IFI era de crescimento do PIB em 2024 de 2%, conforme o Relatório de Acompanhamento Fiscal de junho.

De acordo com a IFI, o aumento acima de 2% também é projetado pela FGV (2,2%), pelo FMI (2,1%) e pelo Ministério da Fazenda (2,5%). Em 2023 o crescimento do PIB brasileiro foi de 2,9%, totalizando R\$ 10,9 trilhões.

O PIB é o principal indicador da atividade econômica de um país e reflete o valor de todos os bens e serviços finais produzidos dentro do território de um país no mercado formal. A comparação entre tudo o que se produziu em um ano com o total do ano anterior indica se a economia está em um ciclo de prosperidade ou de crise.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/08/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

PRODUÇÃO INDUSTRIAL SOBE 4,1% EM JUNHO, COM RETOMADA DO SETOR NO RS

É a maior alta desde julho de 2020. Resultado superou expectativas de analistas, que previam expansão de 2,7%

Por Mayra Castro — Rio de Janeiro



Alta foi puxada pela atividade de produtos derivados de petróleo e biocombustíveis, que acumulou ganhos de 6,2% — Foto: Silvio Aurichio / Agência O Globo

A produção industrial subiu 4,1% em junho, após dois meses seguidos de queda, superando as expectativas dos especialistas, que calculavam alta de 2,7%. O resultado é o maior desde julho de 2020 (9,1%) e foram influenciados pela retomada do setor no Rio Grande do Sul e da cadeia produtiva que dependia de insumos produzidos no estado.

Os dados fazem parte da Pesquisa Industrial Mensal (PIM) e foram divulgados pelo IBGE nesta sexta-feira.

- Em maio, a indústria havia recuado 0,9%, com influência dos efeitos das enchentes do Rio Grande do Sul sobre as unidades industriais.
- Em comparação com junho de 2023, produção industrial cresceu 3,2%.
- O indicador acumulado no ano teve uma expansão de 2,6% .

A alta da produção em junho foi puxada pelas atividade de produtos derivados de petróleo e biocombustíveis (4%). A fabricação de produtos químicos (6,5%) também avançou com força. Segundo o gerente da pesquisa, André Macedo, este último é um setor que, de forma direta ou indireta, sofreu com os impactos das chuvas que afetaram o Rio Grande do Sul principalmente em maio.

Algumas unidades industriais que operam no segmento tiveram paralisações e, em junho, puderam retomar a atividade.

“O avanço (da indústria) observado em junho de 2024 está relacionado não só com a base de comparação depreciada, explicada pelos dois meses consecutivos de queda na produção, mas também pela volta à produção de várias unidades produtivas que foram direta ou indiretamente afetadas pelas chuvas ocorridas no Rio Grande do Sul em maio de 2024”, explica Macedo.

Produtos alimentícios (2,7%) e indústrias extrativas (2,5%) também tiveram ganhos significativos.



O que dizem os analistas?

De acordo com Igor Cadilhac, economista do PicPay, além da retomada mais rápida do que o esperado após os impactos das enchentes do Rio Grande do Sul, que têm efeitos em toda a cadeia produtiva, já havia uma perspectiva mais otimista para a indústria desde o início do ano, ainda que o primeiro trimestre tenha deixado a desejar.

— Depois de todo o período da pandemia, acabamos acumulando muito estoque, e isso agora está se normalizando, o que incentiva a indústria. Então, além de todo um contexto de recuperação do Rio Grande do Sul, a indústria tem essa cara mais positiva nesse ano. A gente viu hoje altas disseminadas em todas as aberturas, o momento é muito bom e a tendência é continuar assim, inclusive nas projeções de julho — diz Cadilhac.

Economista do Ibre/FGV, Stéfano Pacini, acrescenta que a alta era esperada porque o índice de confiança da indústria calculado pela instituição já vinha apresentando melhoras graduais, mostrando que a confiança do empresário estava melhor na indústria.

— O resultado de maio teve uma queda até pequena dado todo esse impacto do RS e agora o índice mais que superou o resultado negativo do mês passado. Mas não foi só isso, com a demanda industrial melhorando, os níveis de estoque das empresas ficando mais baixos, prateleiras mais vazias, é comum que as empresas retomem sua produção. E esse resultado também vai compensando altas e quedas pequenas durante o mês — explica.

Para Cadilhac, os resultados positivos em junho também têm impacto nas projeções do PIB, embora essa estimativa ainda dependa de outros dados, como de varejo e serviços, já que a indústria e o comércio estão entre os primeiros a sentir essa recuperação.

— Quando começamos a pensar o impacto do que houve no Rio Grande do Sul, a estimativa era de uma queda de 0,2 do PIB no segundo trimestre, com projeção de 0,3. Quando saíram os dados do último mês, vimos que o impacto foi menor do que esperávamos e a projeção foi para 0,5. E com os resultados de hoje, a gente já está com viés altista. É toda hora revisando e para cima. Vimos uma indústria muito forte e também o desemprego, que também saiu essa semana, teve um bom resultado de queda. Então, é um momento positivo para o Brasil.

Também é o que pensa Felipe Salles, economista-chefe do C6 Bank, que acredita que os resultados da indústria em julho reforçam a tendência de um PIB robusto no segundo trimestre do ano.

— Acreditamos que a atividade econômica brasileira pode ter crescido mais de 1% entre abril e junho de 2024. Ainda que a expectativa para o segundo semestre seja de desaceleração da economia, esperamos um PIB forte para 2024, de 2,5%. Também projetamos um crescimento acima de 2,5% para a indústria brasileira este ano — projeta.

Predomínio de taxas positivas

Das 25 atividades investigadas pela pesquisa, 16 avançaram em junho. O gerente da pesquisa explica que além da intensidade do crescimento da indústria, o destaque desse mês foi que os resultados positivos se espalharam entre as atividades.

— O total da indústria está no campo positivo e a maior parte das atividades também mostra crescimento — diz Macedo.

A alta foi puxada principalmente pela categoria de bens intermediários, da qual fazem parte as atividades de produtos derivados de petróleo e biocombustíveis. Embora o crescimento de 2,6% tenha sido inferior ao de bens de consumo duráveis (4,4%) e semi e não duráveis (4,1%), os intermediários tem o peso maior e correspondem à quase 60% da indústria, de acordo com Cadilhac, o que faz com que tenham maior influência no resultado final.

O crescimento de 4,4% em bens de consumo duráveis foi resultado do aumento da produção de automóveis, que teve grande recuo no mês de maio por conta das enchentes no Rio Grande do Sul.

Eletrodomésticos, especialmente da linha branca, assim como eletroportáteis, também avançaram nessa categoria.

— Várias plantas industriais, não só localmente, mas também em outros estados, tiveram que paralisar suas produções por conta das enchentes, dando férias coletivas ou diminuindo a jornada de trabalho, às vezes até mesmo por falta de matéria-prima. Agora as unidades que estavam paradas voltaram a funcionar — explicou o gerente da pesquisa.

Já no campo dos bens de consumo semi e não duráveis (4,1%), que mostrou comportamento predominantemente positivo nos últimos meses, tiveram destaque produtos alimentícios (2,7%). A categoria que menos cresceu foi a de bens de capital, com apenas 0,5% de alta.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 02/08/2024

MERCADO LIVRE JÁ VALE MAIS DO QUE A PETROBRAS: US\$ 90 BILHÕES

Ações na Nasdaq, bolsa americana onde empresa é listada, fecharam em alta de mais de 10%

Por *Paulo Renato Nepomuceno e João Sorima Neto* — *Rio de Janeiro*



Galpão de distribuição do Mercado Livre — Foto: Jonne Roriz / Bloomberg

O MercadoLibre, dona do Mercado Livre no Brasil, encerrou as negociações desta sexta-feira com valor de mercado de US\$ 90,04 bilhões (cerca de R\$ 514 bilhões). Listada na Nasdaq, a bolsa de tecnologia de Nova York, as ações da empresa valorizaram 10,59%, encerrando a US\$ 1.776,14. O avanço foi na contramão do índice de tecnologia, que fechou em queda de 2,43%.

A empresa divulgou, mais cedo, o balanço do segundo trimestre de 2024. No período, seu lucro dobrou, e a gigante do e-commerce, com atuação em diversos países da América Latina, atingiu a marca de 50 milhões de usuários ativos.

A marca atingida hoje fez a empresa superar o valor de mercado da Petrobras. Para Einar Rivero, sócio fundador da consultoria Elos Ayta, a valorização do dólar no Brasil, que ajudou a elevar os resultados do e-commerce, derrubou o valor de mercado da Petrobras.

— O dólar valorizou-se 18,4% até o dia 2 de agosto, o mesmo percentual que a Petrobras perdeu em valor de mercado no mesmo período. No final de 2023, a Petrobras valia US\$ 102,79 bilhões, mas em 2 de agosto de 2024, seu valor caiu para US\$ 83,19 bilhões, queda significativa de 18,4% — diz.

O movimento de valorização no papel nesta sexta-feira foi na contramão do mercado, que viu, com dados da economia americana divulgados entre ontem e hoje, um ritmo de desaceleração maior que o previsto:

— As quedas das bolsas no mundo é por uma razão importante: o medo de uma economia mundial perdendo força. O principal vetor de piora das bolsas foi um medo de desaceleração global. E, com empresas vendendo menos, as ações caem — disse André Duarte, analista de macroeconomia internacional da Occam Brasil.

Os resultados

O lucro líquido da companhia dobrou em relação ao ano anterior, chegando a US\$ 531 milhões, superando os US\$ 415 milhões esperados pelos analistas de Wall Street. A receita líquida do Mercado Livre também superou as projeções e alcançou US\$ 5,1 bilhões no período de três meses

encerrado em 30 de junho, em comparação com a estimativa de US\$ 4,7 bilhões, segundo analistas ouvidos pela Bloomberg. Foi uma alta de 42%.

O valor bruto das mercadorias (GMV na sigla em inglês), que reúne os dados de vendas on-line, aumentou 20% em relação ao ano anterior, atingindo US\$ 12,6 bilhões no período, com Brasil e México crescendo 36% e 30%, respectivamente, nesse período.

— O Mercado Livre não apenas se estabeleceu como um líder no setor de comércio eletrônico e fintech na América Latina, mas também demonstrou resiliência e capacidade de crescimento em um ambiente econômico volátil — afirmou Riveiro.

"A empresa manteve sua superioridade no comércio eletrônico em seus principais mercados em relação aos concorrentes, enquanto a rentabilidade permaneceu saudável, reforçando sua vantagem competitiva como um ecossistema, que se fortaleceu nos últimos anos". disse o BTG Pactual, em relatório.

Para o banco, a expansão da rentabilidade e o espaço para o crescimento de crédito, aliado ao cenário competitivo do e-commerce na América Latina, fazem a empresa ser promissora.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/08/2024

BANCO CENTRAL ESTABELECE REGRAS PARA REUNIÕES COM AGENTES DO MERCADO FINANCEIRO

O BC também definiu que os membros do Copom comecem a se reunir semanalmente com economistas que participam da pesquisa Focus. Medida entra em vigor neste semestre

Por Bloomberg — Brasília



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

O Banco Central estabeleceu regras para reuniões entre seus diretores e agentes do mercado financeiro para alinhar sua comunicação em meio a um temor dos investidores de que a autoridade monetária se torne mais leniente com a inflação.

Reuniões privadas serão preferencialmente realizadas pessoalmente e não poderão ser gravadas, embora aquelas com mais de 15 participantes sejam uma exceção e tenham de ser abertas à imprensa, de acordo com o comunicado publicado na sexta-feira. A mesma organização externa não pode realizar mais de uma reunião por um período de 60 dias.

A decisão foi motivada em parte por uma reunião com investidores em abril, inesperadamente aberta à imprensa no último minuto, na qual o presidente Roberto Campos Neto alterou a orientação do BC para a política monetária, disse uma pessoa com conhecimento do assunto.

Embora as regras não limitem de forma alguma a manifestação de integrantes do Copom sobre política monetária, elas procuram estabelecer maior previsibilidade para reuniões quando tais declarações podem ocorrer, disse a pessoa, solicitando anonimato para discutir o assunto.

O Banco Central tem sido alvo de escrutínio intenso diante da alta das expectativas de inflação. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva vem criticando a autoridade monetária pelo alto custo de crédito no país, e muitos investidores agora temem que a instituição se torne mais branda em relação à inflação depois que Lula indicar um substituto para Campos Neto e ainda dois novos diretores neste ano. Ao mesmo tempo, os analistas estão precificando aumentos das taxas para os próximos meses.

O BC também definiu que os membros do Copom comecem a se reunir semanalmente – e não mensalmente – com economistas que participam de sua pesquisa Focus. “O objetivo é captar de

forma mais tempestiva o sentimento e as projeções dos analistas econômicos ao longo do trimestre. A mudança já entrará em vigor neste semestre”, diz o comunicado.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/08/2024

BNDES APROVA R\$ 1,9 BI PARA AZUL COMPRAR 10 JATOS DA EMBRAER

Aloizio Mercadante sugeriu que compra de aviões da fabricante brasileira deveria ser uma contrapartida do pacote de apoio às companhias aéreas que ainda será lançado pelo governo

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



Jato Embraer 195-E2 da Azul — Foto: Divulgação

O BNDES aprovou um empréstimo de R\$ 1,9 bilhão para a Azul Linhas Aéreas pagar a compra de dez jatos comerciais E195-E2 da Embraer, no primeiro financiamento à companhia aérea brasileira em quase dez anos, se antecipando à linha de apoio que o governo federal ainda lançará para ajudar o setor, informou nesta sexta-feira a instituição de fomento.

Duas semanas atrás, o presidente do banco, Aloizio Mercadante, sugeriu que o compromisso de adquirir aeronaves da fabricante brasileira, a terceira maior da indústria aeronáutica global, deveria ser uma contrapartida da futura linha de apoio, que deverá recursos do Fundo Nacional da Aviação Civil (Fnac).

Das três principais companhias do mercado brasileiro de aviação, apenas a Azul voa com aeronaves da Embraer. Isso porque a empresa brasileira é especializada em jatos de menor porte, como jatinhos particulares e aviões para a aviação regional, enquanto as operadoras brasileiras usam, principalmente, aeronaves maiores. Recentemente, a Embraer sinalizou que Latam e Gol estariam começando a rever essa estratégia.

Azul evita comentar sobre encomenda

O GLOBO questionou à Azul quando a encomenda dos dez jato que receberão o financiamento do BNDES foi feita, mas a companhia não respondeu.

Em abril, numa cerimônia na sede da Embraer com a presença do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, a Azul confirmou o recebimento de 13 aeronaves da fabricante ao longo deste ano. Na ocasião, a coluna Capital, do GLOBO, revelou que os 13 jatos em questão faziam parte de uma encomenda feita em 2019.

Em nota divulgada pelo BNDES, o CEO da Azul, John Rodgeron, declarou que “o financiamento das novas aeronaves da Embraer para Azul demonstra claramente um voto de confiança em nosso negócio e nosso futuro”.

Na mesma nota, Mercadante afirmou que “a aquisição de aeronaves da Embraer pela Azul fortalece a economia nacional, gerando recolhimento de impostos aqui, além de empregos qualificados e renda no Brasil, objetivos centrais da política de desenvolvimento do governo do presidente Lula”.

Embraer, uma das maiores clientes do BNDES

Segundo o BNDES, esse é o maior financiamento do banco para a aquisição de aeronaves por parte da Azul Linhas Aéreas. Ainda nos primeiros anos de operação da companhia aérea, o BNDES havia aprovado um empréstimo de R\$ 360 milhões, em 2009, e outro de R\$ 330 milhões, em 2010.

O financiamento de compras de aeronaves da Embraer é tradicional no BNDES e faz com que a fabricante brasileira seja a segunda maior cliente histórica do banco de fomento, atrás apenas da Petrobras.

Como os principais mercados de aviação regional ficam fora do país, a maior parte dessas operações são de financiamento às exportações. Duas semanas atrás, o BNDES anunciou um empréstimo de R\$ 4,5 bilhões para financiar uma encomenda de 32 jatos E175 feita pela American Airlines.

R\$ 4 bilhões em pacote de apoio

Apesar do financiamento do BNDES para a Azul, o governo federal vem adiando o anúncio de um pacote mais amplo de apoio às companhias. O lançamento já chegou a ser prometido para abril, mas ajustes no modelo de funcionamento foram justificando os atrasos.

No último desenho do pacote, o Fnac, que já existe e é formado por contribuições de taxas pagas pelas empresas do setor, teve suas regras alteradas. Com isso, o BNDES poderá lançar mão desses recursos para fazer empréstimos diretamente às companhias aéreas. Um projeto de lei com as alterações passou em junho no Senado.

Com isso, será possível financiar compra de aeronaves e demais investimentos. O governo pretende socorrer as empresas em cerca de R\$ 4 bilhões neste ano.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 02/08/2024

TERMINA AMANHÃ O PRAZO PARA TITULAR DE DEBÊNTURE E PEQUENO CREDOR DA LIGHT ESCOLHER COMO QUER RECEBER

Credores devem fazer opção no site do portal do plano de recuperação judicial da companhia. Quem tem crédito acima de R\$ 30 mil poderá receber apenas 20% do valor se não fizer a escolha

Por Letycia Cardoso — Rio de Janeiro



Os titulares de créditos inferiores a R\$ 30 mil vão receber pagamento em dinheiro — Foto: Light

Os investidores que têm debêntures (títulos de dívida privada) ou dívidas sem garantia específica a receber da Light e tiveram seus pagamentos afetados pela recuperação judicial da distribuidora de energia elétrica têm até este sábado, dia 3 de agosto, para decidirem como desejam receber seus créditos.

Para isso, é necessário acessar o portal do plano de recuperação judicial da companhia. Debêntures são aplicações que funcionam como um empréstimo do investidor para as empresas, com a promessa de receber de volta o montante aplicado, com juros, ao fim de um prazo.

O detentor de uma debênture entra na categoria de credores quirografários, ou seja, aqueles que têm uma dívida sem garantia e não têm prioridade no recebimento. Há fornecedores e até clientes nessa categoria.

A suspensão das dívidas da Light pela Justiça em maio de 2023 até a aprovação do plano de recuperação da empresa afetou cerca de 33 mil investidores pessoas físicas, segundo estimativas da época. Agora, os detentores de créditos acima de R\$ 30 mil poderão trocar os papéis por outros para garantir o pagamento.

Quem tem crédito de até R\$ 30 mil



Os titulares de créditos inferiores a R\$ 30 mil em 12 de maio de 2023, porém, não precisam executar qualquer tipo de opção, já que irão receber os pagamentos à vista até 17 de setembro.

Outra exceção é se a compra de créditos foi feita após 19 de abril de 2024. Nesse caso, é obrigatória a escolha de uma modalidade de pagamento, ainda que o valor seja inferior a R\$ 30 mil. Isso também vale para quem tinha créditos antes dessa data e adquiriu uma fatia maior depois.

Risco de perda de 80% do crédito

Para os demais, Rafael Santana Coelho, advogado da área de recuperação judicial do Paschoini Advogados, aponta que, por se tratar de um plano de recuperação judicial complexo, há diferentes formas disponíveis para receber os valores devidos, que dependem de alguns pré-requisitos. Por exemplo:

- Entrega das Debêntures Conversíveis: nesse caso, o credor precisa estar adimplente, não entrar na Justiça contra a empresa e aceitar receber pelo menos 35% do crédito em ações da Light, com limite de R\$ 2,2 bilhões. Há uma carência de 42 meses após a reestruturação da dívida;
- Entrega das Debêntures Não-Convertíveis: Também há carência de 42 meses para o início da amortização do valor principal a partir da data do fechamento da reestruturação. Nesse caso, a dívida será paga em parcelas semestrais (em data não linear), de diferentes valores, ao longo de 13 anos. O montante será corrigido pela taxa IPCA + 5% ao ano;

Quem não fizer a escolha, alerta o advogado, poderá receber apenas 20% da quantia devida, corrigida pelo IPCA — no caso de montantes superiores a R\$ 30 mil.

15 anos para receber

O pagamento, entretanto, será realizado em parcela única no 15º aniversário da data de fechamento da reestruturação, remunerado pelo IPCA e pago junto com o crédito principal.

— Existem diversas opções para receber o crédito, sendo possível aderir individualmente ou conjuntamente. É necessária uma assessoria para analisar a natureza do crédito e indicar a melhor opção — opina.

Marcos Fioravanti, sócio da área de Contencioso & Arbitragem do Vieira Rezende Advogados, destaca que quem optar pela conversão da dívida em ações deverá ter ciência que está topando tomar mais risco. As outras opções, que são mais conservadoras, contam com prazos de pagamento mais longos em contrapartida.

Já Gabriel Montemezzo, advogado especialista em recuperação judicial no Barreto Veiga Advogados (BVA), avalia que as debêntures conversíveis se mostram mais vantajosas aos credores:

— Além de receber uma fatia maior do crédito, receberá em menor tempo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/08/2024

ACORDO COM ELETROBRAS DIVIDE GOVERNO LULA E CRIA NOVA DISPUTA ENTRE HADDAD E SILVEIRA

Técnicos da Fazenda dizem que, pelas condições previstas na negociação, União vai pagar R\$ 6 bilhões por cada cadeira no conselho

Por Malu Gaspar

A negociação comandada pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, para aumentar a participação do governo na Eletrobras está dividindo o governo Lula. O Ministério da Fazenda de Fernando Haddad não concorda com os termos acertados até agora para o acordo, por considerar que, do jeito que está, ele é ruim para a União e só beneficia a própria empresa.



O ministro da Fazenda, Fernando Haddad; o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, durante cerimônia no Palácio do Planalto em maio — Foto: Fotos de Brenno Carvalho/O Globo

Pelas contas da Fazenda, custaria ao governo R\$ 12 bilhões obter duas vagas extras no conselho de administração da companhia – ou seja, R\$ 6 bilhões por cadeira – ou seja, muito dinheiro em troca de pouco poder.

Por causa do impasse, a Advocacia-Geral da União (AGU) e a Eletrobras pediram ao Supremo Tribunal Federal (STF) para prorrogar por mais 45 dias o prazo final para o fechamento do acordo.

A questão está no STF porque a AGU entrou com uma ação pedindo a revisão da privatização realizada por Jair Bolsonaro em 2022, alegando que seria inconstitucional o governo ter 43% das ações da Eletrobras e apenas 10% do poder de mando. Em abril, o ministro Kassio Nunes Marques, relator do processo, abriu um prazo de 90 dias para as partes chegar a um acordo.

As condições negociadas – e os motivos para o impasse – foram expostas nesta quinta-feira ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva em uma reunião no Palácio do Planalto, da qual a Fazenda não participou.

Segundo o que foi acertado até agora entre o time do ministro Alexandre Silveira e o jurídico da Eletrobras, a União, que hoje tem apenas um dos nove conselheiros da companhia, passaria a ter três cadeiras de um novo conselho com dez integrantes. Hoje são sete conselheiros independentes, mais um do governo e o CEO, atualmente comandada por Ivan Monteiro. A União também ganharia uma vaga no conselho fiscal.

Em contrapartida, a Eletrobras anteciparia ao governo pagamentos para a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) em razão de um compromisso assumido na época da privatização. Além disso, devolveria as ações que detém na Eletronuclear à União, que pagaria cerca de R\$ 6 bilhões pelos papéis.

O Tesouro também assumiria o papel de avalista dos empréstimos de R\$ 6 bilhões da Eletronuclear com a Caixa Econômica Federal o BNDES para construir a usina de Angra 3. Hoje, quem garante esses empréstimos é a Eletrobras.

Esse último ponto é o que mais preocupa a Fazenda. A construção da usina de Angra 3, que está parada, deve custar R\$ 21 bilhões, dos quais a Eletrobras hoje tem que pagar um terço, proporcionalmente à sua participação na empresa. Com a saída da Eletrobras de Angra, vista no mercado como um mico histórico, todo o ônus passaria para a União.

O time de Silveira, porém, afirma que as garantias só seriam executadas caso a Eletronuclear quebre ou não consiga honrar os empréstimos, e que o governo está trabalhando para financiar toda a obra de Angra 3 no mercado privado.

Outro ponto em que os técnicos da Fazenda não veem vantagem para a União no acordo com a Eletrobras é a antecipação dos pagamentos da CDE. Isso porque, segundo eles, o governo já tem duas propostas de instituições financeiras para comprar esses mesmos créditos nas mesmas condições que a Eletrobras.

Para completar, o valor estimado por Silveira em R\$ 17 bilhões seria convertido em um desconto nas contas de luz nos anos de 2025 e 2026. Mas, para a Fazenda, seria um benefício artificial, uma vez



que depois disso as contas de luz voltariam a aumentar. Pelo que está valendo hoje, a Eletrobras paga as parcelas da CDE até 2047.

O MME também contesta essa visão. Auxiliares de Silveira dizem as propostas de agentes do mercado são de antecipar apenas R\$ 7 bilhões em créditos, enquanto a Eletrobras adiantaria ao governo R\$ 25 bilhões entre 2025 e 2026.

Para essa ala do governo, com três cadeiras no conselho da Eletrobras – e mais uma no conselho fiscal, segundo o que está sendo discutido hoje – o governo teria condições de participar das discussões da empresa, influenciando mesmo sem ter maioria.

Reedição de embates

Na prática, a disputa entre a ala de Haddad e a de Silveira reedita embates já vistos na discussão sobre os dividendos da Petrobras e a sucessão na companhia, assim como a divergência em torno dos subsídios para usinas térmicas, inicialmente apoiados pelo Ministério de Minas e Energia. O tom adotado nos bastidores indica ainda que essa é uma briga que ainda vai se esticar por algum tempo.

Nesse caso, porém, ganhar espaço na Eletrobras é uma prioridade do próprio Lula, que passou a campanha de 2022 questionando a privatização e chegou a dizer que, se eleito, “rediscutiria” a privatização da Eletrobras pelo rival.

Desde que tomou posse, o presidente já classificou a desestatização como “bandagem” e “crime de lesa pátria”. Mas desfazê-la não é uma alternativa viável, uma vez que o estatuto da companhia prevê que, para reestatizá-la, o governo teria que pagar 200% a mais pelas ações – a chamada cláusula “poison pill”, que forçaria uma operação na casa de centenas de bilhões de reais.

Foi por isso que Lula optou por pleitear ir ao Supremo para pedir mais espaço no conselho de administração. Seria uma forma de poder dizer que o governo voltou a ser “dono da Eletrobras”.

É com essa diretriz em mente que vem trabalhando Silveira, que já se notabilizou por ser quem “coloca o bode na sala” para cumprir as metas estabelecidas pelo presidente da República, mesmo que não sejam bem vistas nem no mercado e nem no governo.

Para a Fazenda, porém, o governo estaria pagando caro demais por muito pouco poder. A Eletrobras, que hoje é uma companhia de capital e controle pulverizados, fez seu preço para ceder ao governo um espaço que nunca pretendeu entregar. É como se dissesse a Lula que, já que ele faz tanta questão de entrar no conselho, que pague bem por isso. Agora cabe ao presidente decidir se esse é um preço que vale a pena.

Procurados, nem a Eletrobras e nem a Advocacia-Geral da União quiseram comentar o assunto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/08/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

BC NÃO SEGUIR CRITÉRIOS TÉCNICOS É PIOR PARA O GOVERNO, COMO VISTO NA TURQUIA, DIZ MEGALE, DA XP

Para economista, Copom deixou claro que pode subir a Selic, mas é provável que taxa em 10,5%, que já é muito alta, seja suficiente para controlar a inflação

Foto do autor Francisco Carlos de Assis

Por Francisco Carlos de Assis (Broadcast)



Entrevista com Caio Megale - Economista-chefe da XP Investimentos

O comunicado do Comitê de Política Monetária (Copom) ao final da reunião de quarta-feira, 31, foi duro e deixou claro que o Banco Central pode aumentar os juros, se as condições econômicas continuarem piorando, na avaliação do economista-chefe da XP Investimentos, Caio Megale. Não é este, no entanto, o cenário base dele. Na XP, a expectativa é a de que a Selic permanecerá em 10,50% até o fim do ano que vem.

Um fator-chave para esse cenário é a confirmação do corte de juros pelo Federal Reserve este ano. Contudo, há um risco de essa redução não ser tão intensa ao longo do ciclo, por causa da campanha eleitoral polarizada e da eventual escalada na guerra no Oriente Médio, que pode fazer os EUA intensificarem sua participação no conflito e penalizar ainda mais a situação fiscal do país. Por essas razões é que o câmbio no Brasil não consegue ter alívio mesmo após o sinal de corte do Fed dado esta semana, segundo o economista. A seguir, os principais trechos da entrevista:

O Copom, em termos de taxa, fez aquilo que todo mundo esperava. Mas, e o comunicado?

Achei que veio mais duro, porque as condições da inflação pioraram. As expectativas subiram e, no balanço de riscos, tem mais fatores para subir do que para cair. Então, naturalmente, por causa dessas projeções, ele tinha de ser mais duro do que foi na reunião passada. Colocou mais tinta na ideia de que há de se ter mais vigilância.

Requerer mais vigilância quer dizer exatamente o quê?

Que se as condições econômicas continuarem piorando, o BC vai mudar sua estratégia podendo vir a subir a taxa de juro. Foi assim que eu li a mensagem do comunicado. Então, neste sentido, foi uma mensagem dura dizendo que se precisar subir, ele vai subir.

Muita gente, apesar de não ter colocado isso no cenário base, já via ingredientes para, em algum momento, aumentar a Selic.

O Copom diz no comunicado que o mundo continua volátil, que a projeção de inflação dele para o primeiro trimestre de 2026, com a taxa de juro constante, fica perto da meta, em 3,2%, e que as condições atuais não demandam ainda uma alta do juro, mas que o filme está piorando. Ou seja, se as expectativas de inflação piorarem e a taxa de câmbio se cristalizar no nível atual, ele vai atuar.

O Fed já deu os sinais claros na quarta-feira de que pode cortar o juro americano. Por que isso não levou a uma valorização do real?

Essa sinalização do Fed deveria mesmo ter provocado uma valorização das moedas emergentes, se não de imediato, mas, no mínimo, conforme esse cenário foi se consolidando. Isso não aconteceu. É que a força do Fed para ajudar a trazer a nossa moeda para baixo se mostrou uma força muito fraquinha, praticamente inócua. Aconteceu o cenário que a gente queria, mas isso não se refletiu no câmbio.

Ao se cadastrar nas newsletters, você concorda com os Termos de Uso e Política de Privacidade.

E por que isso está acontecendo?

Porque tem incertezas eleitorais nos EUA, tem a guerra no Oriente Médio e tem o fator iene. Então, mesmo com o Fed sinalizando que vai cortar juros, não tem surtido efeito. Tanto que não é só o real que tem se desvalorizado. As outras moedas da América Latina, por exemplo, não se valorizaram.

Os EUA deixaram de ser aquela variável que sozinha ditava os movimentos da economia mundial?

Até nos Estados Unidos a sensação é que, como o fiscal está muito ruim e a campanha eleitoral está polarizada, talvez o corte de juros não seja intenso. Na virada do semestre, a gente não sabia se o

Fed ia cortar juro. Agora está claro que vai ter cortes, o que deveria ter levado à valorização das moedas emergentes e isso não tem acontecido. Ou seja, a parte externa também está contribuindo para não ajudar, digamos assim.

Em que a guerra no Oriente Médio, que o sr. citou, impacta nisso tudo?

Impacta política e economicamente. Como os Estados Unidos e a China reagirão se a guerra se intensificar? Se a guerra se intensificar, dificilmente o ajuste fiscal que deveria ser feito nos EUA e na Europa será feito. Tempo de guerra é tempo de gasto. E tempo de guerra junto com a eleição é pior ainda. E, ainda que os Estados Unidos não estejam na guerra, eles têm um lado muito claro nestes conflitos todos. China-Taiwan, Israel-Irã, Ucrânia-Rússia, os Estados Unidos têm um lado claro.

Mas se o Fed cortar juros e aqui o BC aqui mantiver a Selic em 10,50%, o diferencial de juro sobe. Isso não ajuda o câmbio?

Sem dúvida que ajuda na taxa de câmbio. A questão é que essa queda de juro nos EUA meio que já estava na conta. Mas concordo com você de que vai nessa direção. Tanto que nossa projeção de câmbio é de R\$ 5,40. Acho que vai ajudar a acalmar um pouco o câmbio aqui, talvez até aliviar um pouco as pressões de inflação.

Vocês na XP trabalham com a Selic em 10,50% até quando?

Até o final do ano que vem. Acho que é difícil um cenário de juros parado por tanto tempo, mas não está claro se há necessidade de subir os juros por enquanto. Se as condições continuarem se deteriorando, talvez o BC tenha de tomar uma decisão. Mas é possível que, nas próximas semanas, a gente tenha alguma acomodação e a Selic de 10,50%, que é uma taxa já bem alta, seja suficiente.

Quando prevê uma Selic em 10,50% até fim do ano que vem o sr. está dizendo que não teme uma mudança de rumo na política monetária pós-Campos Neto?

Não há, pelo menos por enquanto, nenhum sinal forte ou claro de que as decisões do BC estão sendo influenciadas por decisões políticas. Eu tenho convicção - e aí não é só para este governo e nem só no Brasil - de que todo governo quer juros mais baixos. O BC vinha cortando juros e o governo estava satisfeito com isso. Tomou a decisão de desacelerar o ritmo, de parar de cortar e agora pode subir a taxa de juros. E as coisas estão acontecendo. Se há seis meses alguém falasse que o BC ia parar de cortar juros, haveria um motim em Brasília. O desgaste para um governo de um BC não seguir critérios técnicos é maior, como aconteceu na Turquia (em 2021, em meio a um aumento da inflação, o presidente turco, Recep Erdogan, resolveu subverter a cartilha clássica e determinou ao BC do país que baixasse os juros, em vez de subir. A taxa caiu de 19% para 8,5%. O resultado foi que a inflação disparou e o país convive agora com juros na casa dos 50%).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/08/2024

TODOS OS LADOS PERDEM COM ESTRATÉGIA DA PETROBRAS PARA REFINARIAS, DIZ PRESIDENTE DA REFINA BRASIL

Para Evaristo Pinheiro, que representa as refinarias independentes, estatal não deveria praticar preços abaixo do mercado internacional, porque a prática desincentiva a atuação e os investimentos dos concorrentes e colocará o País em risco de desabastecimento

Por Carlos Eduardo Valim



Entrevista com Evaristo Pinheiro - presidente da Refina Brasil

Segundo o presidente da associação de refinadores independentes de petróleo Refina Brasil, Evaristo Pinheiro, o Brasil não será autossuficiente em combustíveis, mesmo se conseguir realizar os projetos para completar as obras da Refinaria do Nordeste (Rnest, antiga Abreu e Lima) e do polo Gaslub (antigo Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro – Comperj).

Esses projetos vão adicionar 250 mil barris de produção por dia aos atuais

650 mil barris. Mas a defasagem poderá ser de 1 milhão em 2035. Por isso, não faria sentido o governo promover que a Petrobras pratique preços abaixo do mercado internacional, estrangulando as refinarias independentes, uma vez que elas continuarão sendo necessárias no futuro para garantir o abastecimento.

Para ele, o setor continuará passando por “maus bocados” mesmo depois de a Petrobras aumentar os preços da gasolina no início de julho, a primeira vez em mais de oito meses. A defasagem para os preços internacionais caiu para uma faixa em torno dos 10%, frente aos cerca de 20% que eram praticados antes do reajuste, de acordo com as associações do setor. “Havia a possibilidade de atrair R\$ 60 bilhões de investimentos privados de refino que não estão no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento)”, diz Pinheiro, ao Estadão, citando a possibilidade de negócios se a Petrobras não sufocar as refinarias independentes.

Já é possível perceber alguma mudança na política de preços da Petrobras com a troca do seu comando?

A política de preços não mudou da transição da presidência de Jean Paul Prates para a de Magda Chambriard. A empresa continua descolada dos preços internacionais. Mesmo que a diferença para os preços internacionais tenha baixado de quase 20% para em torno de 10%, ainda existe uma defasagem brutal. Ainda é muito difícil para as refinarias independentes operarem nessas condições, porque a margem de lucro do refino é muito baixa. A Petrobras pratica preços anticoncorrenciais. Se ela fosse só uma refinaria, não conseguiria cobrar isso. Mas ela usa a margem de lucro do petróleo para estipular preços de refino, algo que é vedado pela Lei das Estatais.

De que forma essa lei não permite a prática?

Uma empresa estatal não pode fazer política pública. Isso está na lei. É uma catástrofe. A gente pressiona para que isso não aconteça, mas não muda nada.



'Ninguém vai investir sem saber se a política vai influenciar no mercado', diz o presidente da Refina Brasil, Evaristo Pinheiro. Foto: Divulgação Refina Brasil

Mas essa diminuição da defasagem para em torno de 10% não melhorou a situação?

Com a diferença de 10%, estamos passando por maus bocados. Quando estava em 20%, era uma catástrofe. O pior que essa estratégia é sem racionalidade. O governo está buscando espaço fiscal, mas está subsidiando a gasolina. E isso não é para ajudar o pobre, como gosta de dizer o presidente Lula. As pessoas com mais poder aquisitivo estão ganhando subsídio no combustível. É uma forma de subsídio sem passar pelo orçamento. Isso congela qualquer plano de investimentos das empresas privadas no setor. Ninguém vai investir sem saber se a política vai influenciar no mercado.

Como o governo perde com essa estratégia?

É um sistema em que todos os lados perdem. Além de não receber mais dividendos com a prática de preços de mercado, a empresa privada deixa de investir. Além disso, o Brasil está cada vez mais dependente de importações no setor. Hoje a produção nacional, por dia, é de 650 mil barris. Pelas minhas expectativas de que a transição energética não será alcançada plenamente até 2035, a defasagem será de 1 milhão de barris neste ano. O Brasil não será autossuficiente em refino de petróleo, mesmo com todo o investimento em completar refinarias como a Rnest e a Comperj. Esses projetos vão ampliar em 250 mil barris a produção do País. E, tornando o ambiente hostil para investimentos, o Brasil não vai conseguir atender à sua demanda. Havia a possibilidade de atrair R\$ 60 bilhões de investimentos privados de refino que não estão no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). O que pedimos, para investirmos, é acesso a petróleo, preço competitivo, e que o formador de preço venda a preços de mercado.

E, dado o tamanho desses projetos do PAC, existe o risco de que eles não sejam completados?

Isso aconteceu no passado, e não só por causa da corrupção. As refinarias grandes são complexas de se fazer. São obras difíceis. Por isso, defendemos pequenas e médias refinarias. E também elas trazem mais facilidade para serem convertidas em biorrefinarias no futuro.

Como o setor está se virando no momento?

A gente vai se virando, tentando buscar petróleo em outros lugares, passamos a calibrar a produção, para fazer produtos que estejam mais rentáveis, e buscamos exportar mais. Quando a defasagem fica muito alta, a saída é reduzir a produção.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 02/08/2024

LULA DIZ QUE MINISTÉRIO DA FAZENDA SÓ TRABALHA SOB PRESSÃO: 'SE NÃO PRESSIONAR, NÃO SAI'

Presidente cobrou liberação de recursos da pasta e do BNDES e reclamou de críticas pelos gastos do governo com obras

Por *Caio Spechoto (Broadcast)*

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva disse nesta sexta-feira, 2, que políticos e o Ministério da Fazenda só trabalham sob pressão. Ele deu a declaração no Porto do Pecém, no Ceará.

Lula falava sobre o programa Pé-de-Meia, uma poupança que visa promover a permanência de estudantes na escola e que terá uma ampliação anunciada ainda nesta sexta.

Ele mencionou a evasão de jovens do ensino médio e, em seguida, disse: "Eu falei: 'Vamos encontrar uma solução'. Se não tiver dinheiro, vamos lá para o Dario (Durigan, secretário-executivo da Fazenda). Se ele reclamar, vamos forçar. Porque tanto político, presidente, quanto o Ministério da Fazenda, só trabalha com pressão. Se a gente não pressionar, não sai", declarou.

O petista também disse que o presidente do BNDES, Aloizio Mercadante, precisa liberar recursos para a construção da ferrovia Transnordestina.



Lula comentou sobre recursos destinados ao programa educacional Pé de Meia Foto: *Wilton Junior / Estadão*

"Estou convidando o Aloizio Mercadante para liberar os recursos que tem que liberar para fazer a ferrovia. Segundo, eu estou te convidando porque nós vamos fazer um jantar, antes de eu deixar a Presidência, andando nesse trem de onde for até chegar aqui no porto", afirmou.

O petista também reclamou de críticas sofridas pelos gastos com obras. "Na hora que o governo tem que decidir fazer uma obra, sempre aparece alguém dizendo que custa muito. A gente nunca para pra pensar o quanto custa não fazer. Quando o Nordeste não deixou de ganhar em desenvolvimento por conta do atraso de uma ferrovia?", declarou ele.

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*

Data: 02/08/2024

POSSE DE TERRAS VIRA O CENTRO DA DISPUTA DE MAIS DE R\$ 15 BI PELA ELDORADO, DOS IRMÃOS BATISTA

Briga pelo controle da fabricante de celulose entre a J&F e a indonésia Paper Excellence se transformou em um questionamento sobre terras brasileiras nas mãos de estrangeiros, o que pode ter reflexo também para outras empresas

Por *Carlos Eduardo Valim e Vinícius Valfré*

SÃO PAULO E BRASÍLIA - A disputa pelo controle da fabricante de celulose Eldorado Brasil já se tornou uma das mais longas - e pesadas - brigas corporativas da história recente dos negócios no Brasil. O imbróglio, que colocou frente a frente dois grupos gigantes - a holding brasileira J&F Investimentos (dona da JBS, entre outros negócios) e a indonésia Paper Excellence - e que já dura seis anos, envolve uma cifra que supera os R\$ 15 bilhões. E não parece próximo de terminar. Seu resultado, além disso, pode ter desdobramentos profundos até no agronegócio brasileiro, uma vez que colocou em discussão a posse de terras no País por empresas estrangeiras.

O mais recente lance dessa longa disputa, iniciada em 2018, ocorreu na última terça-feira, 30, quando o Tribunal Regional Federal da 4.^a Região (TRF-4) julgou válido o pedido de ação popular que questiona o negócio e que suspende a transferência das ações da Eldorado para o grupo indonésio até o julgamento final. No último dia 9 de abril, o TRF-4 já havia decidido manter uma liminar que impede a transferência, baseada nessa mesma ação popular.

A briga entre os dois grupos remonta a 2017. Naquele ano, o grupo J&F, dos irmãos Joesley e Wesley Batista, atravessando um momento delicado após as denúncias de corrupção vindas à tona na Operação Lava Jato, precisava vender ativos para fazer caixa. Um desses ativos era a Eldorado, uma fabricante de celulose com fábrica em Três Lagoas (MS). O negócio foi fechado com a Paper Excellence, controlada pelo bilionário indonésio Jackson Wijaya.

A Paper comprou, à época, 49,41% da Eldorado pelo equivalente a R\$ 3,77 bilhões. Pelo acordo, ficaria com o direito a adquirir os 50,59% restantes das ações da Eldorado que permaneciam com a holding dos Batistas, num negócio que envolveria ao todo R\$ 15 bilhões, em valores da época. Mas as condições mudaram, a holding se recuperou, os valores passaram a não ser tão atrativos e o acordo acabou indo parar na Justiça - a J&F alegava que os asiáticos não liberaram algumas garantias para pagamentos de dívidas que haviam sido acertadas.

A Paper pediu, no fim de 2018, que a questão fosse decidida por uma corte arbitral. Entre março de 2020 e fevereiro de 2021, a International Chamber of Commerce (ICC Brasil) se debruçou sobre o caso e decidiu, por 3 votos a zero, que o grupo J&F teria efetivamente de vender 100% da Eldorado Celulose ao grupo asiático, nos termos do acordo firmado entre as partes em 2017. Mas a J&F pediu na Justiça a anulação da arbitragem, alegando conflito de interesses de um dos árbitros - por relações com um escritório de advocacia que defendeu a Paper - e dizendo também que a sua defesa sofreu espionagem cibernética.



Fábrica da Eldorado Brasil em Três Lagoas, Mato Grosso do Sul Foto: Eldorado Brasil/Divulgação

Nos últimos meses, o Estadão ouviu executivos e representantes de ambos os lados da disputa, que se manifestaram sob a condição de anonimato, para explicar as suas razões e argumentos para os diversos processos que chegaram à Justiça tratando do caso. Oficialmente, no entanto, os representantes das empresas preferiram não se manifestar. Por comunicado, a Paper informou apenas que “lamenta que o contrato de compra e venda da

Eldorado Celulose, assinado em 2017, ainda não tenha sido cumprido pela J&F, que continua utilizando manobras processuais meramente protelatórias. Tais ações afrontam o Poder Judiciário e impedem o fechamento definitivo do negócio.”

Após a publicação desta reportagem, a J&F afirmou, em nota, que a assinatura do contrato para a compra da Eldorado pela Paper foi ilegal e que o caso “não traz nenhuma novidade ou potencial impacto sobre outros negócios, já que trata exclusivamente da aplicação da legislação vigente há décadas no País”.

Processo em Santa Catarina questiona o negócio

Apesar das contestações da J&F, o caso foi avançando em favor da Paper na Justiça. Em outubro do ano passado, o grupo indonésio já havia conquistado o placar de 2 a 0 em votos de

desembargadores da segunda instância do Tribunal de Justiça de São Paulo e precisava de apenas mais um desembargador favorável, somando três votos de cinco possíveis, para ter destravada a liberação para assumir a empresa. No entanto, em 23 de janeiro, um dia antes da votação do terceiro desembargador, o ministro Mauro Campbell, do Superior Tribunal de Justiça, suspendeu o julgamento, acatando um pedido de liminar da J&F.

A reviravolta no caso se deu pela entrada em pauta da questão da posse de terras por estrangeiros. Tudo começou em 18 de maio do ano passado, quando Luciano Buligon, ex-prefeito de Chapecó (SC), atualmente filiado ao MDB, ajuizou uma ação popular pedindo a declaração de nulidade do contrato de compra e venda das ações da Eldorado.

Buligon citou, como argumento para a ação popular, uma ata notarial registrada por um empresário e político de Chapecó, Valdir Crestani, que dizia ter tomado conhecimento, por meio de produtores rurais, que a Eldorado estaria sondando comprar terras na região e que isso colocaria “em risco a nossa economia regional”, se a empresa fosse assumida por um grupo estrangeiro.

A ação popular de Buligon foi considerada inválida no dia 26 de maio do ano passado, uma vez que a juíza federal Helena Menegotto Pozenato entendeu que uma ação do tipo requisitaria a anulação e indenização por ato que trouxesse prejuízo ao patrimônio público, mas isso não seria o caso num acordo de compra e venda de ações.

Buligon recorreu, então, em 6 de junho, ao TRF-4, e, por sorteio, o recurso foi distribuído ao desembargador Rogério Favreto (que ganhou notoriedade em 2018, quando atendeu um pedido para Lula ser solto da prisão). Foi concedida uma liminar barrando o negócio até que o mérito da questão fosse julgado - decisão que se mantém com os últimos julgamentos do TRF-4.

A Paper afirma que não faz sentido uma produtora de celulose baseada em Três Lagoas, no Mato Grosso do Sul, comprar terras em Santa Catarina, a cerca de mil quilômetros de distância da fábrica, devido aos custos logísticos envolvidos e à necessidade de proximidade do negócio. Para o grupo indonésio, a alegação seria fraudulenta.

Os executivos da empresa reclamam que Buligon e Crestani, que foi secretário de desenvolvimento rural de Chapecó, fizeram parte do mesmo grupo político de um membro do conselho de administração da J&F: Gelson Luiz Merisio, ex-deputado estadual catarinense e ex-presidente da Assembleia Legislativa de Santa Catarina.

Merisio disputou o governo do Estado em 2018, com o apoio de Buligon, mas não foi eleito. Crestani fez doação de R\$ 23 mil para esta campanha, e em 2016 doou R\$ 20 mil para Buligon, quando este disputava a prefeitura de Chapecó.

Buligon, que foi prefeito de Chapecó na época do acidente aéreo envolvendo o clube de futebol Chapecoense e que ficou conhecido por ter perdido esse trágico voo, se defende dizendo que, como advogado, o seu interesse no caso é jurídico, e não político. “Minha intenção era patrocinar, mas não ajuizar a ação pública. Sou professor da questão, e o remédio aqui era uma ação popular”, diz o ex-prefeito. “Confundem a minha atividade jurídica com a política. Eu não falo com o Gelson Merisio desde fevereiro ou março de 2019, quando nos encontramos em um restaurante em Brasília. Nunca mais conversei com ele.”

Merisio foi presidente da Assembleia Legislativa quando Buligon era prefeito, e por esse motivo tiveram maior proximidade na época. “Apoiei ele em 2018, mas nunca fui do mesmo partido que ele (Merisio concorria pelo Partido Social Democrático). Agora estamos em campos opostos. Eu apoiei o Bolsonaro, e ele, o Lula”, diz Buligon. Procurado pela reportagem, Merisio não se manifestou.

Legalidade das terras na mão de estrangeiros

A discussão em torno da legalidade de a Paper Excellence assumir a Eldorado se baseia na lei 1.179, de 1971, que veda empresas ou pessoas estrangeiras de serem donas de terras brasileiras com área acima de 50 módulos fiscais - medida que muda de cidade para cidade, mas que não pode

passar de 25% do território do município em mão de estrangeiros e desde que não supere os 10% do total com donos do mesmo país. Apenas com uma aprovação especial do Congresso Nacional ou do Instituto Nacional de Colonização e Reforma Agrária (Incra) algum investidor estrangeiro pode ultrapassar essas barreiras.

A J&F alega que a questão das terras é crucial nesse negócio. Como a matéria-prima para produção da celulose é a madeira (nesse caso, o eucalipto), os fabricantes costumam manter suas próprias plantações, para não terem surpresas quanto ao fornecimento.

O tema ainda não havia aparecido na disputa nos muitos anos de brigas entre os Batista e a holding de Wijaya. Mas, agora, tem o potencial de definir o rumo do negócio. Executivos da Paper confidenciam que o único caminho que imaginam para não saírem vencedores da disputa é exatamente por meio dessa questão das terras.

Segundo seus executivos, a J&F se fia numa cláusula do contrato assinado entre as partes em que a CA Investment, empresa brasileira criada pela Paper para fazer a transação, deveria estar “licenciada e qualificada”, com todas as condições legais para assumir a Eldorado, no País. Na cláusula 10 do contrato, que trata das declarações e garantias da compradora, o texto informa que a compradora deve ter praticado todos os atos necessários para concretizar a transação e que a assinatura do contrato não constitui violação a nenhuma lei, nem depende de qualquer aprovação ou autorização de qualquer autoridade.

Para a J&F, então, o fato de os rivais não terem pedido e obtido autorização do Congresso para assumir as terras da Eldorado, que incluem 230 mil hectares de floresta de eucaliptos, tornaria o contrato nulo. A Lei de Terras de 1993, que atualiza a de 1971, afirma que até mesmo arrendamentos feitos por empresas controladas por estrangeiros necessitariam de autorização.



Plantação de eucalipto da Eldorado em Mato Grosso do Sul Foto: Chico Siqueira/Estadão

Os executivos da Paper se defendem dizendo que a empresa comprou um complexo industrial, e que não há interesse nas terras, mas, sim, na celulose dos eucaliptos. Também alegam que a Paper poderia arrendar ou firmar parcerias para receber o produto dessas terras, sem deter a titularidade delas. “A Paper Excellence não comprou nem tem a intenção de explorar terras no Brasil”, diz a empresa, em nota

Em resposta a isso, a J&F alega que, num negócio desse porte, que envolve anos de plantações, não faz sentido para uma empresa não controlar suas terras, até por conta dos riscos de desabastecimento, e que, além disso, até mesmo a sede da Eldorado fica num espaço rural que excede os limites legais.

A Paper retruca que nem mesmo existe um rito oficial, já utilizado por outras empresas, para estrangeiros pedirem a liberação de terras para o Congresso, antes de se fechar uma aquisição de uma empresa brasileira. E também que, se esse entendimento defendido pelos rivais prevalecer, muitos investimentos estrangeiros no Brasil, de diversos setores, serão colocados em risco.

Do lado da J&F, os advogados afirmam que essas liberações não são difíceis de serem feitas, tanto que existiriam hoje, em mãos de estrangeiros no Brasil, 6,5 milhões de hectares, mais do que toda a área utilizada para a plantação de arroz, feijão e algodão somados. O problema é que a Paper precisaria liberar muita terra de uma vez só, ao contrário das outras empresas que foram adicionando áreas passo a passo, e, por isso, ela deveria ter pedido a licença antes de fechar a compra.

Questão das terras pode afetar outras empresas?

Como se percebe, a guerra de versões é extensa, com argumentos e contra-argumentos de lado a lado. E, dado o imenso contingente de advogados e lobbistas disponíveis em ambos os lados, é difícil encontrar especialistas sobre o assunto sem interesse direto na vitória de um dos lados. O presidente de um dos poucos grandes escritórios de advocacia que não representam nenhuma das partes do caso afirmou ao Estadão, sob condição de anonimato, concordar que a vitória da J&F no caso colocaria em risco todo o arcabouço de compra de empresas brasileiras por estrangeiras em setores agrícolas e de energia, por exemplo.

Um levantamento com as 100 maiores empresas do agronegócio atuantes no Brasil indica que 18 delas têm origem estrangeira e que 44 possuem ações cotadas em bolsas de valores, de forma que parte representativa de seu capital pode ter sido adquirida por sócios estrangeiros.

Segundo o professor titular de Direito Econômico da Universidade de São Paulo Gilberto Bercovici, que tem se manifestado sobre o tema, a lei de 1971 é de uma época muito diferente da atual, quando nem havia Lei das Sociedades Anônimas ou um mercado de capitais relevante, e tratava apenas da compra de terras diretamente por estrangeiros.

“Precisaria reformar a lei ou fazer outra. Se a forma de resolver o assunto for simplesmente anular tudo, vai ser o caos”, diz. “Hoje, se uma empresa estrangeira compra ações de uma brasileira, ela não pede autorização pelas terras, por que não há mudança no registro das terras quando se faz uma aquisição dessas.”

Advogados da J&F, porém, defendem que a lei deve ser simplesmente aplicada e que discussões sobre se elas podem ou devem ser mudadas não cabem na disputa pela Eldorado. Também alegam que a Paper estaria querendo destruir todo o arcabouço de soberania nacional de proteção das terras brasileiras, um tema muito caro a diversos países do mundo na conjuntura geopolítica atual.

A advogada Tatina Bonatti Peres, atuante na área de Direito Imobiliário, Agronegócios e fusões e aquisições, concorda com o argumento da J&F. “Está se criando uma opinião pública de que o tema é novidade, mas desde 2010 ele está consolidado, depois de um parecer da Advocacia-Geral da União, sancionado pelo presidente República, que determina a toda a administração pública, incluindo o Incra, que ela deve aplicar a lei de 1971”, afirma. “Existe um manual do Incra que estabelece todo o procedimento de compra de ações de empresas com terras. E muitas empresas têm me procurado nos últimos tempos, por que o Incra está aplicando mais a lei do que fazia no passado.”

A única certeza em todo esse imbróglio, porém, é que ainda está longe de terminar.

Cronologia da disputa entre J&F e Paper Excellence

Setembro / 2017

Depois de colocar à venda a Eldorado, o grupo J&F fecha o negócio com a indonésia Paper Excellence, que se dispõe a pagar R\$ 15 bilhões por 100% das ações

Setembro / 2018

Data limite para a Paper comprar os 50,1% que faltavam da Eldorado. Antes disso, a Paper deveria substituir as garantias de dívidas da fabricante de celulose. A Paper pede mais prazo. Em reunião nos Estados Unidos, no mês anterior, executivo do grupo brasileiro sugere que, nesse caso, o valor da compra deveria subir R\$ 6 bilhões. Paper acusa a J&F de ter dificultado a transação para o prazo vencer, e a J&F acusa a Paper de não ter disponíveis os recursos para completar a compra

Setembro / 2018

J&F pede a rescisão do contrato. Paper pede processo de arbitragem, como previsto no contrato, para definir a questão

Fevereiro / 2021

Arbitragem se encerra com 3 a 0 a favor da Paper



Março / 2021

Publicidade

J&F pede anulação da arbitragem, alegando conflito de interesses de um dos árbitros, por relações com escritório de advocacia que defendeu a Paper, e diz que a sua defesa sofreu espionagem cibernética

Julho / 2022

A 2.^a Vara Empresarial e Conflitos de Arbitragem rejeita a anulação da arbitragem. A J&F recorre na segunda instância do TJ-SP

Outubro / 2022

Advogado Cristiano Zanin pede ao STF a anulação da arbitragem por violação da comunicação entre advogados e os clientes, que foi negada em dezembro pelo ministro do Supremo Luis Roberto Barroso

Março / 2023

Incra recebe denúncia anônima de que a Paper estaria descumprindo lei de 1971, sobre terras compradas por estrangeiros, ao tentar adquirir a Eldorado, e pede a suspensão da venda

Maio / 2023

Ex-prefeito de Chapecó e advogado, Luciano Buligon entra com ação popular para impedir a transferência da Eldorado para estrangeiros, citando que ela descumpriria a lei de terras. Ação popular é negada por juíza

Junho / 2023

Buligon recorre para manter a ação popular e caso vai para o TRF-4. Sorteado para o caso, o desembargador Rogerio Favreto congela a transferência da Eldorado, enquanto não houver a autorização para a Paper, dada pelo Congresso ou pelo Incra

Setembro / 2023

TJ-SP começa a julgar o recurso de segunda instância para anular a arbitragem. Dois desembargadores negam o recurso da J&F. Paper precisa de três votos para receber a liberação da compra da Eldorado, mas julgamento foi suspenso por liminar do STJ

Setembro / 2023

Ministério Público, em Mato Grosso do Sul, se manifesta que negócio precisa ser desfeito, por conta da questão de terras, se não houver acordo entre as partes

Novembro / 2023

Jackson Wijaya e Joesley Batista se reúnem em hotel em Frankfurt, mas não chegam a acordo sobre como dar fim à disputa

Dezembro / 2023

Nota da área técnica do Incra recomenda a extinção do acordo por falta de aprovação na compra de terras. Paper pede por diversas vezes a reavaliação da decisão, e que outras instâncias da autarquia se manifestem. Em julho de 2024, Incra mantém a decisão

Junho / 2024

STF chega a pautar a retomada de discussão iniciada em 2015 sobre se a lei de terras de 1971 é compatível com a Constituição de 1988, mas o tema ainda não voltou a julgamento

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/08/2024

VALOR ECONÔMICO (SP)

SANTOS BRASIL MOVIMENTA 135,6 MIL CONTÊINERES EM JULHO, ALTA DE 18,3%

Por Ana Beatriz Bartolo, Valor — São Paulo



A Santos Brasil administra o Tecon Santos no Porto de Santos — Foto: Divulgação

A Santos Brasil movimentou 135,6 mil contêineres em julho, alta de 18,3% na comparação com o mesmo período de 2023. Do volume total, 103,5 mil contêineres estavam cheios e 32,1 mil, vazios. Outros 12 mil contêineres ficaram armazenados nos terminais portuários.

O Tecon Santos movimentou 121,8 mil contêineres, enquanto Tecon Imbituba e Tecon Vila do Conde tiveram a passagem de 6,3 mil e 7,5 mil contêineres, respectivamente.

O volume total de veículos foi de 16,8 mil unidades em julho, alta anual de 15,3%, sendo que 15,5 mil foram exportados e 1,3 mil unidades foram importadas.

Nos terminais de líquidos, a Santos Brasil movimentou 51,2 mil metros cúbicos no mês passado, um crescimento de 42,5% sobre julho de 2023.

A companhia movimentou 5,9 mil contêineres nas operações logísticas, alta de 21,8% no ano, e 38,4 mil “pallets” em centros de distribuição, queda de 43,8%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/08/2024

LULA DIZ QUE GOVERNO NÃO PERDEU UM ÚNICO PROJETO IMPORTANTE NO CONGRESSO ATÉ HOJE

Por Caetano Tonet e Mariana Assis, Valor — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva agradeceu, nesta sexta-feira, o apoio do Congresso Nacional no avanço de pautas consideradas prioritárias pelo Executivo. A fala ocorreu em um evento do governo realizado no Porto de Pecém, em São Gonçalo do Amarante, no Ceará. A cerimônia marcou a sanção de projetos da pauta da transição energética e a assinatura da ordem de serviço para a conclusão da Transnordestina.

“Eu tenho que agradecer o Congresso Nacional, muitas vezes tão ofendido, destrutado, avacalhado. Até agora, a gente não perdeu um único projeto importante para esse país porque a Câmara e o Senado têm votado as coisas de acordo com as intenções do governo”, afirmou.

“É muita negociação. Os caras não votaram em mim, mas os caras são deputados. Eu não tenho nada com eles, mas sou presidente da República. Eu não posso querer com conversar só com quem gosta de mim. Não estou conversando para casamento”, acrescentou o presidente.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/08/2024

TERMINAL DE SUAPE FIRMA COMPROMISSO COM A TAG PARA CONEXÃO À MALHA DE GÁS

Terminal é projeto liderado pela Oncorp, que prevê investimentos de quase R\$ 2 bilhões
Por Robson Rodrigues, Valor Econômico — São Paulo

O Terminal de Regaseificação de gás natural liquefeito (GNL), no Porto de Suape, firmou compromisso com a Transportadora Associada de Gás (TAG), empresa que tem o controle dividido pela Engie e pelo fundo canadense CDPQ, para execução dos estudos necessários para a conexão do terminal à rede de transporte de gás.

O terminal é um projeto liderado pela Oncorp, que prevê investimentos de quase R\$ 2 bilhões. Segundo o diretor-presidente, João Guilherme Mattos, o projeto começará sua operação conectada à malha de gasodutos, abrindo espaço para que mais clientes demandem o gás importado pela companhia.



Atualmente todos os terminais de GNL privados no Brasil ainda não foram conectados à malha de transporte de gás. O terminal da Eneva, em Sergipe, será conectado ao terminal da TAG no segundo semestre deste ano.

Porto de Suape — Foto: Ascom/Suape

A implementação do terminal inclui a instalação de um navio indústria, conhecido como Floating ShipRegaseification Unit (FSRU), que viabilizará a originação de gás no Estado de Pernambuco, unidade da federação que não possui poços em terra ou no mar (“onshore” ou “offshore”) de gás.

Segundo o executivo, neste termo já há compromissos de investimentos e o projeto é essencial para diversificar a oferta de gás na região. “A assinatura do termo de compromisso com a TAG tem uma simbologia única de ser o primeiro Terminal a nascer já com uma conexão com a rede de transporte, ou seja, não será um terminal isolado.”

A operação deve ocorrer até o início de 2026. Segundo o executivo, o plano é atender à demanda de GNL importado, como distribuidoras do Nordeste, setor industrial e termelétricas. A usina Termopernambuco, da Neoenergia, é a primeira cliente do terminal via contrato com a Shell no fornecimento do gás. A Oncorp aposta ainda nos novos leilões de capacidade de termelétricas e na demanda do setor industrial para monetizar a planta de regaseificação.

“Em até 90 dias, a gente poderá assinar o contrato de acesso à malha de transporte e iniciar a construção do gasoduto ainda em 2024”, acrescenta. “Em setembro a gente já começa a segunda fase de recuperação do píer do Cais de Múltiplo Uso (CMU) do Porto de Suape, que é onde será atracado o navio FSRU (...) e representa R\$ 60 milhões.”

Outros R\$ 320 milhões são referentes ao “capex” (investimento) de engenharia eletromecânica do píer e dos gasodutos e R\$ 1,7 bilhão será o “opex” (custo de operação) do navio por 15 anos. Hoje, apenas a Petrobras, a GNA e a Eneva têm acesso facilitado ao GNL por terem terminais conectados a suas térmicas. A Âmbar, da J&F, em breve também terá essa independência por estar entrando nos mercados da Argentina e Bolívia na exploração do gás. Há também o terminal da New Fortress, em Santa Catarina.

Segundo Mattos, o terminal deve fornecer gás a vários clientes com o compartilhamento de infraestrutura, passo importante na abertura do mercado que a Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e o Ministério de Minas e Energia (MME) sempre quiseram. A notícia ocorre em um contexto em que a ANP decidiu encerrar as negociações com a Agência Reguladora de Serviços Públicos do Estado de São Paulo (Arsp) e Compass por um acordo sobre a classificação do gasoduto Subida da Serra.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/08/2024

ELEIÇÃO DEFINE DIREITOS GLOBAIS SOBRE EXPLORAÇÃO DO FUNDO DO OCEANO

Brasil lança candidatura de cientista Leticia Carvalho para dirigir organismo internacional que normatiza atividade marítima

Por Daniela Chiaretti — De São Paulo



Leticia Carvalho: “A ISA é uma organização obscura, pouco transparente. Temos que orientá-la para o futuro” — Foto: Divulgação

O futuro dos oceanos do mundo está em disputa esta semana, em Kingston, a capital da Jamaica. A direção de uma agência internacional obscura e pouco conhecida será definida hoje em assembleia de 169 governos. Trata-se de uma eleição crucial para o planeta e pode determinar o que acontece com o leito do fundo do oceano, que está a milhares de quilômetros da superfície e não pertence a nenhum país específico, mas a todos.

A mineração do fundo do mar em águas internacionais é atualmente proibida, mas a regra pode mudar logo. A autoridade no assunto é uma agência de pouco brilho e muita controvérsia, a Autoridade Internacional dos Fundos Marinhos, ISA pela sigla em inglês. É essa organização que gerencia a pesquisa e a mineração em águas profundas.

Hoje deve ser escolhido o novo secretário-geral da ISA -ou secretária, se a eleita for a oceanógrafa brasileira Leticia Carvalho. É a única adversária do atual secretário-geral, o britânico Michael Lodge. O advogado já exerceu dois mandatos na ISA e está se candidatando novamente pelo arquipélago de Kiribati, no Pacífico. A imprensa internacional tem dito que empresas ansiosas por minerar estão por trás da iniciativa de Kiribati e, por consequência, da candidatura de Lodge.

**“Os recursos do leito marinho não são de ninguém e são de todo mundo”
— Leticia Carvalho**

Segundo a agência Bloomberg, Lodge, 64 anos, diz que uma de suas prioridades é finalizar as regras que dariam início a uma nova frente de mineração industrial no fundo do mar. “E em escala muito maior do que existe hoje em terra”, diz Matthew Gianni, um dos fundadores e conselheiro político da Deep Sea Conservation Coalition (a DSCC), rede formada em 2004 e que reúne mais de cem organizações ambientais e de pesquisa.

Leticia Carvalho, 50 anos, diz que a ISA carece de liderança e vive uma crise de confiança. “Essa organização é obscura e pouco transparente. Temos que orientá-la para o futuro”, afirma.

O Brasil tem grande interesse nessa discussão. “Quem tem potencial de geração de trilhões na mineração não pode dar as costas a este debate”, diz um interlocutor. A delegação brasileira na Assembleia da ISA tem 20 pessoas. Chefiada pela embaixadora e secretária-geral do Itamaraty Maria Laura da Rocha, a equipe brasileira tem representantes da Marinha e dos ministérios do Meio Ambiente e Ciência e Tecnologia, além da embaixada brasileira em Kingston.

A assembleia da ISA que iniciou na segunda-feira debruçou-se sobre o Código de Mineração, com limites aceitáveis de poluição e mecanismo de repartição de benefícios do que for minerado, por exemplo. A negociação em torno ao Código de Mineração se arrasta há vários anos até porque antes não havia conhecimento nem capacidade para exploração destes recursos. Há dois anos a discussão em torno do Código foi intensificada. O documento tem 300 páginas e 140 artigos. Esta semana os membros do Conselho da ISA fizeram a primeira leitura do texto, que não foi conclusiva e seguirá na próxima reunião, em 2026.

Dependendo de com quem se fala, os rumos da ISA tem potencial de criar danos em mais de 90% do bioma marinho com a exploração de minérios em regiões que estão fora das jurisdições nacionais e estão em zona internacional -no jargão do assunto trata-se de a “Área”, com maiúscula. Se o interlocutor vier de uma empresa de mineração ou de países interessados nos minerais do fundo do mar, contudo, a visão é outra -o potencial da “Área” é de “trilhões”.

A Área representa algo próximo a 90% das áreas oceânicas ou mais. “É esse grande volume de regiões fora das jurisdições nacionais que é regido por um regime comum. Não é de ninguém e é de todo mundo”, explica Leticia Carvalho. “Os recursos são coletivos e as decisões precisam ser consensuadas”.

***“Somos favoráveis a mais pesquisas para decidir se precisamos ou não minerar”
— Matthew Gianni***

Países sem mar, como Bolívia ou Ruanda, também têm direito aos benefícios do que for explorado na Área e de ter voz na autoridade. “Um grande trunfo da Convenção do Mar foi impedir apenas a apropriação privada de riquezas, de explorar somente para benefício próprio e ter esses lucros revertidos só para a empresa. O benefício tem que ser compartilhado e o mecanismo de compartilhamento está sendo discutido justamente agora”, diz Leticia Carvalho ao Valor.

A questão sobre a mesa é quando o leito do oceano será aberto a exploração comercial. Alguns países (Tonga, Kiribati e Nauru entre outras ilhas do Pacífico) entendem que a ciência que existe hoje é suficiente para que a exploração possa começar, conforme um “roadmap” aprovado há alguns anos e que previa que licenças seriam aprovadas em 2025 para que a exploração comercial iniciasse em 2026. Outros entendem que a ciência ainda não deu respostas necessárias para limites de substâncias tóxicas ou para a destruição do solo enquanto as máquinas passam, por exemplo.

Um grupo quer uma moratória das atividades sem dizer por quanto tempo. Outro, um movimento de 28 países entre os quais o Brasil, advoga por uma pausa precautória de 10 anos para dar tempo de preencher os gaps científicos e implementar o Código de Mineração. Estão nesse grupo Alemanha, França, Costa Rica, Chile e outros. Várias entidades ambientalistas querem que a atividade não aconteça e que não se perturbe a fronteira dos oceanos. Outras tecnologias, apostam, resolverão a demanda da descarbonização.

“Minha candidatura representa um compromisso com o avanço do mandato da ISA, equilibrando a proteção do fundo do mar com a exploração comercial sustentável de seus minerais”, diz a oceanógrafa no folder que apresenta sua candidatura.

Se eleita, pretende fazer com que a ISA busque evidências científicas independentes, aumente sua transparência e busque compartilhar conhecimento e transferência de tecnologia.

Ela segue: “Defendo o patrimônio comum da humanidade, com o compartilhamento justo e equitativo dos benefícios”. No folheto, a cientista adiciona: “Defendo os negócios, que podem trazer prosperidade, inovação e desenvolvimento sustentável”. E, por fim: “Defendo um oceano saudável como base de toda a vida na Terra.”

A ISA é a autoridade reguladora da exploração (pesquisa), exploração (comercial) e uso dos recursos, sem causar danos ao ecossistema marinho. “Acabou se criando um duplo mandato para a ISA. É o órgão regulador da pesquisa, do uso comercial, estabelece regras de quem pode e quem não pode, delimita áreas passíveis de exploração ou não, que é a regulação do negócio. Mas também faz toda a parte de proteção ambiental, que tem que vir adjacente aos danos que a atividade de mineração possa gerar. Ou seja, a prevenção, as salvaguardas ambientais, a resposta a acidentes, é campo governado também pela autoridade”, diz.

A ISA é uma organização internacional autônoma estabelecida desde 1996 na Jamaica, em acordo à Convenção das Nações Unidas sobre o Direito do Mar, a Unclos, de 1982. Tem um perfil estranho de



origem - faz parte do sistema ONU, mas a assembleia que acontece esta semana é seu órgão supremo e não está subordinada à Assembleia Geral.

A organização é composta por todos os países que assinaram a convenção, 169 atualmente (168 Estados mais a União Europeia). Os Estados Unidos são a única grande potência a não assinar a Convenção e está fora da ISA. Mas o governo americano acompanha de perto o que acontece na organização. “Os EUA vão acabar entrando. Já perceberam que estão dando espaço para a China, a Rússia e outros países”, avalia um diplomata estrangeiro.

Nesta semana, em Kingston, estão reunidos delegados de quase 100 países. Para a votação ocorrer é preciso ter quorum de metade dos países mais um. Havia 95 delegações credenciadas.

Letícia Carvalho tem mais de 26 anos de experiência diplomática em desenvolvimento sustentável. É diplomata internacional do Programa das Nações Unidas para o Meio Ambiente, o Pnuma. Seu currículo é extenso no campo da governança dos oceanos. É especialista em poluição marinha, planejamento espacial marinho, água de lastro de navios, gestão ambiental portuária, resposta a incidentes com vazamento de petróleo e rejeitos de mineração.

As ongs estão apoiando a mudança na direção da ISA. “É hora de mudar a liderança”, diz Matthew Gianni. “A mudança é necessária e é preciso ajudar a posicionar a ISA para o futuro”, continua.

O britânico, diz Gianni, promoveu nos últimos anos a necessidade de adotar regras para a mineração rápida do mar profundo. “Isso não é necessário e não é uma obrigação legal da ISA. Esperamos que Letícia Carvalho ganhe e coloque a entidade em uma posição mais saudável e razoável e que considere as posições de todos os países, e não só daqueles favoráveis à mineração no leito do oceano”.

As profundezas do oceano são algo mais próximo das aventuras de Julio Verne do que do cotidiano das pessoas. Além de organismos desconhecidos de um ecossistema que a ciência não sabe como funciona, e naufrágios perdidos, existe o potencial de minerais fundamentais para a descarbonização.

Não existe neste momento nenhum tipo de exploração comercial na Área. O que existe é a exploração mineral nas zonas sob jurisdição nacional, inclusive no Brasil. Aqui, nas águas jurisdicionais brasileiras, há 16 contratos que exploram areia e metais.

“Um grande dilema atual é que se a ISA demorar a produzir uma regra internacional, os países tendem a se afastar do regulamento coletivo e começar a inventar suas próprias regras dentro de suas áreas sob jurisdição nacional, que podem chegar muito próximas às margens da Área. Não é um acaso. Essas formações geológicas são conectadas”, diz a oceanógrafa.

O Brasil é um dos 20 países com licença para pesquisar em águas internacionais. Pesquisadores da Universidade de São Paulo e da Universidade do Vale do Itajaí estudam a existência de depósitos de minerais.

Há formações distintas, dependendo da profundidade, da geologia do assoalho marinho e de outros fatores. Uma das formações são “nódulos” que podem ter cobalto, níquel, cobre e manganês. Outra são as “crostas” e têm cobalto, níquel, cobre e manganês. Esses minerais são tidos como pivôs da descarbonização das economias e entram na produção, por exemplo, de baterias e carros elétricos.

“Acho que Letícia é competente, tem capacidade de liderar a ISA, tem experiência e é uma voz nova”, diz Gianni. No apoio à sua candidatura o Brasil explorou a ideia de ter alguém do Sul Global, mulher e negra. Com isso quis promover equidade de gênero e racial e colocar na liderança alguém de um país em desenvolvimento depois de anos de comando de países industrializados, fazendo uma rotação regional.

“Estamos a favor da exploração e da pesquisa do mar profundo e de todo o mar internacional”, diz Gianni. “O oceano é o melhor e mais importante sumidouro de carbono que temos na Terra e precisamos, até pelo nosso futuro, entender como funciona e como são os habitats do leito do mar”, segue o ambientalista.

“Há muito que não sabemos, inclusive coisas que podem ser elementos fundamentais dessa parte do mundo. Temos que conhecer bem mais para decidir se queremos ir adiante com a mineração do mar profundo ou não”, segue Gianni. “É por isso que somos favoráveis a ter mais pesquisas científicas e dar ênfase nisso. Essa parte do trabalho da ISA é muito importante e vai beneficiar os seres humanos, independente do interesse de algumas empresas em minerar”, continua. “É importante saber como o oceano funciona, como absorve CO2 e como o mar profundo faz parte da dinâmica global”.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ENTIDADES APONTAM RISCOS DA REFORMA TRIBUTÁRIA PARA ESTALEIROS E SETOR DE NAVEGAÇÃO

Por Danilo Oliveira Indústria naval 02/08/2024 - 20:48



Arquivo/Divulgação

Marítimos, estaleiros e representantes de EBNs alertam para impacto de propostas de oneração e abertura às importações sobre atividades

Representantes de segmentos da navegação, estaleiros e marítimos apontaram, esta semana, para o risco de impactos negativos da Reforma Tributária proposta pela Câmara de Deputados na navegação brasileira e na construção naval. Entidades setoriais dessas categorias se manifestaram alertando que o atual texto do PLP-

68/2024, em discussão no Congresso, contém propostas que ameaçam a competitividade dessas atividades, com consequências para a soberania, segurança energética, economia e geração de empregos.

A Confederação Nacional dos Trabalhadores em Transportes Aquaviário e Aéreo, na Pesca e nos Portos (CONTTMAF) entende que a atual formatação da reforma, caso avance, fará com que estaleiros e empresas brasileiras de navegação (EBNs) deixem de contar com o arcabouço definido no Registro Especial Brasileiro (REB). Para a entidade, apesar de não ser perfeito, o modelo atual do REB oferece alguma competitividade às empresas estabelecidas no Brasil, em um setor o qual considera fortemente subsidiado, protegido e desonerado em outros países expoentes nessa atividade.

"As entidades sindicais do plano da CONTTMAF seguirão atuando junto aos senadores e apoiarão ajustes ao projeto que possam garantir aos brasileiros um futuro em que tenhamos marinha mercante genuinamente nacional, sem dependência externa para realizarmos a navegação em nossas próprias águas", alertou a confederação em uma nota técnica publicada esta semana.

O Sinaval e o Syndarma/Abeam também afirmaram, em nota conjunta, que é imperativo que a reforma tributária desenhada pelo governo incorpore e reconheça a essencialidade do REB dentro de seu arcabouço regulatório, assegurando a manutenção dos benefícios e incentivos atualmente



oferecidos às embarcações registradas a partir da exclusão e inclusão dos dispositivos acima sugeridos.

Na visão das EBNs, a inscrição no REB gera efeitos para desonerar a incidência dos tributos Pis e Cofins — nas aquisições no mercado interno de estaleiros navais brasileiros — e PIS-Importação e Cofins-Importação nas importações de materiais e equipamentos, inclusive partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações registradas ou pré-registradas no REB (Lei 10.865/2004). Já o Imposto de Importação e o IPI são isenções asseguradas pela Lei 8.032/1990 a todas as embarcações e demandam apenas a comprovação da posse ou propriedade da embarcação.

Para os estaleiros, a inscrição no REB é condição para suspender o IPI interno na aquisição e desonerar a incidência do Pis e da Cofins incidentes sobre as receitas de venda de materiais e equipamentos, incluindo partes, peças e componentes, destinados ao emprego na construção, conservação, modernização, conversão ou reparo de embarcações pré-registradas ou registradas no REB.

Além disso, o mecanismo afasta a incidência de tributos devidos nas operações de importação: PIS-Importação, Cofins-Importação, IPI-importação, Imposto de Importação e ICMS-Importação. As isenções de IPI e II estão previstas na Lei 9.493/1997). A matriz legal da desoneração dos tributos (ICMS, IPI, Pis e Cofins), que serão substituídos por IBS e CBS, deixará de existir, de modo que as importações passarão a ser oneradas pelos dois novos tributos. Apenas a isenção relacionada ao Imposto de Importação permanecerá vigente.

Fontes ouvidas pela Portos e Navios avaliam que a oneração do setor e a abertura às importações impactariam significativamente a indústria naval nacional, podendo inviabilizar, inclusive, projetos em andamento. A leitura é que, caso o texto seja aprovado da forma que saiu da Câmara, atingirá em cheio a geração de milhares de empregos diretos e indiretos.

De forma reservada, uma fonte defendeu a mobilização junto ao Senado e ao governo para sensibilizá-los para que sejam realizadas as alterações necessárias para que os setores da construção naval e da navegação nacional não sejam sucateados. O entendimento, segundo a fonte, é que as medidas atingiriam desde estaleiros de grande porte, que aguardam encomendas do sistema Petrobras, até estaleiros de médio porte, localizados em estados de diferentes regiões do país e que constroem de embarcações fluviais a rebocadores e embarcações de apoio marítimo.

Isenções ameaçadas pela proposta

O substitutivo aprovado na Câmara dos Deputados, encaminhado ao Senado, propõe a revogação de benefícios fiscais relacionados ao Registro Especial Brasileiro (REB) para embarcações. A lista abrange:

- Fim da isenção de II e IPI nas importações de partes, peças e componentes destinados ao reparo, revisão e manutenção de embarcações;
- Fim da desoneração de II e IPI nas aquisições e importações de partes e peças realizadas por estaleiros navais, destinadas a embarcações no REB;
- Fim da isenção de COFINS sobre as receitas auferidas por estaleiros navais em decorrência das atividades de construção, modernização, conversão, conservação e reparo de embarcações no REB;
- Fim da alíquota zero de PIS/Cofins-importação incidente sobre as importações de materiais, partes e peças destinados a embarcações no REB;
- Fim da alíquota zero de PIS/Cofins incidente sobre a receita bruta decorrente da venda, no mercado interno, de materiais, partes e peças destinadas a embarcações no REB.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/08/2024

ALCOA APRESENTA 2 PEDIDOS PARA OPERAÇÃO NA CABOTAGEM

Por Danilo Oliveira Navegação 02/08/2024 - 18:15



Arquivo/Divulgação

Empresa prevê duas embarcações, cada uma com capacidade para transportar 2,8 milhões toneladas de bauxita/ano, entre mina de Juruti (PA) e Alumar (MA). Decisão da Antaq foi adiada após pedido de vista

A Alcoa apresentou dois pedidos para atuar como empresa brasileira de navegação (EBN) no modal de cabotagem. As solicitações, apresentadas pela Alcoa Alumínio e pela Alcoa World Alumina Brasil à Agência

Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), preveem operações bandeira liberiana, a serem nacionalizadas mediante conversão à bandeira brasileira, com utilização de 100% tripulação brasileira. Durante reunião do colegiado da Antaq, na última semana, a diretora Flávia Takafashi pediu vista no processo. O relator, diretor Wilson Lima Filho, antecipou voto favorável às duas autorizações.

Lima Filho votou por autorizar as duas empresas a operarem com embarcações próprias, com a condição de que as empresas do grupo Alcoa apresentem documentos que comprovem a propriedade das embarcações no prazo de um ano, conforme previsto no normativo. O diretor mencionou que a matéria foi analisada pela superintendência de outorgas (SOG/Antaq), com manifestações pela aprovação dos pleitos, e está apta para deliberação do colegiado.

O pleito da Alcoa Alumínio e da Alcoa World prevê a contratação de duas embarcações com configurações similares: Amazon Pioneer e Amazon Pathfinder, respectivamente. Cada embarcação terá como objetivo o transporte de 2,8 milhões toneladas de bauxita por ano, de carga própria, da mina de Juruti (PA) até a Alumar (MA). Cada um dos navios, classe Panamax (Kamsarmax), tem 43.700 toneladas de arqueação bruta, 81.800 toneladas de porte bruto (TPB) e 10.406 HP de potência propulsiva. As embarcações possuem 229 metros de comprimento e 32,26 metros de boca, sendo adequadas ao transporte de carga na cabotagem e no longo curso.

Os documentos técnicos que constam nos autos dão conta da chegada do navio Pioneer em julho passado, em São Luís, proveniente do Japão. Já o Pathfinder tem previsão de chegada em São Luís no próximo dia 9 de agosto, também vindo do país asiático. O rito prevê processos de importação, troca de bandeira e registro da bandeira brasileira e emissão dos certificados finais, de agosto a outubro de 2024, segundo o cronograma.

Os documentos de registros e cadastros das embarcações deverão ser encaminhados à Antaq, posteriormente, tão logo a empresa obtenha os documentos da propriedade, REB (Registro Especial Brasileiro), certificado de gerenciamento de segurança, entre outros, a serem emitidos pela autoridade marítima e pela sociedade classificadora.

“Não se observa nenhum obstáculo à deliberação pelo fato da nacionalização dos navios ensejar prazos para regularização de importação”, proferiu Lima Filho em seu voto. Ele ressaltou a necessidade de apresentação dos documentos e certificados exigidos pela autoridade marítima e pela certificadora no prazo de um ano, conforme o normativo da Antaq, caso a diretoria colegiada aprove as autorizações em reuniões futuras.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 02/08/2024

ARCELORMITTAL SE DIZ PRONTA PARA EVENTUAL DEMANDA DO SETOR NAVAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 01/08/2024 - 23:04



Foto: Nitro Imagens (Divulgação ArcelorMittal)

Companhia siderúrgica verifica que, nas duas últimas décadas, desempenho da indústria naval esteve diretamente ligado à exploração do pré-sal, que demanda grande diversidade de serviços

A ArcelorMittal avalia que está pronta para atender a um eventual crescimento da demanda do setor naval brasileiro. Com o programa de ampliação e renovação de frota, anunciado em julho pela Transpetro, existe expectativa de que a indústria naval volte a crescer e,

consequentemente, a demanda por serviços e materiais. A companhia siderúrgica verifica que, nas duas últimas décadas, o desempenho da indústria naval no Brasil está diretamente ligado à exploração do pré-sal, que demanda uma grande diversidade de serviços de manutenção e reparo de navios e plataformas.

“A indústria siderúrgica tem papel fundamental neste cenário, sendo responsável por um dos principais insumos utilizados na construção naval, seja para navios, plataformas ou estruturas”, destacou o gerente de vendas de infraestrutura ArcelorMittal, Alexandre Gama, à Portos e Navios. As apostas da empresa são a heterogeneidade do portfólio e a capacidade produtiva de aços do Brasil. Ele acrescenta que a empresa dispõe de uma equipe de pesquisadores para o desenvolvimento de novos aços para atender as demandas e desafios da exploração petrolífera.

A ArcelorMittal atende ao segmento da construção naval com produtos e soluções siderúrgicas específicas para o setor, desde bobinas, chapas e tubos especiais, que são transformados e aplicados em diversas estruturas. Na avaliação da empresa, a indústria naval brasileira ainda enfrenta desafios, como a competição global e o setor precisa investir em tecnologia e inovação para aumentar sua competitividade.

Gama afirmou que um dos compromissos da ArcelorMittal é disponibilizar para o mercado brasileiro produtos e serviços de qualidade e com condições comerciais aderentes às boas práticas comerciais, gerando valor para toda a cadeia de negócios. Ele disse que, apesar dos desafios tributários e dos cenários internacionais e nacionais desafiadores, a empresa trabalha para se manter competitiva. Segundo o gerente, essa premissa não é diferente para o segmento naval. A empresa considera que um dos maiores desafios é a garantia de qualidade dos produtos que são comercializados no mercado brasileiro.

O gerente de vendas avalia que a cadeia e o mercado naval são amplos e que a maior parte dos relacionamentos da ArcelorMittal é com os estaleiros e com empresas que atendem o segmento. Ele explicou que algumas aplicações precisam de algum beneficiamento para chegar ao produto final que será utilizado, desde chapas para próprias embarcações e tanques de armazenagem, que também devem ter um aumento significativo, perfis para estruturas de plataformas, tubos para sondas e eração.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/08/2024

ANTAQ NEGA AUTORIZAÇÃO TEMPORÁRIA PARA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS EM ÁREA DE FUNDEIO NO PARÁ

Por Danilo Oliveira Portos e logística 01/08/2024 - 22:36

Diretoria da agência reguladora indeferiu pedido apresentado pela CDP até que autoridade portuária apresente ajustes no PDZ



Arquivo/Divulgação



A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) negou o pedido de autorização especial e de emergência apresentado pela Companhia Docas do Pará (CDP) para o desempenho de atividades portuárias de movimentação de cargas em áreas de fundeio nos portos de Santarém e Vila do Conde, no Pará, pelo prazo de 180 dias. O diretor-relator do processo, Alber Vasconcelos, alegou a pendência de atualização no plano de desenvolvimento e zoneamento do porto organizado (PDZ),

firmados em acórdãos desde o ano passado.

Vasconcelos sustentou que a adequação ao PDZ é exigido pela normativo da agência e que, além de requisito formal, contempla questões regulatórias importantes que podem gerar conflito com o poder concedente. Ele mencionou que o acórdão que apontou pendências para atualização do plano foi publicado em 2023, tendo a autoridade portuária ciência da necessidade de alterações há, pelo menos, nove meses.

O diretor mencionou que representantes da CDP relataram que trabalhavam na discussão do planejamento setorial de forma macro e que havia uma empresa contratada para fazer todo planejamento dos portos administrados pela CDP, a ser apresentado em um bloco único. O relator disse ter sugerido que, nesses casos específicos, a atualização do PDZ poderia ser feita de forma fracionada, em vez do planejamento macro do porto.

A diretora Flávia Takafashi ressaltou, na sessão, que as autorizações concedidas de forma condicionada merecem atenção especial do poder regulador. Ela defendeu que a agência precisa adotar diligências em casos de falta de contrapartida do setor regulado. Ela destacou que a agência tem um olhar para a simplificação regulatória, mas tem alguns quesitos importantes para a própria segurança regulatória do setor, como o PDZ. “Existem questões de regulação e de organização setorial que o mercado precisa entender que precisa cumprir”, afirmou.

No acórdão, publicado no Diário Oficial da União da última quarta-feira (31/07), a Antaq estabeleceu que a autoridade portuária deverá ser informada de que as autorizações para celebração de contrato de uso temporário lavradas pela Antaq por meio dos acórdãos 594/2023 e 192/2024 e 425/2024 permanecem válidas, condicionadas aos ajustes no PDZ.

Na reunião do colegiado, o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, considerou que a autoridade portuária teve um prazo razoável para atualização do PDZ, não havendo mais o que ser feito na esfera da agência. Ele acrescentou que a Antaq não pode se sobrepor à autoridade portuária e ao poder concedente, responsáveis pela aprovação do PDZ. Durante a apreciação do processo, Nery informou que a defesa declinou da sustentação oral.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 02/08/2024



MERCO SHIPPING 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: 02/08/2024