


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 075/2024
Data: 12/08/2024



ÍNDICE

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

| | |
|--|-----------|
| A TRIBUNA DIGITAL (SP) | 4 |
| ENTIDADES APOIAM AUTORIDADE PORTUÁRIA SOBRE ESPERAR PARA ATIVAR O TERMINAL STS10 NO PORTO DE SANTOS | 4 |
| TCU PEDE RETOMADA DE LICITAÇÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES DISPUTADO NO PORTO DE SANTOS | 6 |
| ENTENDA COMO FUNCIONA A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E POR QUE É SOLUÇÃO ECONÔMICA DE TRANSPORTE | 7 |
| ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS | 9 |
| AGÊNCIA PROMOVE DIÁLOGO PARA DESENVOLVER PROJETO DE CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI | 9 |
| ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA DOIS PROJETOS DE ARRENDAMENTO DE TERMINAIS DE PASSAGEIROS | 10 |
| GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF | 11 |
| RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO DE R\$192 MILHÕES PARA RETOMAR TRABALHOS E CONCLUIR COMPLEXO DE VIADUTOS DA BR-020, EM FORMOSA (GO)..... | 11 |
| PORTAL PORTO GENTE | 12 |
| ECOVIAS REALIZA OBRAS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO EM TODO O SISTEMA ANCHIETA-ÍMIGRANTES | 12 |
| CONAB AMPLIA PRAZO PARA ENVIO DE PROPOSTAS DE COMPRA E DISTRIBUIÇÃO DE SEMENTES | 13 |
| COP30 COMO FÓRUM DA ECONOMIA AZUL DOS PORTOS | 14 |
| BE NEWS – BRASIL EXPORT | 15 |
| EDITORIAL – A ELETROMOBILIDADE NO BRASIL: UM CRESCIMENTO PROMISSOR E DESAFIOS A SEREM SUPERADOS..... | 15 |
| NACIONAL - HUB – CURTAS..... | 16 |
| <i>Navegação interrompida 1</i> | 16 |
| <i>Navegação interrompida 2</i> | 17 |
| <i>Troca de acusações 1</i> | 17 |
| <i>Troca de acusações 2</i> | 17 |
| <i>Troca de acusações 3</i> | 17 |
| REGIÃO SUL - TCU PROPÕE MUDANÇAS EM CONCESSÕES DOS LOTES 3 E 6 DE RODOVIAS DO PR | 17 |
| NACIONAL - VENDAS DE ELETRIFICADOS LEVES EM 2024 JÁ SUPERA O ANO PASSADO..... | 18 |
| REGIÃO NORDESTE - BAHIA É O ESTADO NORDESTINO LÍDER EM EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS | 19 |
| REGIÃO SUL - SANTA CATARINA RENOVA CONVÊNIO DE GESTÃO DE TRÊS AEROPORTOS | 20 |
| REGIÃO CENTRO-OESTE - GOVERNO DE GOIÁS LANÇA SELEÇÃO COM 39 VAGAS PARA SEINFRA | 21 |
| REGIÃO NORDESTE - CODEBA REGISTRA AUMENTO DE 10% NAS MOVIMENTAÇÕES DO 1º SEMESTRE..... | 21 |
| PORTO DE SANTOS - APS LANÇA CHAMAMENTO PÚBLICO VISANDO CONCESSÃO DA USINA DE ITATINGA..... | 22 |
| REGIÃO SUDESTE - BOEING FAZ POUSO DE EMERGÊNCIA E FECHA PISTA DE VIRACOPOS | 23 |
| OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MUNICÍPIOS E SEGURANÇA PÚBLICA | 24 |
| OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ PRECISA DE COACHING OU DE MENTORING? OU NENHUM DOS DOIS? | 25 |
| BAHIA ECONÔMICA - BA | 27 |
| AÇÃO DA SUDENE TRARÁ NOVOS INVESTIMENTOS EM EMPRESAS BAIANAS..... | 27 |
| PETROBRAS SE MANIFESTA SOBRE A RECOMPRA DA REFINARIA DE MATARIPE | 28 |
| O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP | 29 |
| APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS DEVE TER INÍCIO NESTE ANO..... | 29 |
| RODOVIAS DO LITORAL DE SP TERÃO OBRAS E BLOQUEIOS..... | 30 |
| BUNGE DOA 10 TONELADAS DE FARELO DE SOJA PARA SALVAR ABELHAS NO RS | 31 |
| AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS | 32 |
| RELATOR ENTREGA PARECER PARA NOVO PROJETO DO HIDROGÊNIO | 32 |
| CADE SUSPENDE TRÊS INQUÉRITOS CONTRA A PETROBRAS..... | 33 |
| SÃO PAULO VAI AO STF CONTRA ANP EM DISPUTA POR REGULAÇÃO DO GASODUTO SUBIDA DA SERRA..... | 34 |
| JORNAL O GLOBO – RJ | 36 |
| 'ALTA DE JUROS ESTÁ NA MESA DO BC', DIZ GALÍPOLO | 36 |
| TAXAR SUPER-RICOS É MELHOR QUE TENTAR ATRAIR 'TRILHÕES' PRIVADOS PARA FINANCIAR ECONOMIA DE BAIXO CARBONO, DIZ ECONOMISTA INDIANA..... | 37 |
| REFORMA TRIBUTÁRIA: CÂMARA APROVA URGÊNCIA PARA VOTAR SEGUNDO PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO | 41 |
| CÂMARA APROVA LEI QUE CRIA INCENTIVOS FISCAIS PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COM HIDROGÊNIO VERDE..... | 42 |
| CAMPOS NETO DIZ QUE ESTÁ 'SEDIMENTADO' NO BC CONSENSO PARA TRAZER INFLAÇÃO À META | 43 |
| O ESTADO DE SÃO PAULO - SP | 44 |
| CONCESSÕES RODOVIÁRIAS COM 'DESEQUILÍBRIO FINANCEIRO' DEVEM IR A LEILÃO EM OUTUBRO..... | 44 |



| | |
|--|-----------|
| AGÊNCIA REDUZ EM 70% CIDADES APTAS A RECEBER ROYALTIES DA MINERAÇÃO E BENEFICIA MUNICÍPIOS DE MG | 46 |
| ‘O BRASIL É UM PAÍS FUNDAMENTAL PARA O NOSSO NEGÓCIO’, DIZ CEO GLOBAL DA AGÊNCIA VML | 49 |
| POR QUE A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO ESTÁ EM ALTA? | 50 |
| CÂMARA APROVA URGÊNCIA PARA 2º PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA | 54 |
| COPOM, E PRECISAMOS VER COMO A SITUAÇÃO IRÁ SE DESDOBRAR? | 55 |
| VALOR ECONÔMICO (SP)..... | 56 |
| WILSON SONS ASSINA CONTRATO DE CINCO ANOS PARA DOCAGEM DE NAVIOS DA VALE NO PORTO DE SANTOS | 56 |
| BRUMADINHO RECEBE R\$ 585 MILHÕES DO ACORDO DE REPARAÇÃO PARA OBRAS | 56 |
| CEARÁ PODE SE TORNAR UM DOS MAIORES HUBS DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO | 58 |
| GOVERNO ‘VAI FAZER DE TUDO’ PARA CONCLUIR REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA, DIZ PADILHA | 59 |
| EMPRESÁRIO TRANSFORMOU BARRA EM ‘NOVA MIAMI’ | 60 |
| G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO | 61 |
| CAMINHÃO FORA DO HORÁRIO DE AGENDAMENTO PODERÁ SER PROIBIDO DE ENTRAR NO PORTO DE SANTOS | 61 |
| PORTAL PORTOS E NAVIOS..... | 62 |
| TRANSBORDOS EM SANTOS TIVERAM QUEDA BRUSCA EM 2 ANOS | 62 |
| JOSÉ ROBERTO DUQUE ASSUME O POSTO DE HEAD COMERCIAL DA ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA..... | 64 |
| VLI REDUZ EM 7% EMISSÕES ESPECÍFICAS DE GASES DE EFEITO ESTUFA | 64 |
| APS LANÇA EDITAL PARA ESTUDOS SOBRE CONCESSÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE ITATINGA | 65 |
| NORCOAST APRESENTA SOLUÇÃO PARA DIMINUIR OS IMPACTOS DA SECA NO AMAZONAS | 65 |
| SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO TECON VILA DO CONDE PARA APOIAR LOGÍSTICA DO AMAZONAS DURANTE SECA | 65 |
| VALE E WILSON SONS FIRMAM CONTRATO PARA DOCAGEM DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DE SANTOS..... | 66 |
| COREIA DO SUL INICIA CONSTRUÇÃO DE SEUS PRIMEIROS NAVIOS TRANSPORTADORES DE CO2 | 67 |
| COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE DO SENADO DEBATE MEIO AMBIENTE DA HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS NA QUARTA-FEIRA..... | 67 |
| ‘PROJECT FINANCE’ SERÁ OPÇÃO PARA OBTENÇÃO DE GARANTIAS NA CONSTRUÇÃO NAVAL | 68 |
| MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA | 69 |
| ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPIING.COM E NO LINKEDIN.COM | 69 |



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ENTIDADES APOIAM AUTORIDADE PORTUÁRIA SOBRE ESPERAR PARA ATIVAR O TERMINAL STS10 NO PORTO DE SANTOS

Elas concordam que acessos são necessários antes de qualquer coisa

Por Ted Sartori



Para a APS, se o STS10 estivesse funcionando atualmente, conforme foi projetado, a região da Alemoa estaria completamente travada hoje (Divulgação/ SPA)

Apesar da polêmica e das disputas envolvendo o STS10, área que será destinada para contêineres e que originalmente fica no cais do Saboó, no Porto de Santos, entidades do setor consultadas por A Tribuna compreenderam a ideia do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, sobre o caso. No último dia 1º de agosto, em entrevista coletiva, ele disse que o STS10 não será viabilizado antes da construção de dois viadutos na Alemoa, previstos para 2028.

Presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa avalia que se trata de uma decisão acertada e bastante coerente da APS. “Realmente o acesso rodoviário é um dos grandes gargalos que existem para o Porto de Santos. E um terminal de contêineres só vai aumentar essa demanda de caminhões para o Porto. Vale ressaltar outra obra de infraestrutura de suma importância, que é o aprofundamento do canal para 16 metros, para que esse novo terminal possa operar recebendo os maiores navios porta-contêineres existentes hoje”, argumenta.

O próprio Pomini lembrou na mesma ocasião que, caso o STS10 estivesse funcionando atualmente, conforme foi projetado, a Cidade estaria totalmente parada na região da Alemoa. “Antes de expandirmos e pensarmos em novos terminais, é preciso que tenhamos vias de acesso adequadas”, ressaltou na entrevista.

Diretor-presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Silva também considera “adequada” a posição da APS. “Entendemos que o Porto precisa crescer em sintonia com os modais que serão utilizados para o escoamento dos produtos para evitar gargalos e conflitos na relação porto-cidade”.

Outros argumentos

O presidente da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (AMA), João Maria Menano, entende que a APS tem razão no pensamento logístico e técnico da questão, mas ressalta que gestões municipais, estaduais e da própria Autoridade Portuária anteriores foram avisados a respeito.

“Também causa indignação que estejam sendo realizadas, neste momento, duas passarelas entre as marginais da Anchieta, entre o viaduto da Alemoa e o Rio Casqueiro, sem que dois braços de pouco mais de 20 metros não interliguem os funcionários do bairro industrial da Alemoa. Mesmo como rota de fuga de ciclistas e de prestadores de serviço que, diariamente, atravessam a linha férrea – graças a Deus cada vez mais operante – por cima dos trilhos”, argumenta.

Menano também observa a respeito das divergências a respeito das competências das obras, que acabam atrapalhando. “Sendo agora a Ecovias a fazer o viaduto do Saboó à Anchieta, cai por terra aquele discurso ineficiente dos entes políticos de que isto é obrigação da União, aquilo do Estado e aquele outro do Município. Isso não convence e, depois, não se mostra real na prática. Pode uma

divergência entre entes políticos criar gargalos no Porto de Santos e ninguém ser responsabilizado pela prioridade na opção do local errado dos dois viadutos da Zona Noroeste?”, emenda.

O presidente da AMA também ressaltou para que sejam dadas as ampliações aos terminais de contêineres que eles pedem e necessitam, “mas que se licite o Saboó para não perdermos cargas para outros portos e as pessoas possam trabalhar nos diferentes tipos de cargas”.

Em breve, diz ele, haverá incapacidade também na carga de projetos e nos veículos de importação e exportação, com dificuldades ainda maiores do que hoje em berços de fertilizantes, granéis sólidos e granéis líquidos. “O Saboó, caso licitado para cargas e contêineres, precisa de dois ou três anos de obras para reforço de cais”, acredita Menano.

Apesar de apoiar com veemência a transferência do terminal de passageiros para o Centro de Santos, o empresário acha que não é admissível que se percam metros quadrados importantes para a logística de cargas. “O terminal de passageiros tem de ficar no Centro, porém mais perto dos armazéns 1, 2 e 3 e não tirando área já ocupada por cargas no Saboó”, acrescenta.

O Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), que representa os armadores, preferiu não se pronunciar no momento sobre o assunto.

Principais terminais de contêineres do Porto se posicionam

A Tribuna procurou os dois principais terminais de contêineres do Porto. Pela Santos Brasil, o diretor-presidente, Antonio Carlos Sepúlveda, afirma que novos projetos devem ser desenvolvidos sem interferir negativamente com a eficiência do Porto e o bom funcionamento dos municípios portuários.

“As autoridades portuárias devem zelar pela equalização da capacidade dos acessos marítimo, rodoviário e ferroviário com a capacidade dos terminais. A boa gestão dessas capacidades aumenta a competitividade do Porto e reduz o impacto da operação portuária no meio ambiente, principalmente emissão de gases efeito estufa”, comenta.

Já a Brasil Terminal Portuário (BTP), em nota, acredita que a modernização da infraestrutura portuária deve ocorrer simultaneamente à expansão da capacidade em novas áreas, não apenas com obras civis para a entrega de mais viadutos na Alemoa, mas também com novas rodovias de acesso, dragagem no canal de navegação e aumento do transporte ferroviário e de cabotagem.

“É urgente e imperativa a ação para aumentar a capacidade de operação de contêineres no Porto de Santos. De fato, todos esses investimentos devem estar em sinergia e serem realizados simultaneamente, pois somente sendo tratados de forma concomitante, podem contribuir para o desenvolvimento da infraestrutura e para a representatividade do País no comércio exterior”, afirma.

Apesar de a APS negar esgotamento para a movimentação de cargas no Porto de Santos, a BTP afirma que o complexo portuário santista entrará em colapso até 2026 se nada for definido e começar a ser feito agora, ressaltando que a afirmação já considera as expansões contratadas dos terminais do complexo santista.

“Um novo terminal, como o STS10, levará ao menos quatro anos para estar 100% operacional. Por essa razão, as obras civis para expandir a rede rodoviária podem ocorrer simultaneamente - elas não têm impacto sobre a execução do plano em termos de aumento da capacidade de movimentação de contêineres em Santos. Adicionalmente, mesmo com o STS10 elevando a capacidade de movimentação de contêineres, ele movimentaria volumes significativos de cargas de transbordo, o que não causaria impacto na infraestrutura viária”, argumenta.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2024

TCU PEDE RETOMADA DE LICITAÇÃO DE TERMINAL DE CONTÊINERES DISPUTADO NO PORTO DE SANTOS

Em 1º de agosto, a Autoridade Portuária de Santos disse que STS10, no cais do Saboó, não sairia antes de 2028

Por ATribuna.com.br



Área do terminal STS10, no cais do Saboó, próxima ao Parque Valongo, é alvo de disputa entre grandes empresas de contêineres do Porto (Alexander Ferraz/ AT)

O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou que o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e a Autoridade Portuária de Santos (APS) retomem em até 30 dias a licitação do terminal STS10, no cais do Saboó, no Porto de Santos. A solicitação ocorreu após a área técnica do TCU fazer uma auditoria sobre a paralisação do processo, há quase dois anos.

Em 1º de agosto, o presidente da APS, Anderson Pomini, disse em entrevista que o STS10 não seria viabilizado antes da construção de dois viadutos na Alemoa, com conclusão prevista para 2028. Isso porque o atual viário não suportaria, segundo ele, o aumento do fluxo de caminhões gerado por um novo megaterminal.

O despacho do Tribunal ao MPor determina a imediata retomada da licitação do STS10, em caso de não haver demonstração objetiva, definitiva e fundamentada que comprove a vantagem da adoção de solução diversa. O terminal, diz o TCU, visa solucionar o problema de falta de capacidade para contêineres no Porto.

O relatório do TCU também pede o encerramento do contrato com o terminal multipropósito Ecoporto, que funciona em parte do STS10. O arrendamento venceu em 2023 e já foi prorrogado por três vezes, com último prazo até dezembro deste ano.

Pressões

A retomada da licitação do STS10 ganhou apoio de entidades ligadas a donos de cargas que utilizam o porto santista para, principalmente, exportações. Ações urgentes são pedidas pela Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), além do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), de armadores de contêineres, e do Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé).

Ofícios foram encaminhados pela entidade da indústria paulista aos ministros da Casa Civil e do MPor explicando os gargalos existentes no cais santista e pedindo soluções, como a do novo terminal.

No documento, assinado por Josué Gomes da Silva, presidente da Fiesp, a entidade destaca que a utilização da capacidade para movimentar contêineres em Santos já atinge 93%, patamar considerado preocupante e que requer ações para saná-lo ou minimizá-lo no curto e médio prazo. Ressalta que esse percentual está substancialmente acima dos 70% recomendados pela Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) para assegurar eficiência operacional nas operações portuárias.

A proposta do STS10 é a única existente hoje para se erguer um novo terminal de contêiner em Santos. O último projeto instalado é de 2013. A licitação está paralisada desde 2022 e a retomada é de responsabilidade da APS, que recebeu essa autonomia este ano.

Segundo aponta a Fiesp, o STS10 tem capacidade projetada de 2,3 milhões de TEU (unidade de medida de um contêiner padrão de 20 pés) ao ano e traria o Porto de volta para a zona de eficiência operacional na movimentação desse tipo de carga. “Por isso, é preciso acelerar o processo de



concessão desse terminal”, ressalta. E acrescenta: o porto santista dispõe de capacidade para movimentar 5,3 milhões de TEU ao ano, mas já atingiu 5 milhões no ano passado.

A entidade pede no documento que deve ser preservada a área originalmente prevista para o terminal, no Saboó, de forma a aproveitar ganhos de escala com um terminal de grande porte como o STS10. Há possibilidade de transferi-lo para o final do canal, na Vila dos Criadores, local com vários problemas - desde ambientais a fundiários - e dividir a área do Saboó entre o Ecoporto, um novo terminal de cruzeiros e a ampliação da BTP.

Nada disso

A APS afirma que o Porto de Santos não esgotou a capacidade de movimentação de contêineres, estimada em 5,9 milhões. A administração portuária estima, ainda, que a capacidade aumente para 6,1 milhões até o final deste ano. O presidente da APS, Anderson Pomini, afirma que não haverá colapso porque estão sendo feitos investimentos para ampliar a capacidade. Ele cita que há uma disputa de grandes armadores e uma narrativa que não se sustenta.

APS critica Corte de Contas e minimiza importância de relatório

A Reportagem apurou que a Autoridade Portuária de Santos (APS) recebeu a solicitação do Tribunal de Contas da União (TCU) no início de agosto, mas não considerou retomar o processo de licitação no prazo determinado.

Num documento de 20 páginas à Corte de Contas, com ilustrações, a APS teceu vários argumentos sobre a complexidade em adotar todas as medidas requeridas no relatório relativas ao Porto de Santos, entre elas a retomada do STS10 no prazo estipulado.

A APS faz uma crítica ao Tribunal, alegando que, desde 2022, o projeto do terminal foi preterido, considerando a desestatização do Porto, e que “não gerou, desde então, maiores questionamentos ou interrogações por parte do Tribunal, como ora verificado”.

A privatização da administração do Porto de Santos foi descartada pelo Governo Federal a partir de 2023, com a posse do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e, com isso, abandonado o projeto de construção do novo terminal de contêineres em Santos. A resposta da APS contesta as conclusões do relatório do TCU, ao afirmar que “diversos documentos e informações importantes foram ignorados, ou teriam passado despercebidos pela análise da equipe técnica do Tribunal”.

Procurada, a APS respondeu em nota, por meio da assessoria de imprensa, minimizando a importância do relatório do TCU, dizendo que houve apenas um parecer do setor técnico do órgão, com recomendações ao MPor e fazendo sugestões. Que após consultar a APS, o Ministério acatou suas explicações e informou ao Tribunal que o Porto “opera normalmente, com eficiência, e consegue atender a demanda”. E que com projetos de expansão e outros investimentos públicos e privados em curso poderá garantir atendimento da demanda de cargas, inclusive contêineres, até depois de 2030.

Procurado, o TCU informou, via assessoria de imprensa, que não faria comentários adicionais sobre o processo, pois não há decisão do Tribunal ou documentos públicos no momento. O assunto está na relatoria do ministro Jhonatan de Jesus.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2024

ENTENDA COMO FUNCIONA A NAVEGAÇÃO DE CABOTAGEM E POR QUE É SOLUÇÃO ECONÔMICA DE TRANSPORTE

Transporte marítimo de mercadorias entre portos dentro do país é também seguro e gera menos impactos ambientais

Por Ted Sartori

Bicicletas, motos, patinetes, geladeiras, medidores de energia, ração animal e até banheiras. Os produtos são diversos, mas o modo de levá-los pode ser o mesmo: a cabotagem. Trata-se do processo de transporte de cargas marítimas ao longo da costa de um mesmo país, ou seja, de um porto a outro.



São preenchidos 20 contêineres por semana no armazém da Costa Brasil e cada um leva duas horas para ficar completo; depois, as caixas metálicas seguem para os portos (Alexsander Ferraz/ AT)

O sistema, no entanto, não é restrito a contêineres lotados de um mesmo item, rotina de grandes indústrias e distribuidores. Empresários que desejam transportar pequenos volumes também podem se utilizar da cabotagem fracionada, modalidade onde é possível compartilhar espaço e frete em contêiner, trazendo muitas vantagens.

“É uma etapa de aculturação. A carga fracionada sempre foi trabalhada com o modal rodoviário. Temos clientes que preferem esse segmento - e atendemos a ele - muito em função da rapidez. Mas, em qualquer cenário que você olhar, a cabotagem é mais atrativa. Não só em termos econômicos como em questões de segurança e de meio ambiente”, explica o gerente sênior de negócios da Costa Brasil, Amilton Cássio. Segundo ele, o custo, bem abaixo do rodoviário, faz diferença no produto final.

De tudo um pouco

Os itens citados no início do texto - e outros tantos, incluindo matérias-primas, são encontrados no armazém da operadora de transporte multimodal, localizado em Guarulhos, na região metropolitana de São Paulo, onde A Tribuna esteve. “A gente recebe as cargas dos nossos fornecedores e clientes que estão em Manaus (AM) e da operação de coleta que fazemos aqui em São Paulo e demais estados. Elas partem daqui”, afirma Amilton.

A Costa Brasil trabalha com carga fracionada há 10 anos e também possui bases operacionais em Santos, Cubatão (mais voltada para a siderurgia), Itajaí (SC) e Manaus, operando com vários armadores nos portos de Manaus, Pecém (CE), Suape (PE), Salvador (BA), Vitória (ES), Itaguaí (RJ), Paranaguá (PR), Itajaí, Rio Grande (RS) e, claro, Santos.

“É até redundante falar, mas o Porto de Santos é o mais importante do Brasil e, para a cabotagem, é igual. É o que recebe e abastece carga pelas regiões Sul e Sudeste. Não é à toa que estamos em Guarulhos. É uma questão estratégica. Poderíamos ter o armazém no nosso terminal de Santos, mas isso dificulta para o cliente entregar carga lá. Descer e subir a Serra não é coisa simples. Eles preferem entregar aqui e para a gente está perfeito. Lógico que temos outras bases, mas o movimento de Santos é muito maior”, argumenta.

Convencimento

O gerente sênior de negócios da Costa Brasil revela que a empresa está iniciando operação de carga fracionada nos portos do Nordeste. “A gente também enxerga a região como um potencial mercado para a carga fracionada, que hoje é 100% transportada por rodovias. Não temos, infelizmente, uma malha ferroviária que atenda o interior do Brasil. E aí é só caminhão. Tentamos mudar essa perspectiva, essa forma de levar. O Nordeste já é, de certa forma, abastecido por cabotagem, mas ainda full contêiner (totalmente carregado)”, argumenta.

A diferença nos prazos ainda pesa contra a cabotagem, lembra Amilton, embora reforce os outros benefícios. “Se para Manaus a gente chega muito próximo, para o Nordeste você tem um caminhão que vai daqui para lá em cinco, seis dias, mesmo com as estradas não sendo lá essas coisas. E a cabotagem demora um pouco mais, próximo de dez dias. Ainda faz diferença, mas a gente tenta explicar para o usuário, os fornecedores e compradores dessa região, para que olhem isso como uma alternativa interessante: em termos de segurança não tem comparativo, no custo é muito melhor e ainda há a questão da sustentabilidade”.

Não bastassem as etapas de convencimento dos interessados, ainda existe o desconhecimento a respeito do modal. “Há clientes que não sabem o que é cabotagem, não têm conhecimento de como funciona. Temos que atrair mais gente para esse segmento, que é extremamente importante”, afirma o gerente.



Todo cuidado com a carga: as frágeis ficam por cima e mais protegidas para evitar avarias no transporte (Alexsander Ferraz/ AT)

Carga fracionada

A carga fracionada exige extremo cuidado com a acomodação em contêineres de 40 pés, geralmente os utilizados pela Costa Brasil e destinados à produtos secos. “Tenta-se ser o mais homogêneo possível dentro de um universo heterogêneo, justamente para preservar a integridade do que transportamos. O espaço precisa ser bem utilizado. A gente vende espaço”,

lembra o gerente sênior de negócios da Costa Brasil, Amilton Cássio.

Como é

A inclusão no contentor vai de 20 a 50 produtos distintos, dependendo dos tipos, afirma o gerente da empresa. “Quanto mais mix tiver, melhor. A gente tenta otimizar ao máximo. Temos o início da operação aqui (no armazém da operadora em Guarulhos) e o final na ponta rodoviária.

Contêineres

São estufados em torno de 20 contêineres por semana no armazém de Guarulhos. Ficam, no máximo, três dias no local. O processo para encher cada um demora aproximadamente duas horas, de acordo com a complexidade.

Amilton usa a simplicidade do cotidiano para definir como tudo é realizado. “É como quando a gente vai à feira com a esposa e ela pede para colocar o tomate em cima das compras. Aqui temos muitos ‘tomates’, cargas frágeis. Imagine, por exemplo, que houve a compra de uma banheira, que demora de 25 a 30 dias para chegar e acontece algum tipo de avaria. A dor de cabeça é absurda e a reposição, demorada. Se eu for levar para colocar em prateleira, o cuidado é igual pela mesma razão. O trabalho tem que ser bem feito”, explica.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 11/08/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

AGÊNCIA PROMOVE DIÁLOGO PARA DESENVOLVER PROJETO DE CONCESSÃO DA HIDROVIA DO RIO PARAGUAI

A visita à Argentina é uma forma de debater com empresas de navegação e órgãos governamentais a fim de estabelecer futuros padrões elevados de serviços para a hidrovía



Brasília, 12/08/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza, nesta semana, visita à Argentina a fim de discutir com empresas de navegação e órgãos governamentais locais o projeto de concessão da Hidrovía do Rio Paraguai.

O objetivo da ida para a Argentina é apresentar o que está sendo elaborado para o projeto da hidrovía pensando na melhor forma de desenvolvimento do Rio Paraguai. Essa é a primeira etapa da

missão Mercosul, que se estende até sexta-feira (16), e vai contemplar a ida à Argentina e ao Uruguai.

Com a visita será possível entender a visão das empresas de navegação argentinas para o desenvolvimento da exploração da hidrovia. O diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, explicou que “queremos uma hidrovia eficiente do ponto de vista operacional tanto no trecho brasileiro, quanto nos trechos paraguaio e argentino”.

A partir desses diálogos, a ANTAQ poderá elaborar um projeto hidroviário com melhores padrões de nível de serviço, formas de cobranças de tarifas mais efetivas e aumentar a eficiência do projeto.

Nesta segunda-feira, a comitiva da Agência também se reuniu com representantes da Embaixada do Brasil em Buenos Aires e, na terça-feira (13) pela manhã, a expectativa é que seja feita uma visita técnica ao Puerto de Dock Sud antes da partida para o Uruguai.

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: 12/08/2024

ANTAQ ABRE CONSULTA PÚBLICA PARA DOIS PROJETOS DE ARRENDAMENTO DE TERMINAIS DE PASSAGEIROS

Um dos terminais está localizado no Porto de Maceió (AL) e o segundo no Porto de Recife (PE)



Foto: Porto de Maceió (AL)

Brasília 12/08/2023 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) abriu, nesta segunda-feira (12), a Consulta Pública 09/2024 e a Consulta Pública 10/2024, que tratam dos projetos de arrendamento dos Terminais Marítimos de Passageiros (TMPs) de Maceió (AL) e de Recife (PE), respectivamente.

A Consulta Pública 09/2024 tem como objetivo obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento de área localizada no Porto de Maceió, denominada TMP - Maceió, destinada à movimentação de passageiros.

Por sua vez, a Consulta Pública 10/2024 visa obter contribuições, subsídios e sugestões para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos, relativos à realização de certame licitatório para o arrendamento da área vinculada ao Porto do Recife/PE, denominada TMP - Recife, destinada à movimentação de passageiros.

Contribuições

- Consulta Pública 09/2024

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do TMP - Maceió estão disponíveis neste link. A data da audiência pública será definida em breve.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até às 23h59 do dia 10 de outubro de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 075/2024
Página 11 de 69
Data: 12/08/2024
www.mercosshipping.com.br
mercoshipping@mercoshipping.com.br

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia092024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

- Consulta Pública 10/2024

As minutas jurídicas e documentos técnicos relativos à consulta pública do TMP - Maceió estão disponíveis neste link. A data da audiência pública será definida em breve.

O período para a realização das contribuições escritas se estende até às 23h59 do dia 25 de setembro de 2024, exclusivamente por meio e na forma do formulário eletrônico disponível no site da ANTAQ, não sendo aceitas contribuições enviadas por meio diverso.

Será permitido anexar imagens digitais, tais como mapas, plantas e fotos exclusivamente através do email: anexo_audiencia102024@antaq.gov.br mediante identificação do contribuinte e no prazo estipulado neste aviso. O envio do anexo em email não dispensa o envio da contribuição por escrito no formulário eletrônico.

Caso o interessado não disponha dos recursos necessários para o envio da contribuição por meio do formulário eletrônico, poderá fazê-lo utilizando o computador da Secretaria-Geral (SGE) desta Agência, em Brasília/DF, ou nas suas Unidades Regionais, cujos endereços se encontram disponíveis no sítio da ANTAQ.

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: 12/08/2024



Ministério da Economia

GOV – BR – MINISTÉRIO DA ECONOMIA - DF

RENAN FILHO ASSINA ORDEM DE SERVIÇO DE R\$192 MILHÕES PARA RETOMAR TRABALHOS E CONCLUIR COMPLEXO DE VIADUTOS DA BR-020, EM FORMOSA (GO)

Obra beneficia tanto moradores da região do entorno do Distrito Federal quanto escoamento de cargas do estado goiano. Cerca de 100 mil pessoas serão beneficiadas

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assina nesta terça-feira (13), às 10h, a ordem de serviço para a retomada do complexo de viadutos na BR-020/GO, no trecho que atravessa o município de Formosa (GO) e vai beneficiar diretamente cerca de 100 mil pessoas. Serão quatro interseções com dois viadutos em cada, além da implantação de vias marginais. O ato de assinatura tem presença confirmada do vice-governador de Goiás, Daniel Vilela.

As obras, que receberão um investimento de R\$ 192 milhões, têm como objetivo aliviar o tráfego e aumentar a segurança dos motoristas que utilizam a rodovia. Cerca de 10 mil veículos passam pelo trecho diariamente, principal ligação entre a cidade e o Distrito Federal. Além disso, o trecho é fundamental para o escoamento de grãos, sendo uma rota estratégica para o transporte de produtos

agrícolas. Com as melhorias, os caminhoneiros terão maior facilidade e agilidade no transporte desses produtos essenciais para a economia regional.

Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa poderão comparecer ao evento sem a necessidade de credenciamento prévio.

SERVIÇO

- O quê: Assinatura da Ordem de Serviço da Travessia Urbana de Formosa na BR-020/GO
- Quando: Terça-feira, 13 de agosto, às 10h
- Local: BR-020/GO, Km 5,60, Formosa/GO

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério da Economia - DF

Data: 12/08/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

ECOVIAS REALIZA OBRAS DE MANUTENÇÃO E CONSERVAÇÃO EM TODO O SISTEMA ANCHIETA-IMIGRANTES

Redação Portogente

Intervenções têm o objetivo de manter a segurança viária e o conforto dos motoristas

O Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela concessionária Ecovias, receberá serviços de manutenção em todos os trechos de suas rodovias, no período de 12 a 18 de agosto. As obras têm como objetivo manter a qualidade das vias, a segurança e o conforto dos usuários.

Para toda a extensão da Via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, nas duas direções, estão programadas intervenções de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação e reparo em defensas metálicas, que irão acontecer das 8h às 17h e das 21h às 5h. Já para o período noturno, em todo o trecho e em ambos os sentidos da via, estão previstos os trabalhos de sinalização vertical e horizontal de placas.



Foto: Divulgação

Ao longo de toda a Rodovia dos Imigrantes, entre o km 11 e km 70, em ambos os sentidos, das 8h às 17h e das 21h às 5h, serão realizados os serviços de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além da implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, recuperação de barreiras de concreto e reparo em defensas metálicas. Ainda em todo o trecho e nos dois sentidos da rodovia, durante o período noturno, das 21h às 5h, serão realizados os trabalhos

de implantação de drenagem, de sinalização, manutenção de placas e manutenção em postes de iluminação.

As rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, em toda a extensão e em ambos os sentidos, receberão trabalhos de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação e reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Para as mesmas rodovias, no período noturno, das 21h às 5h, estão previstos trabalhos de sinalização vertical e horizontal de placas.

Nas Interligações Baixada e Planalto, assim como na saída de Guarujá pela SP-248, nos dois sentidos e em toda a extensão das vias, serão executados serviços de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação, reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h. Para o período noturno, entre 21h e 6h, estão programados os serviços de sinalização vertical e horizontal de placas.

Demais serviços, como os de varrição manual e mecanizada, cata-papel, coleta de lixo e entulho, poda, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail também serão realizados nas rodovias. Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Bloqueios

De 12 a 15 de agosto, das 20h às 5h, a pista Sul da Via Anchieta será bloqueada no trecho de serra para obras. Nesse período, a descida para o litoral será realizada pela pista Norte da Anchieta e pista Sul da Imigrantes. Já a subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

Nos dias 16 e 17 de agosto, entre 23h30 e 5h30, a pista Norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista Norte da Via Anchieta.

As datas e horários dos bloqueios podem ser alterados conforme as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 12/08/2024

CONAB AMPLIA PRAZO PARA ENVIO DE PROPOSTAS DE COMPRA E DISTRIBUIÇÃO DE SEMENTES

Redação Portogente

A nova data limite para o envio da documentação passou para o próximo dia 18 para os agricultores e agricultoras das regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste do Brasil

As organizações familiares terão mais tempo para enviarem as propostas de compra e distribuição de sementes e materiais propagativos, como mudas, entre outros, por meio do Programa de Aquisição de Alimentos (PAA) para a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab). O prazo limite para o envio dos projetos foi prorrogado. As inscrições seriam encerradas na última sexta-feira (9), mas o período foi ampliado. A nova data limite para o envio da documentação passou para o próximo dia 18 para os agricultores e agricultoras das regiões Centro-Oeste, Sul e Sudeste do Brasil. Para o Norte e Nordeste, o novo prazo limite se estendeu para até o dia 25 de agosto.



Foto: Agência Brasil

A medida foi tomada para oferecer aos agricultores mais tempo para formular os projetos e facilitar o envio das propostas para a Conab. A modalidade que está recebendo inscrições é a de Compra com Doação Simultânea (CDS) para aquisição e doação de sementes e de materiais propagativos locais, tradicionais, crioulos ou convencionais varietais.

Nesta etapa não serão recebidas propostas para fornecimento de alimentos destinados diretamente ao consumo. Vale ressaltar também que não serão adquiridas sementes híbridas ou geneticamente modificadas.

As associações e/ou cooperativas da agricultura familiar interessadas em participar da operação devem preencher as propostas no sistema do PAANet. No entanto, os projetos não devem ser

transmitidos pelo sistema, e sim salvos para serem enviados por e-mail para as Superintendências Regionais da Companhia no estado. As propostas devem informar o público beneficiário, a quantidade por família recebedora e a forma de distribuição, a área e o período de plantio e a forma de realização do acompanhamento técnico para o plantio. Também é necessário conter documento, encaminhado pelo demandante, que ateste a necessidade da doação para a garantia da segurança alimentar e nutricional das famílias, indicando as informações acima.

Um Comitê técnico composto pelo Ministério do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA), MDS e Conab avaliará as propostas. Terão prioridades aquelas que contam com participação de povos indígenas, povos e comunidades tradicionais, assentados da reforma agrária, mulheres e juventude rural, conforme definições do Grupo Gestor do PAA e do MDS, elencadas na Lei nº 14.628, de 20 de julho de 2023. Além disso, as unidades recebedoras também serão avaliadas e contarão para o ranqueamento das propostas apresentadas. Terão preferência as entregas que priorizarem a participação de povos indígenas, quilombolas e demais povos e comunidades tradicionais.

As sementes adquiridas no âmbito do PAA deverão cumprir as exigências das normas vigentes. Para garantir a qualidade, a organização fornecedora deverá entregar à Conab boletim, resultado, certificado ou comunicado de análise de sementes. Porém, essas informações serão prestadas apenas para os projetos que se classificarem para a fase de contratação. A entrega do produto adquirido está condicionada a obtenção de resultados adequados nos padrões divulgados pela Companhia ou em pareceres técnicos de instituições reconhecidas de pesquisa e assistência técnica.

Os preços para a venda dos materiais propagativos serão definidos de acordo com a média de três cotações no mercado local ou regional realizada pela Conab. Cada organização fornecedora poderá acessar até o valor máximo de R\$ 1,5 milhão por ano, sendo que o limite por unidade familiar é de R\$ 15 mil. Vale destacar que o limite não é exclusivo e concorre com a aquisição de alimentos, ou seja, caso a organização ou família já tenha enviado proposta com produtos alimentícios precisa considerar o valor recebido anteriormente de forma que não ultrapasse o teto estabelecido pelas normas da CDS.

O PAA é coordenado pelos ministérios do Desenvolvimento e Assistência Social, Família e Combate à Fome (MDS), do Desenvolvimento Agrário e Agricultura Familiar (MDA) e executado pela Conab, além de estados e municípios.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 12/08/2024

COP30 COMO FÓRUM DA ECONOMIA AZUL DOS PORTOS

Editorial Portogente

Os diferenciais surgem de inovações e insights profundos

A economia azul, como é classificado o processo de exploração, preservação e regeneração do ambiente marinho, é pauta mundial do setor portuário. A cúpula global, dedicada à promoção e desenvolvimento dessa economia, vem realizando várias conferências relacionadas a esse tema. Ao sediar a 30ª Conferência das Partes sobre Mudanças Climáticas (COP30), em novembro de 2025, no Pará, o Brasil há que ser o fórum mundial para debater o desenvolvimento sustentável dos recursos costeiros.



Foto: Divulgação

Veja mais: O advento do futuro comércio internacional brasileiro - Portogente



<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116038-o-advento-do-futuro-comercio-internacional-brasileiro>

Será o momento oportuno de promover uma conferência reunindo autoridades portuárias do mundo todo, no âmbito do desenvolvimento sustentável dos recursos costeiros. O desenvolvimento portuário com inovação é também um compromisso evidente com a sustentabilidade. Papel principal dos Portos Inteligentes (Smarts Ports). Ocasião para gerar ideias e troca de experiências, com foco em logísticas ágeis, energia limpa e construção de comunidades saudáveis, respeitadas, com novas percepções e linguagens, bem como novos conceitos.

Veja mais: Navios Verdes: a estrada para zerar emissões no transporte marítimo - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116032-navios-verdes-a-estrada-para-zerar-emissoes-no-transporte-maritimo>

O fato dessa COP ocorrer em um estado da Amazônia, com um importante complexo portuário, constitui um cenário referencial para o debate do desenvolvimento da atividade portuária, com preservação da natureza e fomentar inovação. Essa discussão precisa incluir o papel e os limites da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), no que tange planejar e formular políticas; no sentido de promover o seu aprimoramento, como resultado de uma avaliação objetiva.

Veja mais: Nova Era da energia solar e do hidrogênio verde - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116028-nova-era-da-energia-solar-e-do-hidrogenio-verde>

Novas tecnologias inovam a atividade nos portos. Veículos não tripulados terrestres e aéreos, há muito veem sendo utilizados no suporte de várias atividades portuárias. Entretanto, a relação porto/cidade carece de ser tratada com conceito e estruturação, estrategicamente formulados, de modo a fomentar sinergias entre startups e portos, fatores modernos para construir soluções diferenciadas. Neste sentido, Portolnova será o espaço digital no Portogente, em breve, para se conviver, principalmente aprimorando as características da relação porto-cidade, por meio de comunicação eficaz e compartilhamento de conhecimento.

Veja mais: Um plano de ação para o porto de Santos offshore - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115557-um-plano-de-acao-para-o-porto-de-santos-offshore>

Não por outra coisa, Economia Azul é uma visão inovadora da atividade marítima e portuária, geradora de trabalho e riqueza de forma sustentável. Uma pauta em curso e inadiável, alinhada com os principais portos mundiais. COP30 é ocasião para discutir a atividade portuária do Brasil, num fórum global, com critério prático de progresso e ampliar a produtividade dos portos brasileiros. Como estratégia de rede através de logísticas blockchain e navios digitais.

Veja mais: Regionalizar o Porto de Santos como debate nacional - Portogente
<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116020-regionalizar-o-porto-de-santos-como-debate-nacional>

Fonte: Portal Porto Gente
Data: 12/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – A ELETROMOBILIDADE NO BRASIL: UM CRESCIMENTO PROMISSOR E DESAFIOS A SEREM SUPERADOS
DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



Os números das vendas de veículos eletrificados no Brasil em 2024 são mais do que animadores. A superação do total das vendas de 2023 em apenas sete meses demonstra um apetite crescente do consumidor brasileiro por soluções de mobilidade mais sustentáveis e eficientes. A crescente oferta de modelos, com destaque para os SUVs, e a maior conscientização sobre os benefícios ambientais e econômicos dos veículos elétricos são fatores que impulsionam essa tendência.

A eletromobilidade representa um marco importante na transição para uma matriz energética mais limpa e sustentável. A redução das emissões de gases poluentes e a diminuição da dependência de combustíveis fósseis são benefícios inegáveis dessa tecnologia. Além disso, os veículos elétricos são mais silenciosos e oferecem uma experiência de condução mais suave.

No entanto, para que a eletromobilidade se consolide no Brasil, é fundamental que o País invista em infraestrutura adequada. A expansão da rede de carregadores é um ponto crucial. Atualmente, a disponibilidade de pontos de recarga ainda é limitada, o que pode inibir a adesão de novos consumidores. É preciso que o Governo, as empresas privadas e a sociedade civil trabalhem em conjunto para ampliar a infraestrutura de carregamento, tanto em áreas urbanas quanto nas rodovias.

Além da expansão da rede de carregadores, é fundamental investir em uma rede de serviços e manutenção especializada para veículos elétricos. A qualificação de profissionais e a criação de oficinas equipadas para atender às necessidades específicas desses automóveis são essenciais para garantir a satisfação dos consumidores.

Outro desafio a ser superado é a redução dos custos dos veículos elétricos. Embora os preços tenham caído nos últimos anos, os veículos elétricos ainda são mais caros que os modelos a combustão. O incentivo à produção nacional e a redução dos impostos sobre esses veículos podem contribuir para tornar a eletromobilidade mais acessível.

A eletromobilidade é um caminho sem volta. Os números demonstram que o futuro da mobilidade é elétrico. No entanto, para que o Brasil se torne um líder nesse mercado, é preciso superar os desafios e investir em infraestrutura, tecnologia e qualificação profissional. O Governo, as empresas e a sociedade como um todo têm um papel fundamental a desempenhar nesse processo.

Nesse cenário, os números das vendas de veículos elétricos no Brasil são promissores e indicam um futuro cada vez mais sustentável para a mobilidade no País. No entanto, para que essa transição seja bem-sucedida, é fundamental investir em infraestrutura, tecnologia e qualificação profissional. A eletromobilidade representa uma oportunidade única para o Brasil reduzir sua dependência de combustíveis fósseis, melhorar a qualidade do ar e construir um futuro mais sustentável para as próximas gerações.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

NAVEGAÇÃO INTERROMPIDA 1

A forte estiagem na região do Rio Amazonas deve começar a impactar a navegação a partir do próximo mês, interrompendo a passagem de navios nos trechos mais críticos da malha fluvial local, segundo empresários do setor. Segundo a indústria, os custos adicionais com transporte devido à seca vão chegar a R\$ 500 milhões até o final do ano. Atualmente, na região de Manaus (AM), o nível dos rios está menor do que o registrado em agosto do ano passado, quando a estiagem de 2023 atingiu seu pior momento.

NAVEGAÇÃO INTERROMPIDA 2

A interrupção à navegação nos rios da região amazônica tende a durar cerca de 60 dias. Mas, segundo o diretor do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam) e articulista do BE News, Augusto Rocha, essas restrições podem continuar até o final do ano, como ocorreu em 2023.

TROCA DE ACUSAÇÕES 1

A entrega do Contorno Viário da Grande Florianópolis (SC), ocorrida na última sexta-feira, dia 9, foi marcada por uma troca de acusações entre o ministro dos Transportes, Renan Filho (MDB-AL), e o governador de Santa Catarina, Jorginho Mello (PL). Na cerimônia, o ministro criticou a ausência do governador. “Eu duvido que ele tenha outra obra desse tamanho durante o governo dele. Eu, sendo governador, não perderia essa chance”, disse. A resposta de Jorginho veio logo depois, com um vídeo postado em suas redes sociais. Nele, ele ataca a postura do Governo Lula e o atraso na entrega. “Inaugurar uma obra em que o Governo não colocou um centavo, pra mim, não tem sendo”, destacou.

TROCA DE ACUSAÇÕES 2

O comentário do governador levou Renan Filho a fazer um vídeo criticando a posição do político catarinense. “Ele (o governador) fala que a obra está atrasada. Isso é óbvio, são 12 anos de atraso. Mas foi na gestão do presidente Lula que a obra foi entregue e eu nunca vi o Jorginho Mello fazer essa cobrança no governo passado. Jorginho, eles (a gestão de Jair Bolsonaro, que era apoiada por Jorginho Mello) tiveram quatro anos para entregar e não entregaram. Você estava no Senado, por que nunca falou nada?”

TROCA DE ACUSAÇÕES 3

O ministro ainda completou: “Jorginho, você nega a realidade e critica até parceria entre o poder público e a iniciativa privada. Essa é uma visão míope, que se traduz aí na sua gestão, que não estimula concessões que certamente poderiam melhorar bastante a infraestrutura de Santa Catarina”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

REGIÃO SUL - TCU PROPÕE MUDANÇAS EM CONCESSÕES DOS LOTES 3 E 6 DE RODOVIAS DO PR

Segundo relator, as alterações sugeridas estão relacionadas a obras já realizadas ou consideradas desnecessárias

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O leilão dos dois lotes foi previsto para dezembro deste ano, na Bolsa de Valores. Foto: Roberto Dziura Jr/AEN

O ministro do Tribunal de Contas da União (TCU) Walton Alencar Rodrigues propôs modificações nos lotes 3 e 6 das rodovias paranaenses, que estão previstas para serem leiloadas em setembro deste ano. Segundo o relator do processo, que analisa os documentos enviados há seis meses pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), as alterações sugeridas estão relacionadas a obras já realizadas ou consideradas desnecessárias. O voto do ministro,

apresentado durante sessão na última semana, foi aprovado por unanimidade e encaminhado à ANTT.

OS LOTES 3 E 6 INCLUEM RODOVIAS ESTADUAIS E TRECHOS DE ESTRADAS FEDERAIS NAS REGIÕES CENTRAL, NORTE, OESTE E SUDOESTE DO PARANÁ, ABRANGENDO CIDADES COMO LONDRINA, PONTA GROSSA, CASCAVEL E PATO BRANCO

Os lotes 3 e 6 incluem rodovias estaduais e trechos de estradas federais nas regiões central, norte, oeste e sudoeste do Paraná, abrangendo cidades como Londrina, Ponta Grossa, Cascavel e Pato Branco.

O Lote 3 prevê sete praças de pedágio, sendo cinco delas na BR-376, com tarifas variando entre R\$ 9,77 e R\$ 14,09. Este lote abrange uma extensão de 570 quilômetros, com investimentos estimados em R\$ 11 bilhões. A concessionária vencedora será responsável por duplicar 138 quilômetros, adicionar 24 quilômetros de faixas e construir cinco contornos urbanos em Apucarana, Arapongas, Califórnia e dois em Ponta Grossa.

Já o Lote 6 terá nove praças de pedágio, seis delas na BR-277, com tarifas entre R\$ 9,38 e R\$ 14,85. A concessão abrange 662 quilômetros e prevê investimentos de aproximadamente R\$ 13 bilhões. As obras incluem a duplicação de 445 quilômetros, construção de 31 quilômetros de faixas adicionais e dois contornos urbanos, em Marmeleiro e Lindoeste.

A previsão é que os editais dos lotes 3 e 6 sejam publicados até o próximo mês (setembro), com leilões marcados para dezembro deste ano na Bolsa de Valores. A assinatura dos contratos está prevista para 2025, com o início da cobrança das tarifas após essa etapa. As concessões terão duração de 30 anos.

Dos seis lotes de concessões, dois já foram leiloados e estão sob administração de empresas. A concessionária Via Araucária, responsável pelo Lote 1, gerencia 473 quilômetros em trechos das BR-277, BR-373, BR-376, BR-476, além das PR-418, PR-423 e PR-427, nas regiões de Curitiba, central e Campos Gerais. O Lote 2 está sob a responsabilidade do grupo EPR Litoral Pioneiro, cobrindo mais de 600 quilômetros nas BR-153, BR-277, BR-369, PR-092, PR-151, PR-239, PR-407, PR-408, PR-411, PR-508, PR-804 e PR-855, abrangendo as regiões de Campos Gerais, Norte Pioneiro e de Curitiba ao litoral do estado.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

NACIONAL - VENDAS DE ELETRIFICADOS LEVES EM 2024 JÁ SUPERA O ANO PASSADO

De janeiro a julho, mercado emplacou 94.616 veículos, superando o total de 2023

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



Do total de vendas, de 315.047, pelo menos 152.493 são veículos plug-in, com recarga externa (BEV e PHEV). Foto: Reprodução

As vendas de veículos eletrificados leves em julho no Brasil foram as melhores de 2024 até agora, levando o acumulado do ano a superar, em sete meses, o total de vendas de 2023.

De janeiro a julho, o mercado nacional emplacou 94.616 veículos leves eletrificados, ultrapassando os 93.927 de janeiro a dezembro de 2023. Os dados são da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE). Segundo a entidade, o ano passado já foi o melhor ano da história para a eletromobilidade no Brasil.

Com esses números, o mercado brasileiro também superou a marca simbólica de 300 mil veículos elétricos e híbridos leves em circulação no país, de diferentes tecnologias de eletrificação, desde o início da série histórica da ABVE.

Em julho, esse total chegou a 315.047, dos quais pelo menos 152.493 são veículos plug-in, com recarga externa (BEV e PHEV). Os demais são HEV flex, HEV a gasolina e MHEV (híbridos sem recarga externa).

Com 15.312 veículos, julho foi também o melhor mês de vendas de eletrificados de 2024 e o segundo da série histórica, só superado por dezembro (16.279).

“O interesse dos brasileiros por veículos elétricos é crescente e irreversível. O consumidor está se familiarizando cada vez mais com as novas tecnologias e se tornando mais consciente dos benefícios ambientais e das vantagens econômicas que estes veículos proporcionam”, afirma o presidente da ABVE, Ricardo Bastos.

Na comparação com junho de 2023, a alta foi de 6,4% neste ano. Já em relação ao mês de julho, os números mais que dobraram: foram 14.396 emplacamentos no mês contra 7.462 em julho do ano passado.

A participação dos veículos leves chegou a 7%, de acordo com a Federação Nacional da Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Segundo a ABVE, a expectativa é que as vendas superem os 150 mil veículos até o fim do ano.

Modelos

A crescente oferta de modelos de eletrificados também contribuiu para o crescimento do mercado. Entre janeiro e julho, o Brasil emplacou 301 modelos de eletrificados leves, um aumento de 21% sobre 2023 (248).

Os veículos plug-in representaram 66% desses modelos (198), sendo 62% de BEV (122) e 38% de PHEV (76). Os demais 34% são híbridos sem recarga externa (HEV, HEV Flex e MHEV).

O segmento de modelos mais emplacados são os SUV. Essa tendência de mercado esteve presente em 2023 e se mantém em 2024, segundo a entidade.

Os veículos plug-in, que incluem aqueles que movidos 100% a bateria (BEV) e os híbridos plug-in (PHEV), continuam mantendo a liderança de mercado em 2024, com 70% de participação em relação ao total de eletrificados. Os 30% restantes estão distribuídos entre os híbridos convencionais (HEV + HEV Flex + MHEV).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

REGIÃO NORDESTE - BAHIA É O ESTADO NORDESTINO LÍDER EM EXPORTAÇÕES AGRÍCOLAS

Volume de negócios atingiu US\$ 2,8 bilhões em produtos enviados ao mercado internacional no primeiro semestre deste ano

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Portos da Bahia foram responsáveis por 44,29% das exportações totais do Nordeste, evidenciando sua força econômica. Foto: Divulgação

O COMPLEXO DE SOJA, IMPULSIONADO PELA CRESCENTE DEMANDA GLOBAL, FOI O PRINCIPAL PRODUTO EXPORTADO, REPRESENTANDO 40,5% DO TOTAL. EM SEGUIDA, DESTACAM-SE OS PRODUTOS FLORESTAIS, QUE RESPONDERAM POR 25,64%, AS FIBRAS E PRODUTOS TÊXTEIS COM 15,15%, E O CACAU BAIANO, FAMOSO MUNDIALMENTE, QUE CONTRIBUIU COM 6,5% DAS EXPORTAÇÕES

A Bahia vem se destacando como uma potência na região Nordeste no agronegócio. O estado lidera as exportações agrícolas da região no primeiro semestre de 2024, conforme dados divulgados pelo Governo do Estado. Com um volume de negócios que atingiu US\$ 2,8 bilhões (cerca de R\$ 15,4 bilhões) em produtos enviados ao mercado internacional, a Bahia foi responsável por 44,29% das exportações totais do Nordeste, evidenciando sua força econômica.

O complexo de soja, impulsionado pela crescente demanda global, foi o principal produto exportado, representando 40,5% do total. Em seguida, destacam-se os produtos florestais, que responderam por 25,64%, as fibras e produtos têxteis com 15,15%, e o cacau baiano, famoso mundialmente, que contribuiu com 6,5% das exportações. Essa variedade de produtos não só demonstra a riqueza do portfólio agrícola da Bahia, como também ressalta a capacidade de adaptação e inovação dos produtores locais.

De acordo com o secretário da Agricultura da Bahia, Wallison Tum, “a variedade das commodities que exportamos é um espelho da riqueza e do dinamismo do nosso agronegócio, que continua a se expandir e a conquistar novos mercados”.

O sistema Agrostat, administrado pelo Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa), identifica a China como o principal destino das exportações baianas, absorvendo 45,41% dos produtos. Essa parceria estratégica com o gigante asiático não apenas consolida a posição da Bahia como um ator global, mas também destaca a importância do estado como um polo de agronegócio inovador e sustentável.

O Governo da Bahia informa também que segue investindo em tecnologias agrícolas avançadas e práticas sustentáveis, assegurando que a qualidade de seus produtos atenda aos mais rigorosos padrões internacionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

REGIÃO SUL - SANTA CATARINA RENOVA CONVÊNIO DE GESTÃO DE TRÊS AEROPORTOS

Governo Estadual estendeu por mais cinco anos o período de subdelegação dos equipamentos em Lages, São Joaquim e Rio do Sul/Lontras

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Aeroporto de São Joaquim foi reaberto em julho após 32 anos de inatividade e conta com uma pista de 1.300 metros de comprimento por 30 metros de largura. Foto: Jonatã Rocha/Secom

O Governo de Santa Catarina renovou por mais cinco anos o convênio de subdelegação de três aeroportos, atendendo à solicitação dos municípios: aeroportos de Lages, São Joaquim e Rio do Sul/Lontras. A Secretaria de Portos, Aeroportos e Ferrovias (SPAF) publicou as renovações no Diário Oficial do Estado.

O Governo Estadual, que detém a delegação dos aeroportos concedida pela Secretaria Nacional de Aviação Civil (SAC), pode subdelegar a gestão aos municípios, como já acontece atualmente.

“A renovação destas subdelegações é também a renovação do compromisso do governador Jorginho Mello (PL) com o desenvolvimento do setor aéreo. Ao manter a gestão com os municípios, permitimos que o cuidado mais próximo esteja alinhado com as demandas locais e o Estado não fica impedido de apoiar com investimentos, quando eles forem necessários”, afirmou Ivan Amaral, secretário de Portos, Aeroportos e Ferrovias.

O Aeroporto de São Joaquim, reaberto em julho após 32 anos de inatividade, conta com uma pista de 1.300 metros de comprimento por 30 metros de largura, operando visualmente durante o dia e autorizado a receber voos diurnos da aviação geral (executivos, saúde e segurança). O aeroporto é visto como essencial para o desenvolvimento turístico da Serra Catarinense.

O Aeroporto Federal Antônio Correia Pinto de Macedo, em Lages, possui uma pista de 1.532 metros de comprimento e 30 metros de largura, apta a receber operações diurnas e noturnas de aviação geral.

O Aeroporto Helmuth Baumgarten, em Rio do Sul/Lontras, dispõe de uma pista de 1.077 metros de comprimento e 23 metros de largura, também apta para operações diurnas e noturnas de aviação geral, atendendo a toda a região de Rio do Sul e do Alto Vale.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/08/2024

REGIÃO CENTRO-OESTE - GOVERNO DE GOIÁS LANÇA SELEÇÃO COM 39 VAGAS PARA SEINFRA

Vagas são para engenheiros, arquitetos e assessores técnicos, com salários variando de R\$ 5 mil a R\$ 10,8 mil

Por **YOUSEFE SIPP** yousefe.sipp@redenews.com.br



Seinfra dedica-se à formulação e execução de políticas públicas de habitação social, distritos industriais, saneamento básico e obras públicas

O Governo de Goiás abriu um processo seletivo simplificado para contratar 39 profissionais que atuarão na Secretaria de Estado da Infraestrutura (Seinfra). Segundo o edital, as vagas são para engenheiros, arquitetos e assessores técnicos, com salários variando de R\$ 5 mil a R\$ 10,8 mil.

As inscrições estão abertas desde sexta-feira, dia 9, e disponíveis pelo Portal de Seleção do Governo de Goiás. O processo, conduzido pela Secretaria de Estado da Administração (Sead), consistirá em duas fases: análise curricular e entrevista. Os aprovados terão jornada de trabalho de 40 horas semanais na sede da Seinfra, em Goiânia, com possibilidade de viagens dentro do estado conforme a necessidade.

O contrato inicial terá duração de três anos, podendo ser prorrogado por até cinco anos. As inscrições devem ser feitas até o dia 23 deste mês, com taxas entre R\$ 50 e R\$ 80, dependendo do cargo escolhido.

Entre os cargos disponíveis estão engenheiro (júnior, pleno e sênior), arquiteto (júnior e pleno) e assessor-técnico (com formação em Direito). Os salários variam de R\$ 5 mil a R\$ 10,8 mil e incluem auxílios.

Criada em 2023, a Seinfra dedica-se à formulação e execução de políticas públicas de habitação social, distritos industriais, saneamento básico e obras públicas. Além disso, a secretaria oferece suporte técnico a diversas outras pastas do Governo de Goiás.

Pedro Sales, secretário da Seinfra, enfatizou a importância do processo seletivo para agilizar as obras de infraestrutura do estado e reafirmou o empenho em melhorar o bem estar dos goianos. “Com a incorporação desses novos profissionais, poderemos avançar em projetos estratégicos”, declarou.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/08/2024

REGIÃO NORDESTE - CODEBA REGISTRA AUMENTO DE 10% NAS MOVIMENTAÇÕES DO 1º SEMESTRE

O crescimento superou o recorde anterior da companhia, estabelecido em 2021

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

A Autoridade Portuária da Bahia (Codeba) registrou um aumento de 9,79% na movimentação de cargas nos portos que administra no primeiro semestre de 2024, totalizando 6.799.176 toneladas. O crescimento superou o recorde anterior, estabelecido em 2021.

Apenas no mês de junho, os portos movimentaram 1.185.615 toneladas, um aumento de 15,33% em relação ao mesmo mês do ano anterior.



No Porto de Salvador foram 561.652 toneladas em junho de deste ano, com um aumento de 20,05% em relação a junho de 2023. Foto: Codeba

O Porto de Aratu-Candeias movimentou 623.963 toneladas, o que corresponde a um aumento de 16,90% em comparação ao mesmo mês do ano anterior, que registrou 533.741

toneladas.

No Porto de Salvador foram 561.652 toneladas em junho de deste ano, com um aumento de 20,05% em relação a junho de 2023, quando foram movimentadas 467.855 toneladas.

Esses resultados estão alinhados com o crescimento geral do setor portuário no Brasil, que, segundo a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), registrou um crescimento de 4,28% na movimentação de cargas no primeiro semestre de 2024, totalizando 644,76 milhões de toneladas.

A alta na movimentação é atribuída à recuperação da atividade industrial no país.

Tecnologias

A autoridade portuária baiana vem investindo nos cais que administra. No começo do mês, a Codeba começou a fase de testes dos equipamentos tecnológicos voltados à segurança dos portos de Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus.

A principal nova tecnologia é uma câmera com reconhecimento óptico de caracteres que identifica os veículos pela placa e identifica o número de contêineres carregados.

Segundo a Codeba, o investimento foi de R\$ 10 milhões de reais ao longo de 2023. Juntos, Salvador, Aratu-Candeias e Ilhéus movimentam mais de 12 milhões de toneladas de cargas, em média, por ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

PORTO DE SANTOS - APS LANÇA CHAMAMENTO PÚBLICO VISANDO CONCESSÃO DA USINA DE ITATINGA

Ideia é que Usina Hidrelétrica aumente seu potencial de distribuição de energia, bem como produção de energia renovável

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



Usina de Itatinga abastece a sede da Autoridade Portuária e alguns terminais portuários (Foto: Cássio Lyra/BE News)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) anunciou o lançamento do edital para interessados na doação de estudos e contribuições referentes a possível concessão da Usina Hidrelétrica de Itatinga. Localizada no município de Bertioga, a Usina fornece energia

elétrica para o Porto de Santos (SP).

De acordo com a APS, as sugestões incluem a diversificação da energia produzida no complexo bem como a gestão turística e ambiental da Vila de Itatinga.

O edital de chamamento público foi divulgado na última quarta-feira, 7 de agosto, no Diário Oficial da União (DOU).

O documento visa a elaboração de estudos de concessão do complexo de Itatinga no Porto de Santos (geração de energia elétrica e soluções para a diversificação da matriz energética do Porto de Santos, com foco na viabilidade da produção e utilização do hidrogênio verde – H2V – e outras fontes de energia renováveis, como a energia eólica offshore e solar fotovoltaica).

Também está na proposta, para a vila, levantamento das condições das edificações, trilhas e acessos, para a exploração ecoturística e projetos de cunho socioambiental.

“Este chamamento é um marco na busca da geração de hidrogênio verde no País, pois permitirá ao maior porto do hemisfério sul oferecer energia limpa aos navios diretamente nos berços de atracação. Estamos dando o primeiro passo para o sonho de deixar um mundo melhor para nossos descendentes”, declarou o presidente da Autoridade Portuária de Santos, Anderson Pomini.

Processo

Podem participar, nas condições do edital, empresas, instituições e pessoas físicas, individualmente ou em consórcio. Os interessados devem requerer à APS a autorização para realizar os estudos em Itatinga. O prazo é até 06 de setembro de 2024.

Após a publicação da autorização pela APS, os proponentes terão 60 dias para apresentar seus estudos.

Esclarecimentos podem ser solicitados até o dia 22 de agosto pelo e-mail estudos.itatinga@portodesantos.gov.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

REGIÃO SUDESTE - BOEING FAZ POUSO DE EMERGÊNCIA E FECHA PISTA DE VIRACOPOS

Segundo a concessionária que administra o terminal de Campinas, avião teve o trem de pouso danificado e dois pneus estourados

Por **Cássio Lyra** lcassio.lyra@redebenews.com.br



Os voos que tinham como destino o Aeroporto em Campinas nesta segunda-feira estão sendo alternados para outros aeroportos do estado de São Paulo. Foto: Reprodução

A pista do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), está fechada para operações de pousos e decolagens após um pouso de emergência

de uma aeronave na tarde desta segunda-feira (12). Não houve feridos.

Segundo a concessionária que administra o terminal, a aeronave, um Boeing 737, estourou um dos pneus durante o processo de aterrissar na pista.

Desde que pousou, o Boeing permanece na pista e, até o momento, não há previsão de liberação.

Os voos que tinham como destino o Aeroporto em Campinas nesta segunda-feira estão sendo alternados para outros aeroportos do estado de São Paulo. Ainda não se sabe o número de voos afetados pelo incidente.

Equipes técnicas da concessionária, junto com equipes de resgate, fazem uma avaliação e medidas para retirada da aeronave da pista e retomar as operações no aeroporto.

“Todos os procedimentos de segurança foram acionados e equipe de Bombeiros e a ambulâncias estavam posicionados para acompanhar o pouso. A concessionário acionou o Centro de Gerenciamento de Crises para avaliar e mitigar os impactos”, afirmou a Aeroportos Brasil, concessionária que administra o terminal de Viracopos.

Ainda segundo informou a empresa, a aeronave apresentou problemas já na decolagem. Ao aterrissar na pista, o trem de pouso acabou danificado.

“A aeronave teve o pneu estourado ao decolar de Viracopos por volta das 12h32 desta segunda-feira e realizou procedimento para queimar o combustível durante cerca de duas horas. O piloto da aeronave declarou emergência e o pouso ocorreu por volta das 15h31. Durante a aterrissagem, outro pneu do lado esquerdo foi estourado e o trem de pouso foi danificado”, afirmou a concessionária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - MUNICÍPIOS E SEGURANÇA PÚBLICA



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

“A questão da segurança pública está hoje muito mais relacionada com o crime organizado, o tráfico de armas e de drogas e com os cartéis internacionais – que atemorizam a sociedade – do que com os crimes comuns. E as Prefeituras, além de estarem muito distantes desta temática, não dispõem dos meios institucionais, financeiros nem tecnológicos indispensáveis ao seu enfrentamento”

A questão da segurança pública, ou mais precisamente a sua falta, assume proporções cada vez mais alarmantes em nosso país, fazendo com que a população recorra a toda e qualquer autoridade para que a socorra. Vive-se, no entanto, o risco de um desvio institucional que precisa ser evitado.

A segurança pública é, por definição constitucional, responsabilidade dos estados, no que diz respeito ao policiamento ostensivo e à preservação da ordem pública. Aliás, quase a única competência que lhe é expressamente atribuída com exclusividade.

Na medida em que os Estados não deram conta do seu recado e perderam o controle da segurança pública, fracassando nesta missão, não é ao município que os cidadãos devem recorrer, mas à União. Somente o governo federal poderá evitar que o país caminhe para o caos.

A questão da segurança pública está hoje muito mais relacionada com o crime organizado, o tráfico de armas e de drogas e com os cartéis internacionais – que atemorizam a sociedade – do que com os crimes comuns. E as Prefeituras, além de estarem muito distantes desta temática, não dispõem dos meios institucionais, financeiros nem tecnológicos indispensáveis ao seu enfrentamento.

Nos termos da Constituição, às guardas municipais incumbe apenas a proteção dos bens, serviços e instalações municipais. A lei regulamentadora, de forma descabida, ampliou o escopo dessas

atribuições. Hoje, o lobby das guardas municipais busca a aprovação de emenda constitucional que legitime efetivamente esse avanço indevido.

É o corporativismo em ação. Legitimada a ampliação da competência e o porte de armas, a próxima demanda será deixar de ser servidor civil para transformar-se em militar. O roteiro do filme é sempre o mesmo.

Para a população, contudo, não mudaria nada, porque os municípios não têm como combater o crime organizado. Esperemos que o Congresso Nacional não cometa este desatino.

É um engodo querer atribuir responsabilidade com a segurança pública às guardas municipais, inclusive armando-as. Estas são guardas civis, destinadas apenas à proteção do patrimônio público – edifícios, praças, parques etc. Isto é um equívoco sem tamanho.

Convém poupar os prefeitos deste tipo de demanda porque, justamente em ano de eleições municipais, os prefeitos e candidatos a prefeito, claro, para atender à pressão da opinião pública, tendem a assumir compromissos crescentes nessa área, seja por demagogia ou por ignorância. Aliás, convém lembrar, opinião pública não é sinônimo de interesse público. É preciso, sempre, conferir antes.

Felizmente ainda são poucos os municípios no país que têm guarda municipal. E sugiro aos demais que não as criem, porque são despropositadas e onerosas. Elevam o custeio e não dão resultados. Não porque não queiram, mas por absoluta disfuncionalidade.

É melhor que as prefeituras se preocupem com a Educação – onde nem mesmo o 10 no IDEB corresponde ao aprendizado necessário, como demonstram as notas do Brasil no PISA; com a infraestrutura e a urbanização das cidades – onde faltam em quantidade e qualidade; com a saúde pública – onde a atenção básica deixa a desejar; e, melhor incorporar – isto sim – preocupações com a economia, o meio de vida do município, para gerar oportunidades de trabalho e renda para a população.

Em relação à Segurança Pública, o que o Município pode e deve fazer é cuidar da qualidade do ambiente urbano. Triste é saber que o festejado “urbanismo social” de Medellín – cidade que já apresentou o mais elevado índice de mortes violentas do mundo – se inspirou no abandonado “favela-bairro” do Rio de Janeiro, cidade que também já contou com as Unidades de Polícia Pacificadora.

São dois exemplos que demonstram, entre nós, a falta de compromisso com as políticas públicas, com a continuidade administrativa, com a persistência nas boas iniciativas, enfim, com a sorte da população.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - VOCÊ PRECISA DE COACHING OU DE MENTORING? OU NENHUM DOS DOIS?



HUDSON CARVALHO

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

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



“Em uma cultura como a nossa, onde existe a necessidade de criar caminhos para que diferentes gerações convivam bem, o Mentoring faz ainda mais sentido. Há culturas nacionais nas quais há uma predisposição natural para a transferência de conhecimento, de uma geração para outra, que parte do respeito aos mais velhos e o que eles têm a ensinar, como o Japão, por exemplo. Flui naturalmente, sem um programa para apoiar”

“Sucesso é o acúmulo de pequenos esforços, repetidos dia a dia”

Robert Collier, Escritor e Editor.

Você já deve ter visto um daqueles filmes em que o time, normalmente de beisebol, basquete ou de futebol americano, vai muito mal. Alguns elementos rebeldes, que parecem mais um grupo do que um Time, propriamente dito. As técnicas são pouco desenvolvidas, não há clareza e direcionamento na determinação das metas a serem atingidas. Todos os elementos que levam a baixa performance em qualquer Equipe.

Até que aparece um líder “sábio e durão”, para mudar o cenário. Depois de piorarem ainda um pouco mais, de passar por uma fase de descrença nesse líder e de enfrentarem disputas pessoais, passam a agir juntos, melhoram surpreendentemente sua performance e, ao final, tornam-se campeões.

The End! Palmas, e talvez um Oscar!

O personagem principal dessa história, o Técnico, em inglês, é o “Coach”, expressão que, dá nome à ferramenta conhecida como Coaching. Você já deve ter ouvido falar dela. É bem provável também, que tenha dúvidas entre o que ela é capaz de produzir. E quanto ela difere de outra similar, chamada Mentoring.

Eu entendo sua dúvida. Os termos são usados como sinônimos, mas não são. A linha que divide os dois temas é fina, por isso a incerteza. Além disso, há profissionais que aplicam essas técnicas de forma equivocada, misturando uma técnica com a outra, indiscriminadamente e sem critérios, o que só aumenta a confusão.

Então, que as diferencia?

O Coaching trabalha questões emocionais, enquanto o mentoring, os aspectos técnicos de formação de quem está recebendo ajuda.

Na primeira, o Cliente, ou “Coachee”, busca ajuda para desenvolver competências comportamentais. São ajustadas metas e tarefas específicas a serem vencidas no curto prazo. Por isso é normal que haja um número de sessões previamente determinado, após o qual os resultados devem começar a aparecer. O Coach pode ter idade diferente do Coachee e não precisa ter necessariamente a mesma formação e experiência profissional.

Sinceramente, como já escrevi em outros Capítulos de nossas conversas, tenho restrições ao Coaching. Calibrar o comportamento de outros apontando-os para o sucesso é algo complicado e subjetivo. Exige alta compreensão do comportamento do Coachee e um conhecimento maior ainda do meio onde ele será praticado. Se o Coach usar apenas a sua visão de mundo e seus próprios valores, a possibilidade de resultar em quase nada é grande. Acaba funcionando apenas para aqueles comportamentos e padrões de conduta que são aceitos em qualquer lugar e para isso, convenhamos, você não precisa de ninguém para te conduzir. É só observar o que ocorre à sua volta. Quem está fazendo sucesso, ou não, e o porquê.

O Mentoring é mais objetivo. Funciona como uma Tutoria, onde um profissional com mais experiência e (nem sempre) idade, mostra o caminho das pedras para o menos experiente. Mais tempo de estrada e, óbvio, resultados para mostrar em qualidade e quantidade suficientes para



inspirar e fornecer atalhos no caminho da boa performance. Trabalha com um número maior de fatos e dados apresentados por um especialista que trilhou a mesma carreira do Mentorado. Usualmente são menos formais e não possuem prazo definido para terminar.

A ideia não é nova. Em minha carreira como Executivo em Recursos Humanos tive a oportunidade de implantar diversos programas de capacitação de líderes, que incluíam a formação de seus próprios sucessores. Isso era feito em dois níveis diferentes, no tempo: a substituição no curto prazo, os chamados back-ups, para os casos emergenciais e também no longo prazo, os high potentials, aqueles vistos como os líderes do futuro, que vão garantir a longevidade da organização.

Nesses programas fiz questão de incluir a figura do profissional sênior orientando pessoalmente o júnior, embora o termo Mentoria, ainda não fosse usado com o significado que praticamos hoje. E sempre com sucesso, pois a convivência constante, orientada, realizada com objetivos e regras claras tornava o processo de formação mais eficiente. Todos sabiam os seus papéis e quando eles terminariam. Os feedbacks eram mais assertivos, gerava muito mais confiança entre as partes e, por isso acelerava o processo. Um ganha-ganha, com a organização sendo a maior vencedora.

Em uma cultura como a nossa, onde existe a necessidade de criar caminhos para que diferentes gerações convivam bem, o Mentoring faz ainda mais sentido. Há culturas nacionais nas quais há uma predisposição natural para a transferência de conhecimento, de uma geração para outra, que parte do respeito aos mais velhos e o que eles têm a ensinar, como o Japão, por exemplo. Flui naturalmente, sem um programa para apoiar.

De uma certa forma é o mesmo fenômeno que se dá com a criação de Conselhos nas empresas. Simplificando, é uma forma de trazer o “mentoring” em escala maior e institucionalizada.

Ainda sobre Mentoria, acrescento que no formato atual, o Mentor não precisa ser necessariamente alguém da própria organização, podendo vir do mercado. Fará igual sucesso, desde que sua trajetória possua coerência com os objetivos traçados pelo Mentorado ou pela Empresa que os contratam.

É preciso dizer também, falando de semelhanças entre Mentoria e Coaching, que é inegável que elas se encontram em determinados pontos, afinal, o sucesso profissional impacta de várias formas nossa vida pessoal, logo, nosso comportamento. Por isso, existem Mentores que atuam como Coaches em determinadas situações. Com o devido cuidado, não há problema.

Por fim, a insistência num ponto ao qual volto regularmente, por sua importância: sem autoconhecimento e disciplina, não há Coaching ou Mentoria que funcione.

Sem vontade de mudar, a vida pessoal e carreira, podem ser um filme de triste final.

Hudson Carvalho é Consultor em Gestão de Pessoas e Estratégia Empresarial, Diretor Executivo da Elabore Online – Resultados Através das Pessoas e Diretor da WISDOM – Gestão Organizacional (Desenvolvemos Pessoas e Processos) – Baixada Santista e ABCD

elaboreonline@gmail.com | <https://wa.me/message/5S2EHIT7sESXHB1>

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/08/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

AÇÃO DA SUDENE TRARÁ NOVOS INVESTIMENTOS EM EMPRESAS BAIANAS

Por Hugo Leite - 12/08/2024 17:45



A diretoria colegiada da Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (Sudene), em decisão comunicada nesta segunda-feira (12), vai fazer novos investimentos em projetos de implantação, modernização e aquisição de equipamentos em cinco empresas na Bahia. Outras unidades industriais no Ceará (2), Maranhão (1), Minas Gerais (1), Pernambuco (3) e Rio Grande do Norte (1) também serão beneficiadas.

Dos pleitos de incentivos fiscais avaliados pelo colegiado gestor da Sudene nesta ocasião, dez foram de redução de 75% do IRPJ.

A partir da fruição deste benefício fiscal, os investimentos irão apoiar a modernização de seis indústrias, além de quatro projetos de implantação. Outras quatro empresas apresentaram o pedido de reinvestimento de 30% do IRPJ e utilizarão os recursos para complementação de equipamentos em suas unidades fabris.

“Os incentivos são uma ferramenta importante de apoio à competitividade do nosso setor produtivo”, avalia o superintendente Danilo Cabral.

“Por um lado, eles funcionam como um atrativo para as empresas estarem presentes na área da Sudene, sendo um instrumento de diminuição das desigualdades regionais. Por outro, nós, enquanto instituição de estímulo ao desenvolvimento regional, procuramos melhorar a infraestrutura e a qualificação dos recursos humanos para que estes passem a ser os diferenciais do Nordeste”, complementou Cabral.

As indústrias que passarão a contar com os incentivos oferecidos pela Sudene empregam atualmente 2369 trabalhadores. Estima-se que outros 922 postos de trabalho foram gerados de forma indireta, compondo a cadeia produtiva estimulada por estas empresas.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 12/08/2024

PETROBRAS SE MANIFESTA SOBRE A RECOMPRA DA REFINARIA DE MATARIPE

Redação - 09/08/2024 17:05 - Atualizado 10/08/2024



A Petrobras finalmente se pronunciou sobre o estágio das negociações para a recompra da Refinaria de Mataripe. As negociações estão indo bem e a decisão final observará o melhor retorno aos acionistas, afirmaram executivos da petroleira nesta sexta-feira (9).

“Nós estamos terminando o processo de ‘due diligence’, ‘evaluation’, evidentemente analisando toda a questão da realidade econômica do retorno, o processo de integração, a sinergia com todo o nosso refino para que a gente possa, no momento certo, então fazer a proposta para o grupo Mubadala”, afirmou o diretor Executivo de Processos Industriais e Produtos, William França.

Os executivos destacaram que o grupo Mubadala procurou a Petrobras para avaliar um possível negócio.

“O que importa é o que nos traz o melhor retorno para o acionista, a melhor alocação de capital. É isso que importa aqui para a gente”, disse o diretor Executivo Financeiro e de Relacionamento com Investidores, Fernando Melgarejo.

A Refinaria de Mataripe foi comprada pela Acelen, do grupo Mubadala, no final de 2021, no governo Bolsonaro, por US\$ 1,65 bilhão. Com informações do Invest News.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 12/08/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APROFUNDAMENTO DO CANAL DE ACESSO AO PORTO DE SANTOS DEVE TER INÍCIO NESTE ANO

Informações: Santaportal (12 de agosto de 2024)



Foto: SOPESP

O edital para a contratação do serviço de derrocagem de pedras no canal de acesso ao Porto de Santos deve ser publicado no mês que vem. A publicação dará início aos trabalhos para o aprofundamento do canal, que atualmente possui 15 metros. A informação foi confirmada pelo presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, durante painel no VIII Congresso da ABDM na tarde desta sexta-feira (9).

Segundo Pomini, há cerca de 34 pedras no canal e a derrocagem já dispõe de todas as licenças necessárias. No ano que vem, um contrato de empreitada também deve ser firmado para a execução do aprofundamento de 15 para 16 metros. “Nós já temos os relatórios técnicos dos engenheiros da Unicamp que autorizaram. Estamos buscando as licenças ambientais”, afirmou.

O aprofundamento de 16 para 17 metros está sendo estudado, em paralelo, em um contrato com pelo menos 35 anos para a manutenção da profundidade. O serviço deve ter início no começo de 2026, de acordo com o presidente.

Dois novos viadutos na margem direita

Na questão de acesso portuário, dois viadutos na margem direita também foram anunciados. “Nós temos um crédito com a Fips [Ferrovia Interna do Porto de Santos], que foi repassado à EcoRodovias. Nós já assinamos o documento com o Governo do Estado e temos um planejamento para que nos próximos quatro anos esses dois viadutos sejam entregues”, garantiu Pomini.

O gargalo logístico histórico na margem direita, no bairro da Alemoa, se dá pela existência de uma única pista para o escoamento de produtos do interior do Brasil para o Porto de Santos e vice-versa. “Quando a pista foi projetada, há 80 anos, nós movimentávamos quatro milhões de toneladas. Com a mesma pista, nós movimentamos 174 milhões em 2023”, comparou Pomini. Cerca de 60% de tudo que é movimentado no complexo portuário corresponde ao modal rodoviário.

O painel

O 7º painel do VIII Congresso da ABDM também contou com a presença de Alex Ávila, Secretário Nacional de Portos; o diretor executivo do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro; o diretor geral de concessões do Grupo Ecorodovias, Rui Klein; Ricardo Molitzas, o diretor executivo do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP); Marcelo Neri, presidente da Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar); o diretor de logística na Eldorado Brasil Celulose, Flávio da Rocha Costa; Caio Morel, diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (ABRATEC) e o diretor presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa.

Serviço

O VIII Congresso de Direito Marítimo e Portuário da ABDM é uma realização do Sistema Santa Cecília de Comunicação, Unisanta e ABDM.

O evento conta com o patrocínio da Brasil Terminal Portuário (BTP), CentroNave, Santos Brasil, Sopesp, Eldorado Brasil, Praticagem São Paulo, Ecoporto Ecorodovias, Fenamar, Câmara de



Conciliação, Mediação e Arbitragem Ciesp/Fiesp, Marimex Inteligência Portuário em Logística Integrada, DP World, Autoridade Portuária de Santos (APS), Ministério de Portos e Aeroportos e Governo Federal.

O congresso tem o apoio institucional da Federação Nacional das Operários Portuárias (Fenop), Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec).

Além do apoio da Sammarco Advogados, Lopes Pinto Advogados Associados, Proinde, Pedro Calmon Filho & Associados (PCFA), Escritório Jurídico Carbone (EJC), Reis Braun Regueira Advogados, Revoredo Advocacia, Cristina Wadner Advogados Associados, Kincaid Mendes Vianna Advogados, Mattos Filho e Salomão Advogados.

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

Data: 12/08/2024

RODOVIAS DO LITORAL DE SP TERÃO OBRAS E BLOQUEIOS

Informações: Diário do Litoral (12 de agosto de 2024)

Intervenções, segundo a Ecovias, têm o objetivo de manter a segurança viária e o conforto dos motoristas

As rodovias do Sistema Anchieta-Imigrantes (SAI), administrado pela concessionária Ecovias, receberão serviços de manutenção em todos os trechos de suas pistas, no período de 12 a 18 de agosto. As obras têm como objetivo manter a qualidade das vias, a segurança e o conforto dos usuários, mas também causarão bloqueios. Veja abaixo:

Bloqueios

De 12 a 15 de agosto, das 20h às 5h, a pista Sul da Via Anchieta será bloqueada no trecho de serra para obras. Nesse período, a descida para o litoral será realizada pela pista Norte da Anchieta e pista Sul da Imigrantes. Já a subida será realizada pela pista Norte da Rodovia dos Imigrantes.

Nos dias 16 e 17 de agosto, entre 23h30 e 5h30, a pista Norte da Rodovia dos Imigrantes será bloqueada no trecho de serra para transposição de cargas especiais. Nesse período, os motoristas poderão subir apenas pela pista Norte da Via Anchieta.

As datas e horários dos bloqueios podem ser alterados conforme as condições climáticas e de tráfego, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

Obras e horários

Para toda a extensão da Via Anchieta, do km 9,7 ao km 65, nas duas direções, estão programadas intervenções de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação e reparo em defensas metálicas, que irão acontecer das 8h às 17h e das 21h às 5h.

Já para o período noturno, em todo o trecho e em ambos os sentidos da via, estão previstos os trabalhos de sinalização vertical e horizontal de placas.

Ao longo de toda a Rodovia dos Imigrantes, entre o km 11 e km 70, em ambos os sentidos, das 8h às 17h e das 21h às 5h, serão realizados os serviços de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além da implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, recuperação de barreiras de concreto e reparo em defensas metálicas.

Ainda em todo o trecho e nos dois sentidos da rodovia, durante o período noturno, das 21h às 5h, serão realizados os trabalhos de implantação de drenagem, de sinalização, manutenção de placas e manutenção em postes de iluminação.

As rodovias Cônego Domênico Rangoni e Padre Manoel da Nóbrega, em toda a extensão e em ambos os sentidos, receberão trabalhos de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas, viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação e reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h.

Para as mesmas rodovias, no período noturno, das 21h às 5h, estão previstos trabalhos de sinalização vertical e horizontal de placas.

Nas Interligações Baixada e Planalto, assim como na saída de Guarujá pela SP-248, nos dois sentidos e em toda a extensão das vias, serão executados serviços de manutenção do pavimento, de túneis, passarelas e viadutos, além de limpeza de barreiras de concreto, implantação de telamento, lavagem de placas, limpeza de drenagem, manutenção em postes de iluminação, reparo em defensas metálicas, das 8h às 17h e das 21h às 5h.

Para o período noturno, entre 21h e 6h, estão programados os serviços de sinalização vertical e horizontal de placas.

Demais serviços, como os de varrição manual e mecanizada, cata-papel, coleta de lixo e entulho, poda, limpeza de drenagem e reparo no guard-rail também serão realizados nas rodovias.

Durante os trabalhos, sempre que necessário, faixas e acostamentos serão devidamente bloqueados e sinalizados para garantir a segurança viária dos motoristas e trabalhadores. As datas e horários dos serviços podem ser alterados conforme as condições de tráfego e clima, ou por alguma ocorrência não prevista no SAI.

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

Data: 12/08/2024

BUNGE DOA 10 TONELADAS DE FARELO DE SOJA PARA SALVAR ABELHAS NO RS

Informações: Canal Rural (12 de agosto de 2024)



Cerca de 17 mil colmeias de abelhas foram destruídas durante as enchentes de maio de 2024 no Rio Grande do Sul

A Bunge doou 10 toneladas de farelo de soja para a Associação Brasileira de Estudo das Abelhas (A.B.E.L.H.A.) para auxiliar produtores de abelhas do Rio Grande do Sul, que tiveram perdas com as enchentes. Devido às adversidades climáticas, os enxames não realizaram seu estoque de alimentos necessário para passar o inverno.

O farelo de soja, associado ao açúcar, será usado para a alimentação dos polinizadores até a recuperação da vegetação local. A doação será feita via projeto Semêa, desenvolvido pela Fundação Bunge, voltado à agricultura de baixo carbono com foco em práticas regenerativas para ampliar ações e conhecimentos que estimulem a preservação do solo, floresta e água.

De acordo com levantamento da Federação Apícola e de Meliponicultura do Rio Grande do Sul, da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), cerca de 17 mil colmeias de abelhas foram destruídas durante as enchentes de maio de 2024 no estado. O levantamento não considerou as colmeias parcialmente atingidas pela água e nem as que estão em risco por conta da falta de alimentos, o que pode aumentar muito a quantidade de colmeias perdidas, mas segundo estimativas da A.B.E.L.H.A, pode ser em torno 35 a 40 mil esse número.

Segundo a pesquisa, a falta das abelhas pode prejudicar a polinização de plantas e o desenvolvimento de algumas culturas agrícolas, como a produção de maçã, melancia, entre outras, além de diminuir a produtividade de diversos grãos.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 12/08/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

RELATOR ENTREGA PARECER PARA NOVO PROJETO DO HIDROGÊNIO

Comece seu dia bem-informado com as principais notícias sobre petróleo, gás, energia e política
Por epbr 12 de agosto de 2024 Em Comece seu Dia, Hidrogênio, Política energética



Arnaldo Jardim (Cidadania/SP) é relator do marco legal do hidrogênio na Câmara (Foto: Vinicius Loures/Câmara dos Deputados)

O relator do marco do hidrogênio na Câmara dos Deputados, Arnaldo Jardim (Cidadania/SP) entregou o relatório do novo projeto que prevê a concessão de créditos fiscais de R\$ 18,3 bilhões e a criação do Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC).

Em acordo com o Congresso Nacional, Lula vetou o capítulo que disciplinava o pacote de incentivos fiscais. O novo texto foi apresentado pelo líder do governo, José Guimarães (PT/CE), e já conta com requerimentos de urgência para levar à votação diretamente ao plenário. Ainda precisará passar pelo Senado.

A expectativa dos relatores – Otto Alencar (PSD/BA) foi responsável no Senado – é que a aprovação seja rápida. Segundo os parlamentares, o problema se deu na redação final do texto enviado para a sanção, em que emendas que tiveram a sua inclusão negociada acabaram excluídas.

Na terça (13/8), a Comissão Especial sobre Transição Energética, da Câmara, reúne os relatores e representantes de estados do Nordeste. Quatro governadores foram convidados: Elmano de Freitas (CE), Rafael Fonteles (PI), Jerônimo Rodrigues (BA) e Fátima Bezerra (RN).

O projeto foi sancionado em cerimônia no Pecém (CE), complexo portuário que acumula projetos de industrialização voltados para a produção de hidrogênio e insumos. No longo prazo, a nova cadeia industrial é uma esperança de criação de uma demanda firme para novos projetos de geração de energia renovável.

Energia de reserva. Também no Ceará, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou semana passada que a Empresa de Pesquisa Energética (EPE) fará cálculos para verificar se existe demanda para a realização de um leilão de energia de reserva (LER).

Eólicas. Seria uma medida para ajudar a contornar a crise do setor eólico, que atravessa um período de baixa demanda, comprometendo a manutenção de investimentos. Silveira sinalizou, no entanto, que essa contratação não pode resultar em sobreoferta para as distribuidoras de energia.

Vestas. A realização de leilões de reserva e a abertura do mercado livre estão entre medidas defendidas pelo CEO da Vestas para a América Latina, Eduardo Ricotta, que podem ajudar o setor a se reerguer da atual crise.

Sem pressa para a Rlam. Questionada sobre o retorno da Refinaria de Mataripe ao controle da Petrobras, a presidente da Petrobras, Magda Chambriard afirmou na sexta (9/8) que a recompra não é prioridade.

“É um negócio proposto à Petrobras como outro qualquer. E assim que tivermos uma avaliação melhor vamos informar. Por enquanto, eu brinco com o grupo [Acelen] que estamos aceitando doação”. É uma decisão prevista para este segundo semestre.

Rota 3 e reinjeção de gás. A companhia estima que vai colocar em operação o Rota 3 e a UPGN do Gaslub, no Rio de Janeiro, em setembro. Etapa chegou a ser prevista para julho e o adiamento desloca o comissionamento da unidade para outubro e novembro.

A UPGN terá capacidade para processar 20 milhões de m³/dia e é fundamental para reduzir a reinjeção de gás natural em campos do pré-sal, que disparou com o atraso no projeto.

Os ganhos na oferta doméstica de gás natural serão menores que a capacidade total do projeto: entram na conta a substituição de importações – como a queda na oferta boliviana – e, claro, a demanda.

Agenda dos produtores independentes. O MME abriu oficialmente a TPC voltada aos produtores independentes. Na agenda, assuntos fiscais (preço de referência), operacionais (tieback) e ambientais (fraturamento hidráulico).

Argentina. A Edge está acompanhando oportunidades de importação de gás natural da Argentina, inicialmente de forma oportunística e sazonal, com potencial para contratos firmes no futuro. E busca diversificar suas fontes de gás, incluindo gás natural liquefeito (GNL), biometano e gás do pré-sal.

Conflitos federativos. O MME decidiu segurar a judicialização dos atos estaduais que segundo a própria ANP afrontam a competência federal sobre a Lei do Gás. A ANP decidiu duas vezes que as regulações em São Paulo (2022) e em estados do Nordeste (2023) deveriam ser enfrentadas pela AGU.

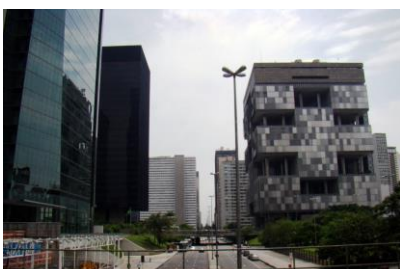
E o MME “entende que é necessário que se faça esforço pela harmonização da regulação federal junto às regulações estaduais antes de se judicializar estes temas”. Os casos se multiplicaram, inclusive após a recente regulamentação do small scale.

A pasta prepara uma consulta pública sobre o Pacto Nacional para o Desenvolvimento do Mercado de Gás Natural – acordo voluntário que formaliza compromissos entre representantes da União e estados pela harmonização das regulações estaduais e federais. É um dos eixos do Gás para Empregar.

Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 12/08/2024

CADE SUSPENDE TRÊS INQUÉRITOS CONTRA A PETROBRAS

Medida está prevista no aditivo de Termo de Cessação de Conduta, homologado pelo órgão
Por Lorena Marcelino 12 de agosto de 2024 Em Empresas, Petróleo e gás, Política energética



Edifício-sede da Petrobras (Edise), na avenida Chile, no Rio de Janeiro (Foto: Rodrigo Soldon/Flickr)

BELO HORIZONTE – A Superintendência-Geral do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (SG/Cade) suspendeu, na sexta-feira (9/8), três inquéritos contra a Petrobras. Dois deles eram sobre a abertura dos mercados de refino e de gás natural. No terceiro, a estatal era acusada pela Acelen por supostas restrições no acesso ao óleo para operação da refinaria de Mataripe.

A suspensão dos casos decorre da assinatura de aditivo de Termo de Cessação de Conduta pela Petrobras e homologado em maio pelo Cade.

As investigações sobre a abertura dos mercados de refino e de gás natural foram motivadas, respectivamente, por relatório do Tribunal de Contas da União (TCU), de 2020, e por nota técnica da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), de 2018.

Os inquéritos foram abertos em 2022, após o aumento dos preços dos combustíveis em 2021. Os questionamentos investigados pelo órgão antitruste incluíam o acesso à infraestrutura de movimentação de petróleo, gás natural e derivados; e a atuação da Transpetro.

No terceiro inquérito suspenso, a Acelen cobrava da Petrobras o acesso às mesmas condições de compra de petróleo bruto que as demais refinarias da empresa. Além disso, pedia garantias de que a estatal não elevaria os preços internos; teria isonomia na oferta de volumes, correntes e logística; segregação contábil do E&P e refino; e publicação dos preços internos para o refino do 1º trimestre de 2023 (omitidos em balanço da petroleira).

O argumento da companhia do grupo Mubadala é que a operação na Refinaria de Mataripe (BA), gerida por ela, seria inviável com a elevação dos preços internos.

Aditivo aos TCCs de refino e gás

Com a renegociação dos termos do TCC do refino, o Cade passará a monitorar a estratégia comercial da Petrobras para a venda de combustíveis derivados de petróleo.

Também foram estabelecidas diretrizes na venda de óleo cru para as refinarias privadas por via marítima, segmento em que a Petrobras assegurou no acordo que vai praticar preços “competitivos” e “alinhados ao mercado internacional”, priorizando o resultado econômico.

Isso inclui a obrigação da Petrobras de oferecer às refinarias contratos de longo prazo para a compra e venda de petróleo nacional, com vigência de um ano. Com a venda das refinarias da Bahia para a Acelen (Mubadala) e Manaus para a Atem, as refinarias privadas chegaram a 20% da capacidade de processamento instalada no país.

Além disso, a estatal buscou manter cinco das oito refinarias originalmente presentes no acordo firmado em 2019 com o órgão antitruste (Repar, Refap, Rnest, Regap e Lubnor).

No TCC do gás, a venda da TBG saiu definitivamente da pauta da empresa, que se comprometeu com salvaguardas adicionais ao processo de eleição de membros independentes ao Conselho de Administração da subsidiária.

*Fonte: Agência EPBR de Notícias
Data: 12/08/2024*

SÃO PAULO VAI AO STF CONTRA ANP EM DISPUTA POR REGULAÇÃO DO GASODUTO SUBIDA DA SERRA

Estado pede tutela de urgência para que operação do ativo seja mantida sob regulação estadual
Por André Ramalho 12 de agosto de 2024 Em Judiciário, Mercado de gás



Gasoduto Subida da Serra, da Comgás (Foto: Sima/SP)

RIO — O estado de São Paulo e a Arsesp, a agência reguladora estadual, entraram no Supremo Tribunal Federal (STF) com uma ação contra a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), pela disputa envolvendo a classificação do gasoduto Subida da Serra, da Comgás.



São Paulo pediu tutela de urgência para que a operação do gasoduto seja mantida sob regulação estadual até o julgamento final da ação; e para que a ANP seja impedida de adotar “quaisquer medidas tendentes a interditar” a operação do ativo, a pretexto de classificá-lo como gasoduto de transporte.

O caso está sob a relatoria do ministro Edson Fachin, Conforme antecipado pelo político epbr, serviço de assinatura exclusivo para empresas (teste grátis por 7 dias).

Em julho, a diretoria da ANP negou os recursos da Arsesp e da Comgás e decidiu manter o entendimento original da equipe técnica, de 2021, pela classificação do projeto Subida da Serra como um gasoduto de transporte. Encerrou, assim, as negociações sobre um possível acordo sobre o assunto.

Com a tentativa frustrada de uma solução na esfera administrativa, a judicialização da disputa federativa era um caminho natural. Coube a São Paulo iniciar o movimento.

Do lado federal, a ANP já havia formalizado o interesse de contestar no STF a disputa – além de outras cinco leis estaduais que, no entender da agência, invadem suas competências. Nenhuma ação, contudo, foi levada de fato à Justiça pela União.

O Ministério de Minas e Energia seguiu a investida no STF por entender ser “necessário que se faça esforço pela harmonização da regulação federal junto às regulações estaduais antes de se judicializar estes temas”.

SP prega estabilidade tarifária

Na ação no STF, o estado de São Paulo alega que tem competência constitucional para regulação do ativo, com base no artigo 25 da Carta Magna – que delega aos estados a exploração direta, ou mediante concessão, dos serviços locais de gás canalizado.

E sustenta que a possível regulação pela ANP “geraria risco de expropriação de um bem integrante da base de ativos da concessionária estadual” (a Comgás), além de ameaçar a estabilidade tarifária e a segurança do abastecimento de gás no estado.

Em julho, após a ANP negar os recursos das partes, a Arsesp já havia reforçado, em nota, que defenderia os interesses dos consumidores de São Paulo e de preservar os ativos estaduais custeados com as tarifas pagas pelos consumidores paulistas.

O diretor-presidente do regulador paulista, Thiago Mesquita Nunes, afirmou, na ocasião, que a ANP “busca expropriar um ativo do estado de São Paulo, custeado pelos usuários paulistas, sem qualquer fundamento legal”.

Alegou ainda que o gasoduto tem como uma de suas extremidades a Estação de Transferência de Custódia (city gate) de Cubatão II, e no outro extremo uma Estação Redutora de Pressão (ERP), ambas estruturas integrantes do sistema de distribuição – sem que seja, assim, caracterizado um gasoduto de transporte.

Ao negar os recursos da Arsesp e Comgás, a ANP argumentou que os termos do acordo costurado entre as partes, para que o Subida da Serra operasse como um sistema de distribuição, por meio de condicionantes, permitiriam que a Comgás injetasse na rede de distribuição o volume importado pelo Terminal de Regaseificação de São Paulo (TRSP), do mesmo grupo (a Compass), sem passar pela rede de transporte – o que resultaria num esvaziamento da malha de gasodutos da NTS, com aumento das tarifas em 2025.

Os estudos internos da agência serviram para a ANP justificar que, em nenhum cenário, o Subida da Serra poderia ser enquadrado como de interesse local e, portanto, deveria ser mantido como transporte.

Diretores da ANP relataram também que faltou empenho da Arsesp durante as negociações, para se chegar a um acordo.

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 12/08/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

'ALTA DE JUROS ESTÁ NA MESA DO BC', DIZ GALÍPOLO

Em evento em São Paulo, diretor de Política Monetária do Banco Central afirma que cenário é 'desconfortável' para cumprimento da meta

Por Ana Flávia Pilar



Galípolo fala no Warren Day, em São Paulo — Foto: Divulgação Warren

O diretor de Política Monetária do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, disse que um eventual aumento na taxa básica de juros, a Selic, está na mesa da autarquia, diante de casos inesperados e com impacto sobre os mercados mundiais — como aconteceu na segunda, com a maior queda na Bolsa de Tóquio desde 1987. O economista também disse concordar que o cenário é “desconfortável” para o cumprimento da meta de inflação de 3% no ano, com tolerância de 1,5 ponto percentual

para mais ou menos.

Galípolo esteve em painel do 2º Warren Institutional Day, evento de finanças organizado pela Warren Investimentos, em São Paulo nesta segunda-feira.

— Me alinho àquela visão de que o cenário hoje é desconfortável para o cumprimento da meta (de inflação) e de quem gostaria de ver uma melhora nas variáveis para a questão do cumprimento da meta — afirmou.

Também nesta segunda, durante a inauguração do novo campus da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio Vargas (FGV EESP), o presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, ratificou que a autoridade monetária vai fazer o que for preciso para trazer o IPCA para a meta, independentemente de quem estiver no comando. Indicado pelo ex-presidente Jair Bolsonaro, Campos Neto deixa o cargo até o final de 2024. Galípolo é o principal nome colocado para assumir a presidência do BC no ano que vem.

Motivos de 'preocupação'

Galípolo afirmou também que não há uma relação mecânica entre câmbio e política monetária, já que o BC acompanha uma série de variáveis que indicam desde a desancoragem das expectativas de inflação até um mercado de trabalho mais aquecido, além da trajetória positiva do mercado de crédito, que bateu recorde em emissão de debêntures.

— Às vezes o que é notícia boa pra alguns, para a gente é um tipo de preocupação. O IPCA não veio só maior, mas também com uma composição que traz uma série de alertas [...] — disse Galípolo, citando, por exemplo, a persistência da inflação dos serviços, também atrelada ao mercado de trabalho apertado, e influências como a reprecificação da curva de juros dos Estados Unidos.

O economista reforçou o conteúdo da última ata do Comitê de Política Monetária do Banco Central (Copom), publicada no início da semana passada. No documento, a autoridade destacou que não

hesitaria em elevar a Selic para garantir a inflação dentro da meta. O BC havia decidido, na semana anterior, pela manutenção da taxa básica de juros da economia em 10,5% ao ano.

— A ata deixa bem claro, e espero ter deixado claro, mas vou repetir que não fornecemos nenhum tipo de guidance para a próxima reunião [...] A alta está na mesa, e a gente quer ver como isso vai se desdobrar [...] Basta ver o que aconteceu com a política monetária norte-americana, ou pegar uma segunda-feira que você tem a maior queda desde 1987 da bolsa no Japão, para depois ter um circuit break de alta no final do dia, na abertura da mesma bolsa — disse.

Na semana passada, em outro evento, ele havia comentado que os riscos para alta inflacionária superavam os indicativos de algum alívio no aumento de preços. Na mesma oportunidade, Galípolo afirmou que o Copom estava disposto a fazer o que fosse necessário para garantir o cumprimento da meta.

O economista concluiu que era função do colegiado estabelecer uma taxa de juros restritiva o bastante (ou seja, em patamar suficientemente elevado), pelo tempo necessário, para se chegar à inflação de 3% ao ano. Alguns analistas, no entanto, avaliaram que a fala de Galípolo indicava uma mudança de tom em relação à ata divulgada pelo BC, o que ele nega.

O diretor do BC alegou ainda que é importante haver uniformidade entre a postura dos diretores e os comunicados da autoridade monetária:

— De maneira nenhuma a (minha) intenção era fazer uma mudança de tom. A gente tinha o mesmo diagnóstico [...] Para quem está com o diretor da autoridade monetária, está buscando coordenar expectativas e que entende que a formação dos preços dos ativos se dá por meio de consensos, tentar produzir um drible seria muito estranho, né?

E comparou:

— Olhar para o lado e tocar para o outro é uma jogada genial de Ronaldinho Gaúcho, maravilhosa. Agora, se o diretor de política monetária fizer isso ou qualquer outro diretor, ele vai marcar gol contra.

Governo vai cumprir arcabouço, diz Alckmin

Em outro painel no mesmo evento, o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin, disse que o governo vai cumprir o arcabouço fiscal, conjunto de regras que substituiu o teto de gastos, implementado durante a gestão Michel Temer.

A nova âncora fiscal determina que o governo só pode gastar a mais o equivalente a 70% do incremento real (descontada a inflação) da arrecadação no ano anterior, dentro de uma faixa que garantirá ampliação das despesas entre 0,6% e 2,5% acima da inflação a cada ano.

— O governo vai cumprir o arcabouço fiscal. Rigor fiscal é social. Não é economicista, é social, porque com rigor fiscal nós vamos ter mais investimento e emprego. Com rigor fiscal nós vamos ter menor inflação e, portanto, melhorar a renda da população. E inflação não é socialmente neutra, ela atinge o mais pobre. Atinge muito mais aquele que não tem capital, só salário, do que populações com maior poder aquisitivo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/08/2024

TAXAR SUPER-RICOS É MELHOR QUE TENTAR ATRAIR 'TRILHÕES' PRIVADOS PARA FINANCIAR ECONOMIA DE BAIXO CARBONO, DIZ ECONOMISTA INDIANA

Segundo Jayati Ghosh, professora da Universidade de Massachusetts, maior parte dos investimentos em adaptação e mitigação não é lucrativa e deverá ficar a cargo de governos

Por Vinicius Neder — Rio de Janeiro



A economista indiana Jayati Ghosh — Foto: Gabriel de Paiva/ Agência O Globo/21-3-2023

Apenas os recursos públicos oriundos de tributos serão capazes de mobilizar os "trilhões" necessários para investimentos na mitigação e na adaptação às mudanças climáticas e no enfrentamento da fome e pobreza, avalia a economista indiana Jayati Ghosh, professora da Universidade de Massachusetts, em Amherst, nos EUA, numa crítica à abordagem que defende a mobilização de capitais privados

para esse fim.

Uma tributação global dos super-ricos, como propõe o Brasil no âmbito do G20, grupo das maiores economias do mundo cuja presidência rotativa o país ocupa este ano, parece um melhor caminho, disse Jayati ao GLOBO, durante um intervalo da conferência global da rede de pesquisa Associados Internacionais de Economia do Desenvolvimento (IDEAs, em inglês), organizada pelo Instituto de Economia da UFRJ na semana passada, no Rio.

Após a conferência, onde debateu sobre reformas em organismos multilaterais, como o FMI e o Banco Mundial, a economista ainda deu uma palestra na sede do Ipea no Rio, sobre a relação entre o endividamento público e o enfrentamento das mudanças climáticas em países em desenvolvimento. A seguir, os principais trechos da entrevista:

A sra. já criticou a estratégia dos bancos multilaterais, como o Banco Mundial e o BID, de tentar ampliar o financiamento para o enfrentamento das mudanças climáticas e da fome e pobreza com a mobilização do capital privado. Por que esse não é o melhor caminho?

Há muitos motivos. O primeiro, claro, é que, até agora, isso falhou, apesar de toda a falação. Estamos ouvindo sobre blended finance, ou parcerias público-privadas, desde há pelo menos uma década. Houve várias tentativas, e quase todas falharam. Não temos nenhum dinheiro, na verdade. A evidência é que não funciona.

Outro motivo para ficarmos preocupados é que, pela natureza desses investimentos, eles não são, em sua maioria, lucrativos. Não podemos fazer o setor privado ser algo que ele não é. O setor privado deve ser lucrativo. É da sua existência. Sim, o setor privado investirá em coisas como veículos elétricos, painéis solares, talvez até hidrogênio verde, mas não é preciso nem oferecer incentivos para isso. O setor privado consegue ver que há uma lucratividade potencial aí.



A economista indiana Jayati Ghosh, durante intervalo de conferência, num hotel em Copacabana, no Rio — Foto: Vinicius Neder

Outro problema é que a maioria do financiamento climático que realmente precisamos é, essencialmente, para adaptação, porque sabemos que as mudanças climáticas já estão afetando a agricultura e causando migrações. Tudo o que se faça para adaptação não é lucrativo. Muito da mitigação não é lucrativo. Mesmo lidar com perdas e danos não é lucrativo.

Então, não podemos esperar o investimento privado para isso. Ou, se fizermos isso, teríamos que oferecer incentivos tão grandes que seria mais barato para o setor público fazer isso diretamente.

Então precisaremos aumentar a arrecadação com tributos?

Com certeza. Precisamos de mais recursos públicos.

Uma tributação global sobre os super-ricos, como propõe o Brasil no G20, é um caminho melhor do que mobilizar o capital privado?



Não acho que os dois caminhos são incompatíveis. Precisamos do investimento público para uma série de coisas, porque o setor privado não irá investir e porque é mais barato o setor público investir diretamente do que oferecer incentivos.

Agora, para os recursos públicos que precisaremos mobilizar, definitivamente, não deveríamos optar por mais tributação indireta sobre os pobres, como fizemos até aqui. Deveríamos tributar os super-ricos, também porque temos tanta desigualdade. E essa desigualdade está crescendo. Os super-ricos estão ficando super mais ricos. A renda deles dobrou desde a pandemia.

Isso bastaria?

Há fortes argumentos também para tributar os super-lucros das grandes companhias. Depois da pandemia e da Guerra na Ucrânia, grandes companhias do agronegócio, de tecnologia da informação (TI) e dos setores financeiro e farmacêutico tiveram super-lucros.

São lucros que foram gerados por causa de poder de mercado, não porque os custos aumentaram. E isso deve ser tributado, porque, do contrário, será um incentivo para que as companhias usem seu poder de mercado para extrair mais dos consumidores.

A mobilização da sociedade sobre o tema é importante para a tributação dos super-ricos avançar?

É absolutamente crítico. Quem não se beneficiaria de um tributo desses? Apenas os muito ricos e as companhias muito grandes. Se adotássemos essa tributação, seria um avanço enorme para as pessoas normais, inclusive dos EUA e do Reino Unido.

É porque as pessoas normais não se dão conta disso que os governos têm a habilidade de se opor a acordos globais desse tipo. Então, precisamos de mais conhecimento. Impedir a tributação dos super-ricos não é do interesse das pessoas normais, da economia ou do planeta, porque não temos o dinheiro para fazer os investimentos básicos para salvar o planeta.

Mobilizar a sociedade sobre isso não é mais difícil em tempos de polarização política?

Esse conhecimento diminuiria a polarização. Uma parte do crescimento da extrema direita é que há muitas pessoas estão infelizes com sua situação. Eles se sentem frustrados e com raiva. E estão loucos com as elites e os mais ricos. Políticas como essa levariam a menos raiva e menos polarização.

O comunicado final da reunião ministerial do G20 no Rio registrou a preocupação com o endividamento público dos países pobres. Vê chances de propostas sobre isso avançarem?

O alívio das dívidas públicas é essencial. E acho que será inevitável. No momento não é inevitável porque os países que têm realmente enfrentado estresses de dívida não são considerados sistemicamente importantes.

Quando qualquer devedor é visto como sistemicamente importante, todos os governos respondem rapidamente, e as regras são jogadas pela janela. Nos EUA, quando o Silicon Valley Bank teve problemas, de repente, todas as regras foram pela janela e o banco foi salvo com dinheiro do contribuinte rapidamente. Quando o Credit Suisse teve problemas, trabalharam durante o fim de semana e fizeram coisas contra a lei bancária da Suíça, para forçar a fusão com o UBS.

No entanto, quando Gana, Zâmbia, Chade, Quênia ou Sri Lanka estão sofrendo, e as pessoas estão morrendo e há devastação econômica, isso não afeta o sistema financeiro global. Então, eles deixam acontecer.



Há um cinismo profundo na abordagem do endividamento. Eles (representantes dos países desenvolvidos) topam fazer declarações legais, mas não querem fazer algo, no limite, porque não é algo que vá sacudir o coração do sistema.

Contas públicas: Governo estima cancelar 55,8 mil beneficiários do BPC por mês em pente-fino. Um caminho para mudar seria os países devedores se juntarem, pelo menos trocar informação, talvez fazer demandas comuns. E precisamos de mais vozes nas economias avançadas, reconhecendo que o excesso de endividamento não é do interesse de ninguém.

Qual o ponto mais importante da reforma das instituições multilaterais da economia, como o FMI e o Banco Mundial?

As cotas e as fatias de votos não refletem as reais condições da economia global. Isso porque os países ricos estão segurando as suas fatias e têm o controle.

As reformas passam por uma decisão política então?

Sim. Essas instituições não mudarão a menos que sejam forçadas a isso. E não serão forçadas a mudar até que sintam que se tornarão irrelevantes se não o fizerem. Muitos novos arranjos estão surgindo e muitos estão surgindo não apenas porque os países querem isso, mas porque não têm opção, por exemplo, quando há a imposição de sanções.

Novos arranjos são iniciativas como o Banco dos Brics?

Não só, mas também os swaps de taxas de câmbio (mecanismo que permite transações financeiras sem passar pelo dólar), que a China tem usado massivamente. Crédito para o comércio exterior, que é algo que não se acompanha muito, mas há muito acontecendo entre os países emergentes, incluindo a China. Novas rotas comerciais, que estão surgindo por causa de sanções.

Lembra do SWIFT, que era a plataforma básica das transações financeiras? De repente, os EUA excluíram a Rússia do SWIFT (como sanção, após a invasão da Ucrânia). O resultado foi que a Rússia desenvolveu seu próprio sistema, e a China também.

E essa sanção parece não ter tido efeito...

Não teve. Pensaram que isso deixaria a Rússia de joelhos, destruiria a economia russa, mas isso não aconteceu. O mundo está mudando. Muitos dos arranjos anteriores eram completamente controlados pelo G7. Não é mais assim.

O crescimento econômico acelerado da Índia tem chamado a atenção. Tem algo que o mundo possa aprender com o modelo indiano?

A grande lição do desenvolvimento indiano dos últimos 20 anos é como não fazer. Todos pensam que a Índia é uma história de sucesso porque está crescendo, e é verdade, o país não teve uma grande crise econômica, não teve uma crise financeira e não tem uma grande dívida externa, e isso é positivo, mas quando olhamos por dentro da economia, o que está acontecendo?

Tivemos duas décadas de crescimento anual entre 5% e 8%, e os salários reais não cresceram, o emprego não cresceu. Isso é possível? Faz pensar que, talvez, haja algo errado com os dados do PIB, mas, de qualquer jeito, definitivamente, há algo errado com o jeito como o PIB é distribuído.

Os 10% mais ricos nunca estiveram tão bem. Somos um dos países mais pobres do mundo, com o maior número de bilionários. O número de bilionários dobrou, o número de centimilionários (que têm fortunas na casa de centenas de milhões) triplicou.

A Reforma Tributária do Brasil tem algo a aprender com a reforma feita na Índia alguns anos atrás?

São reformas muito diferentes. A ideia da GST (Imposto sobre Bens e Serviços, o IVA da Índia) foi de criar um sistema nacional unificado de tributos indiretos, com regras muito simples. Não foi realmente um sucesso, porque temos oito alíquotas diferentes, o que é incrivelmente complicado. Foi apresentado como um tributo bom e simples, mas não é.

Também atingiu em cheio as atividades informais. Empresas informais respondem por 85% do emprego na Índia. Essas atividades informais foram negativamente atingidas por uma série de políticas. Primeiro, a desmonetização, uma grande quantidade de dinheiro foi retirada do mercado. Depois, teve a GST e, então, a pandemia.

A GST foi responsável pelo crescimento econômico? Ajudou o setor formal, mas foi uma má notícia para o setor informal. Definitivamente, o Brasil deveria olhar para o efeito da Reforma Tributária no setor informal.

Também aconselharia a fazer a reforma lentamente. Não dá para correr. Fizemos em três meses e isso não dá tempo de preparação, de mostrar quem será afetado.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/08/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: CÂMARA APROVA URGÊNCIA PARA VOTAR SEGUNDO PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO

Votação do mérito deve ocorrer nesta terça-feira
Por Gabriel Sabóia — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados presidida por Arthur Lira — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

A Câmara aprovou, nesta segunda-feira, a urgência para votar a segunda etapa da regulamentação da Reforma Tributária. A expectativa é que o mérito do texto seja votado já nesta terça. O texto trata das regras de administração do comitê gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), a ser arrecadado por estados e municípios. A proposta também prevê a controversa cobrança de imposto sobre herança de previdência privada.

O primeiro e mais amplo projeto de regulamentação foi aprovado pela Câmara em julho e está no Senado.

Previdência

O texto em discussão autoriza estados a taxarem recursos depositados em planos de previdência privada e transmitidos a beneficiários por meio de heranças.

Os deputados estabeleceram que os investidores que ficarem mais de cinco anos no produto financeiro, a contar da data do aporte inicial, serão isentos do Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD) — que é de competência estadual.

A permissão para os estados taxarem os planos chegou a ser incluída numa primeira versão da proposta, mas foi retirada por decisão do presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Atualmente, alguns estados já cobram ITCMD sobre planos de previdência privada — do tipo VGBL e PGBL — no momento da transferência para herdeiros. Mas não há uma regra uniforme, e isso é alvo de disputas na Justiça.

Por isso, os estados queriam estabelecer um padrão para a cobrança desse imposto. A ideia é evitar que a previdência complementar seja usada como planejamento sucessório.

Comitê Gestor

O texto também define como será o funcionamento do Comitê Gestor do IBS, tributo que será a junção do ICMS (estadual) e do ISS (municipal). A reforma também cria a CBS, reunindo os impostos federais sobre o consumo.

O comitê será responsável por administrar e fiscalizar o imposto de estados e municípios — uma espécie de Receita Federal de entes subnacionais. O texto cria um processo administrativo sobre a cobrança do imposto, uma espécie de novo Carf (que funciona como um tribunal da Receita), formado por três instâncias de decisão.

Contribuintes poderão participar da última instância de decisão do Comitê Gestor e nas demais etapas do processo administrativo. A participação dos contribuintes deve ocorrer por meio de federações e associações de setores empresariais. A versão enviada pelo governo determinava que apenas auditores fiscais fariam parte da última instância.

A instância superior para definição de disputas tributárias será a Câmara Superior, a ser formada por oito representantes do Fisco (sendo quatro de estados e quatro de municípios) e oito dos contribuintes. As demais instâncias do Comitê também terão formação paritária.

Os representantes dos contribuintes serão nomeados entre pessoas indicadas por entidades representativas de categorias econômicas e aprovadas em processo seletivo público para avaliação de conhecimentos e de experiência em matéria tributária. O governo admite que esse projeto pode ser votado apenas em agosto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/08/2024

CÂMARA APROVA LEI QUE CRIA INCENTIVOS FISCAIS PARA TRANSIÇÃO ENERGÉTICA COM HIDROGÊNIO VERDE

Produção do hidrogênio que terá benefícios poderá ocorrer por meio do etanol, geração eólica, solar e outras fontes

Por Gabriel Sabóia — Brasília



Energia limpa, através da eólica, para geração de hidrogênio verde — Foto: divulgação

A Câmara aprovou, nesta segunda-feira, a criação do Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, o chamado Hidrogênio Verde. O texto vai ao Senado.

O programa tem como objetivo criar fontes de recursos para a transição energética com o uso desse combustível. Desta forma, o projeto de lei estabelece regras para a concessão de créditos àqueles que promovam a "descarbonização".

Combustível produzido a partir da eletrólise da água provocada por energia renovável, essa tecnologia é considerada uma das fontes energéticas do futuro.

O projeto estabelece que os valores de créditos anuais sejam definidos pelo poder Executivo e previstos no Projeto de Lei de Orçamentária Anual (PLOA). A produção do hidrogênio que terá benefícios poderá ocorrer por meio do etanol, geração eólica, solar e outras fontes consideradas renováveis. A matéria segue agora para o Senado.

Regras para crédito fiscal

O texto estabelece que entre os anos de 2028 e 2032 o governo concederá créditos fiscais, de maneira progressiva, a empresas que produzam ou comercializem hidrogênio de baixa emissão de carbono e seus derivados produzidos no território nacional.

- 2028: R\$ 1,7 bilhão;
- 2029: R\$ 2,9 bilhões;
- 2030: R\$ 4,2 bilhões;
- 2031: R\$ 4,5 bilhões;
- 2032: R\$ 5 bilhões.

A concessão do crédito fiscal será feita com base em um processo concorrencial a ser definido em regulamento.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/08/2024

CAMPOS NETO DIZ QUE ESTÁ 'SEDIMENTADO' NO BC CONSENSO PARA TRAZER INFLAÇÃO À META

Presidente da autoridade monetária afirmou que esse objetivo existe independentemente de quem esteja na presidência da instituição

Por João Sorima Neto — São Paulo



Roberto Campos Neto, presidente do BC: há consenso no grupo para trazer inflação à meta — Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

A inflação brasileira rodando acima da meta e as expectativas futuras de inflação desancoradas preocupam o Banco Central, que vai fazer o que for preciso para trazer o IPCA para a meta, independentemente de quem seja o presidente da instituição. A afirmação foi feita pelo presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, durante evento de inauguração do novo campus da Escola de Economia de São Paulo da Fundação Getúlio

Vargas (FGV EESP), em São Paulo, na manhã desta segunda-feira.

— A gente tem tido uma mensagem inequívoca e consensual de que o BC vai fazer o que for preciso para trazer a inflação para a meta, é muito importante, e é independente de quem seja o presidente, de qual seja o mandato, isso está bem sedimentado no grupo que temos hoje— disse Campos Neto, que deve deixar o cargo até o final do ano.

As apostas indicam que o substituto será Gabriel Galípolo, atual diretor de Política Monetária e ex-branço direito do ministro da Fazenda, Fernando Haddad.

O Comitê de Política Monetária (Copom) do Banco Central informou em sua ata, divulgada na semana passada, que o cenário marcado por projeções mais elevadas e mais riscos para a alta da inflação é desafiador e que “não hesitará em elevar a taxa de juros para assegurar a convergência da inflação à meta”.

'BC vai agir com seriedade'

Em julho, o Copom decidiu pela manutenção da Selic, pela segunda vez seguida, após um ciclo de sete reduções, que foi de agosto de 2023 a maio de 2024. Os juros básicos da economia foram mantidos em 10,5% ao ano. A próxima reunião está marcada para 17 e 18 de setembro.

Campos Neto disse que o mercado ainda tem incertezas sobre a política monetária futura, assim como o cenário fiscal. O presidente do BC afirmou que a autoridade monetária tem feito o máximo possível para mostrar que o órgão é técnico.



— Obtivemos autonomia para isso. O BC está fazendo tudo o que pode, vai agir com seriedade e não vai poupar esforços. Então, acredito que esse prêmio de risco tende a diminuir — afirmou.

Sobre a questão fiscal, o presidente do BC afirmou que o governo está fazendo um esforço fiscal grande e importante, mas que é preciso ver a dinâmica do fiscal para frente. Ele acredita que à medida que o governo demonstrar esforço, esse prêmio de risco também tende a diminuir

Ele disse, entretanto, que o Brasil precisa fazer um esforço fiscal extra, olhando o médio prazo, para que as pessoas acreditem que vai ter 'conversão de dívida'.

Recessão nos EUA pouco 'provável'

Depois de turbulências no mercado global de ações por conta de uma possível recessão nos Estados Unidos, Campos Neto acredita que o ambiente deve ser de volatilidade daqui para a frente. Para o presidente do BC, entretanto, uma desaceleração forte da maior economia do mundo é um cenário pouco provável.

— Houve sinais de desaceleração da economia americana, mas uma recessão não parece ser o cenário mais provável — disse ele, observando que independente de quem ganhe a eleição americana, a política econômica não deve ser muito austera. A dívida pública americana que era de 60% do Produto Interno Bruto (PIB) agora está indo para 150% do PIB, lembrou.

Para ele, a volatilidade no mercado deve continuar porque há uma falta de sincronia entre a política monetária nos EUA e a de alguns países. A alta de juros no Japão, disse, desarmou o chamado 'carry trade' que investidores vinham fazendo: emprestando dinheiro com juros baixos no Japão e investindo em outros lugares. A expectativa é que os juros continuem subindo no Japão.

Nos Estados Unidos, a expectativa é que os juros caiam até 120 pontos base nos próximos meses, afirmou, num ritmo de redução de 0,25 ponto percentual.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/08/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

CONCESSÕES RODOVIÁRIAS COM 'DESEQUILÍBRIO FINANCEIRO' DEVEM IR A LEILÃO EM OUTUBRO

Ministério dos Transportes prepara a licitação das três primeiras rodovias com contratos repactuados; nesses casos, lance inicial será o preço do pedágio

Por Luiz Araújo (Broadcast)

BRASÍLIA - O Ministério dos Transportes se prepara para realizar os três primeiros leilões de concessões que estão próximas de acordos para repactuação de seus contratos. As disputas serão realizadas a partir de outubro em modalidade diferente da utilizada para os demais projetos rodoviários. O lance inicial será o valor de pedágio recalculado pela atual gestora, que deverá competir caso queira permanecer com o ativo.

A expectativa, afirma o secretário executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, é de que Arteris Fluminense, ECO101 e MS Via, que já têm acordos encaminhados, sejam as primeiras leiloadas. Depois delas, outras 11 poderão ser disputadas no mesmo modelo. A obrigação de levar os ativos repactuados a leilão é uma das cláusulas estabelecidas pelo Tribunal de Contas da União (TCU) para permitir a rediscussão dos contratos.

“Decidimos assim para evitar risco moral. Quem oferecer o melhor desconto fica com o ativo”, explica Santoro, número dois do Ministério dos Transportes. Após o início do leilão com a proposta da atual

gestora, será aberta a fase de lances verbais. Se não houver interessados, a concessionária atual segue na administração.



Fila do pedágio da concessionária CCR MSVia Foto: Daniel Teixeira/Estadão

A série de repactuações está em análise após as atuais administradoras sinalizarem desequilíbrios financeiros que poderiam motivar a entrega dos ativos. A atual gestão do Executivo defende que os acordos junto ao TCU aceleram a realização de novos investimentos, dispensando prazos de uma relicitação convencional.

Vantagens ao mercado

Para o mercado privado, os ativos repactuados têm vantagens como a herança de licenças ambientais. Ainda, a empresa participante do leilão poderá se valer de subjetiva maior segurança sobre o valor estimado para o pedágio da via disputada, já que o cálculo base será da administradora atual. “Se o preço tiver margem, vai entrar alguém na disputa”, avalia George Santoro.

Caso a concessão mude de mãos, a nova administradora deverá pagar indenização pelos investimentos já realizados. O valor a ser ressarcido será calculado pela atual concessionária. “Em um processo convencional, a empresa precisa pagar um ágio quando entra. Para as repactuadas é similar, tendo de pagar a indenização”, diz Santoro ao defender que a cobrança não inviabiliza a concorrência.

Outra particularidade que será observada em eventuais transferências de administração será a herança de obras recém-iniciadas. Isso porque, para alcançar o acordo de repactuação junto ao TCU, as atuais concessionárias deverão contratar melhorias imediatas. “Na repactuação a concessionária tem de colocar pré-contrato de quem vai fazer a obra. Já tem de ter licitado, saber quem vai fazer”, explica George Santoro.

Na lista de repactuações há casos curiosos como o da Triunfo Concebra, que administra trechos das BRs 153 e 262 entre Goiás e Minas Gerais. A empresa pediu para entregar o ativo em 2021 e teve o processo de relicitação iniciado. O projeto foi reformulado e dividido em três trechos. Depois disso, a empresa pediu repactuação e se dispôs a seguir gerindo a malha. Pelos prazos, contudo, um dos trechos irá a leilão convencional em 31 de outubro.

Atraso

Pelos prazos estabelecidos em portaria, todos os 14 processos de repactuação estão atrasados. Conforme as diretrizes, as concessionárias interessadas nas repactuações tiveram de protocolar as propostas de acordos até o dia 31 de dezembro do ano passado. A partir da data de entrega, o governo teria 90 dias para analisar o pedido. Se aprovado pelo Executivo, é encaminhado para o TCU, que tem mais 90 dias. Assim, as análises deveriam ter sido finalizadas ainda no primeiro semestre.

Um dos motivos para esse atraso foi a suspensão das atividades da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex Consenso) há 30 dias, resultado de um conflito entre o TCU e o Executivo que paralisa os diálogos que miram a finalização dos acordos.

Outros leilões

Os leilões de ativos repactuados se somam a outras nove disputas previstas para este ano por novos trechos, sendo esses em processos convencionais. Se finalizar todos os projetos previstos, o Ministério dos Transportes ficará próximo de realizar 50 leilões até 2026, uma vez que prevê leiloar 32 novos trechos e finalizar 14 repactuações.

Até o momento, foi realizado um leilão em 2024, no trecho entre Belo Horizonte e Juiz de Fora (MG). O calendário do Ministério dos Transportes prevê mais 12 neste ano, na seguinte sequência para

outros processos: BR-040/GO/MG; BR-153/262/MG/GO; BR-262/MG; BR-381/MG/; Lote 3 de rodovias do Paraná; Lote 6 de rodovias do Paraná; BR-040/495/MG/RJ; BR-060/452/GO; BR-364/RO; BR-060/364/GO/MT; GO-020/060/070/080/GO e BR-070/174/364/MT/RO.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/08/2024

AGÊNCIA REDUZ EM 70% CIDADES APTAS A RECEBER ROYALTIES DA MINERAÇÃO E BENEFICIA MUNICÍPIOS DE MG

Municípios do Amapá, Rio Grande do Norte e Tocantins foram retirados da lista, que agora tem cidades mineiras como 87% das favorecidas; ANM alega que mudança restringe pagamento a cidades onde há efetiva contribuição para a produção mineral

Por Mariana Carneiro

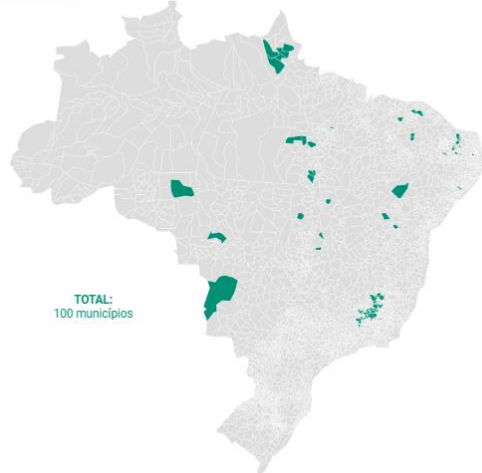
BRASÍLIA – A Agência Nacional de Mineração (ANM) baixou uma norma, no mês passado, que reduziu a um terço o número de municípios afetados pela produção de minério de ferro aptos a receber a Compensação Financeira pela Exploração Mineral (Cfem) por sediar estruturas de apoio ou de beneficiamento, como pilhas de minério ou barragens.

Na lista, permaneceram majoritariamente cidades de Minas Gerais, Estado natal do ministro de Minas e Energia (MME), Alexandre Silveira, a quem a agência é vinculada. Elas vão receber uma fatia maior da verba, que no ano passado foi repartida com cidades do Rio Grande do Norte, Tocantins, Amapá, Pará e Bahia.

Exploração mineral

Municípios afetados pela produção de minério de ferro aptos a receber a Compensação Financeira pela Exploração Mineral (Cfem)

CICLO 2023/24 CICLO 2024/25



Mapa: Estado - Fonte: ANM - Obter dados - Criado com Datawrapper

Procurado, Silveira não se manifestou. A ANM alega que houve uma mudança de critérios para restringir o pagamento a cidades onde há efetiva contribuição para a produção mineral (veja mais abaixo).

No dia 24 de julho, a ANM divulgou a primeira lista de cidades que serão atendidas no ciclo 2024/2025 pela Cfem-estruturas. A contribuição é recolhida das mineradoras e é distribuída para municípios e Estados onde há mineração ou que sofrem influência dessa atividade econômica. O valor mais relevante é o pago a cidades pela exploração do minério de ferro, uma vez que 89% da arrecadação da Cfem deriva deste mineral.

Prefeitos de Estados do Norte e Nordeste do País afirmam que foram surpreendidos com a retirada de suas cidades do rol de beneficiárias da Cfem-estruturas. De um total de 100 cidades afetadas pela mineração de ferro

por meio da instalação de estruturas produtivas em seus territórios, ficaram apenas 31 – das quais só quatro fora de Minas Gerais. Antes, as cidades mineiras representavam metade (52%) da lista.

O Pará, onde se produz 44% do minério de ferro comercializado pelo País, ficou com apenas uma cidade na lista: Parauapebas, onde fica a maior mina da Vale. Nenhuma cidade do Tocantins, Rio Grande do Norte e do Amapá, até então atendidas, vai receber.

O valor distribuído de Cfem para cidades afetadas pela mineração foi de cerca de R\$ 1 bilhão no ciclo 2023/2024. Ele é destinado a cidades por onde passam ferrovias, minerodutos ou onde são instaladas estruturas para empilhamento de minério, de pesquisa ou barragens, por exemplo. A extração é feita em um município vizinho, mas essas cidades têm parte da produção em seus territórios – e, por isso, são atendidas com a Cfem na condição de “afetadas”.

Cidades mineradoras repartem 60% de toda a arrecadação da Cfem, os Estados produtores recebem 15%, a União recebe 10%, e os municípios afetados, 15%.

As cidades afetadas são divididas em subgrupos: ferrovias, portos, minerodutos e estruturas. Este último grupo é alvo da alteração que provocou a concentração de Minas na lista de atendidos pela Cfem-estruturas.

Como é dividida a Cfem?

Maior fatia é destinada a cidades produtoras da atividade de mineração

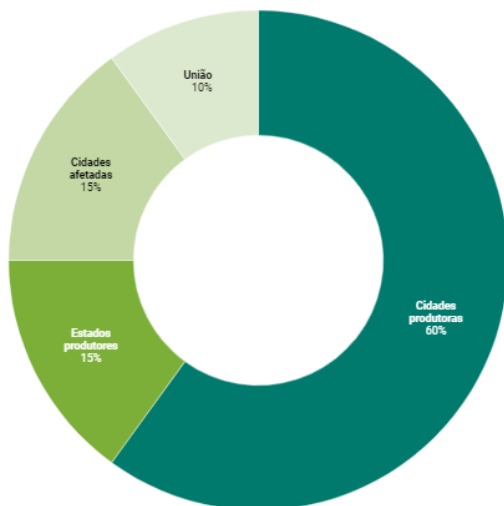


Gráfico: Estadão • Fonte: ANM • Obter dados • Criado com Datavrapper

produção.

Em dezembro de 2022, já no fim do governo Jair Bolsonaro, o Congresso aprovou uma lei ampliando o escopo de municípios que podem ser atendidos pela Cfem. No ano seguinte, o Ministério de Minas e Energia, já sob Alexandre Silveira, promoveu uma revisão do rateio dos recursos da Cfem para municípios afetados – o que fez com que a pasta levasse meses para editar um decreto com novas regras. O pagamento do ciclo 2023/2024, que deveria ter começado em maio, só ocorreu em dezembro.

Até então, a divisão da Cfem-estruturas levava em conta a ocupação do solo com essas unidades nos municípios afetados. O decreto do MME diz que as cidades devem ser remuneradas de acordo com a contribuição dessas estruturas para o resultado da

Como já haviam passado meses, a ANM pagou os municípios pelo modo antigo e adiou para este ano o estabelecimento dos novos critérios.



Operação da Vale em Parauapebas, no Pará, um dos municípios que se mantiveram na lista para recebimento de royalties Foto: Vale/Divulgação

Antes das novas regras estabelecidas pela agência neste ano, um município podia receber pagamentos se tivesse a estrutura pronta, mesmo que não estivesse funcionando. A partir de agora, só haverá pagamento onde há registro ativo de mineração, uso da estrutura produtiva e recolhimento, pela mineradora, de Cfem.

Os dados atuais da ANM, porém, não permitem segmentar a contribuição de cada estrutura para a produção. A agência então criou um sistema em que a informação é prestada pelas mineradoras e isso determina o quanto o município vai receber.

Se as mineradoras informarem ao governo federal que não produziram usando aquelas estruturas ou se não recolheram Cfem, as cidades não recebem nada.

‘Não é justo’, diz prefeito

É o caso de Lagoa Nova (RN), que perderá toda a arrecadação da Cfem-estruturas como cidade afetada. O prefeito Luciano Santos (MDB) não sabe o motivo do corte, porque a informação é prestada pela mineradora ao governo federal e não ao município. Ele descobriu ao acessar a lista de beneficiários da ANM que a cidade ficou de fora da Cfem-estruturas no atual ciclo 2024/2025. Segundo ele, há empilhamento de minério na cidade e estrutura de pesquisa minerária.

Santos afirma que prepara um recurso à agência alegando que as estruturas estão ativas no seu município e que a nova regra é injusta.

“Essa é a nossa crítica ao MME. Por coincidência, o ministro é do Estado de Minas e um pretendo candidato a governador. Não quero crer que o ministro esteja beneficiando apenas os municípios do seu Estado. Minas historicamente tem uma riquíssima exploração minerária, mas o Norte e Nordeste



também têm atividade minerária e precisam desses recursos. Não é justo que todo o dinheiro da Cfem fique apenas para Minas”, disse.

O município recebeu pouco mais de R\$ 4,8 milhões no último ciclo – recursos que foram empregados, segundo o prefeito, em reforma de escolas e em obras de drenagem na principal avenida da cidade.

“A falta do recurso vai mudar a realidade, tendo em vista que vamos deixar de receber dinheiro para educação e saúde básica. É preciso que a população entenda que é um retorno da atividade desenvolvida no município”, disse Santos.

ANM cita nova resolução

A ANM afirma não ter uma explicação sobre o motivo que provocou uma concentração da Cfem-estruturas para municípios em Minas Gerais. O superintendente de Arrecadação e Fiscalização de Receitas da agência, Rui Giordani, afirma que estruturas paradas, onde não há registro de produção, não podem mais receber Cfem a partir da nova resolução da agência.

“Não é o simples fato de ter estrutura que dá o direito ao município de receber Cfem pelo novo regramento; é preciso que a empresa tenha declarado produção no ano anterior”, disse o superintendente.

Em muitos casos, acrescenta ele, empresas fazem o registro da lavra, mas a produção não é feita por razões econômicas, e a Cfem, apesar de levar o nome de compensação, tem como objetivo repartir o resultado da produção mineral.

Giordani admite, no entanto, que a agência não tem como assegurar que as estruturas estão de fato paradas, uma vez que a informação é prestada pelas empresas e a ANM não tem capacidade de checagem.

Ele diz que a lista divulgada no dia 24 é provisória e será modificada caso os municípios comprovem que houve erro de declaração pelas empresas. O prazo de recurso termina no dia 12.

Como tudo começou

A modificação na forma de pagar os municípios que levou à preponderância das cidades mineiras na Cfem-estruturas – 87% das cidades atendidas são no Estado – começou com uma nova interpretação da ANM sobre o decreto baixado pelo ministro Alexandre Silveira em 2023.

O decreto prevê que sejam remuneradas pela Cfem “estruturas de mineração que viabilizem o aproveitamento industrial da jazida”.

Em abril deste ano, o diretor da agência Caio Seabra apresentou um parecer dizendo que a divisão da Cfem-estruturas deveria ser vinculada à produção e o rateio, como era feito no passado – apenas de acordo com o uso do território –, era ilegal e desrespeitava o decreto do MME. Esse episódio acionou a reforma dos critérios apresentada em julho pela agência.

Seabra é mineiro e chegou à ANM por indicação de Silveira. O ministro acompanhou a aprovação do nome dele no plenário do Senado, em 13 de dezembro. Durante a sabatina, feita pelos senadores horas antes, Seabra agradeceu ao ministro pela “indicação e confiança”.

Procurado pela reportagem, Seabra afirmou que a decisão que acabou beneficiando cidades mineiras foi tomada de maneira colegiada pela ANM – o voto dele foi seguido por três diretores, de um total de cinco membros da diretoria colegiada da agência, incluindo o diretor-geral.

“Todas as decisões da Agência Nacional de Mineração são submetidas a esse colegiado, que age de forma fundamentada e transparente”, afirmou ele, em nota. “Importante reforçar que os diretores passam pelo processo de sabatina no Senado Federal e são nomeados pelo presidente da República. Apresentam diferentes formações, experiências e visões do setor de mineração, o que

viabiliza ricas discussões e legitima a tomada de decisões, o que se dá por maioria de votos, conforme a lei.”

Fonte: *O Estado de São Paulo - SP*
Data: 12/08/2024

‘O BRASIL É UM PAÍS FUNDAMENTAL PARA O NOSSO NEGÓCIO’, DIZ CEO GLOBAL DA AGÊNCIA VML

Jon Cook afirma que seu desafio é liderar o processo de fusão da VMLY&R e da Wunderman Thompson, unindo a estratégia global com a visão brasileira do negócio
Por Wesley Gonsalves

Há quase três décadas à frente da cadeira mais alta, para o CEO global da VML, Jon Cook, o atual desafio do executivo na agência de publicidade é liderar o processo de fusão das agências a VMLY&R e Wunderman Thompson. Esta semana, Cook esteve no Brasil para sua primeira visita ao mercado doméstico após o anúncio da fusão das marcas do grupo WPP, que aqui é liderado pela presidente local da VML, Karina Ribeiro.

“O Brasil é um país fundamental para o nosso negócio; é o quarto maior mercado no mundo para nós. Nós estaríamos perdendo oportunidades se não deixássemos o País ajudar a orientar toda a nossa visão global do negócio”, disse Cook em entrevista ao Estadão.



Segundo o executivo, após seis meses desde o início da nova operação, o principal desafio é balancear visão global e local dentro do negócio em meio a adaptações comuns durante um processo de junção de marcas, tendo em vista tarefas como a união de portfólio de clientes, reestruturação de times com cargos em duplicidade e até a mudança de sede da agência – que deve ocorrer nos próximos dois anos, com a ida das operações da VML para o novo prédio construído pela WPP para acomodar seus negócios no País.

Jon Cook, CEO global da VML, em visita ao Brasil Foto: WERTHER SANTANA

“Já se foram seis meses; essa era uma boa oportunidade de trazer a nossa visão global para casá-la com a visão brasileira do negócio. Estamos procurando o equilíbrio certo de visão global e local, mas tornando-o exclusivamente brasileiro”, disse o CEO. “Acredito que nós temos todas

essas estratégias, mas no final do dia, trata-se de permitir que as pessoas realmente coloquem suas próprias marcas e vozes”, complementou.

O sócio da assessoria de fusões e aquisições RGS Partners, Fábio Jamra, lembra que o processo de fusões e aquisições, como o realizado pela WPP com a VML e Wunderman Thompson, costuma levar de seis meses a um ano, em média; mas que a finalização desse processo pode ser variável, devido diversos fatores que impactam a execução do projeto. “Esse é um processo de M&A (fusões e aquisições, na sigla em inglês) é super artesanal e pode haver algumas surpresas, pode se estender, ou não acontecer de forma linear”, diz.

Segundo o executivo da agência, ao unir duas gigantes do mercado publicitário brasileiro, um dos principais desafios na nova gestão de Cook na nova VML será garantir eficiência de negócio, sem perder o viés criativo que diferencia as marcas do grupo WPP, em especial no momento de ascensão das agências independentes que têm brigado por clientes através de um diferencial de preços abaixo do atualmente praticado no mercado doméstico. “Nós queremos ser cada vez mais eficientes para os nossos clientes”, disse.



Segundo o CEO Global da VML, Jon Cook, o principal desafio é balancear visão global e local dentro do negócio. Foto: Werther

Santana/Estadão

Networking à brasileira

Na sua curta viagem ao País, que durou menos de dois dias, Cook empilhou agendas com executivos locais, conversou com membros do escritório brasileiro e também se reuniu com correspondentes de clientes da VML e de outras empresas ligadas ao ecossistema de publicidade da WPP no País.

Assim como concorrentes, a exemplo do que tem feito o concorrente francês, Grupo Publicis, Cook vem ao País com a tarefa de azeitar a estratégia de oferecer aos anunciantes da agência outras ferramentas e disciplinas dentro da comunicação, com a ajuda de empresas do guarda-chuva WPP, como MarketData - liderada por Fábila Juliasz – e a CoreBiz – chefiado por Felipe Macedo.

“O Brasil é o microcosmo vivo disso, porque é um dos países onde temos todo esse armamento em um só lugar agora, mas precisamos fazer um trabalho melhor para reuni-lo continuamente”, afirmou Cook. O CEO ainda diz que o apetite de aquisições da VML para novas empresas que consolida oferta de valor da agência não está descartado.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/08/2024

POR QUE A INDÚSTRIA DO PETRÓLEO ESTÁ EM ALTA?

Os preços elevados e a crescente demanda ajudaram os produtores de petróleo dos EUA a obter lucros recordes, apesar dos esforços globais para estimular o maior uso de energia renovável e carros elétricos

Por Rebecca F. Elliott (The New York Times)

Apesar de todo o foco na transição energética, o setor petrolífero americano está em expansão, extraindo mais petróleo do que nunca da rocha de xisto que existe sob o solo no oeste do Texas.

Depois de anos perdendo dinheiro com a perfuração horizontal e o fraturamento hidráulico (“fracking”, em inglês), as empresas que ajudaram os Estados Unidos a se tornar o principal produtor global de petróleo deram uma guinada financeira e estão gerando lucros robustos. As ações de algumas empresas do setor de petróleo e gás, como a Exxon Mobil e a Diamondback Energy, estão em níveis recordes ou próximos a eles.

O renascimento do setor após as perdas contundentes durante a pandemia da Covid-19 se deve, em grande parte, às forças do mercado, embora a guerra da Rússia na Ucrânia tenha ajudado. Os preços do petróleo nos EUA ficaram em média em torno de US\$ 80 por barril desde o início de 2021, em comparação com cerca de US\$ 53 nos quatro anos anteriores.

O fato de o preço e a demanda por petróleo terem sido tão fortes sugere que a mudança para energia renovável e veículos elétricos levará mais tempo e será mais acidentada do que alguns ativistas climáticos e líderes mundiais esperavam.



Bombas de extração de petróleo bruto de poços no Texas, nas proximidades de Midland, a maior cidade da região da Bacia do Permiano Foto: Desiree Rios/NYT

O sucesso das empresas petrolíferas não é apenas o resultado de preços mais altos. Sob pressão de Wall Street para melhorar os retornos financeiros, as empresas que sobreviveram à queda do preço do petróleo em 2020 geralmente abandonaram a estratégia de crescimento alimentada por dívidas que havia impulsionado o boom do xisto americano.

Muitas reduziram os gastos e cortaram custos, demitindo funcionários e automatizando mais suas operações.

Desde 2021, os poços de petróleo e gás nos 48 estados do território continental dos EUA geraram mais de US\$ 485 bilhões em fluxo de caixa livre, o dinheiro que sobrou após os gastos com operações e novos projetos, de acordo com estimativas da Rystad Energy, uma empresa de pesquisa e consultoria. Na década anterior, o setor gastou quase US\$ 140 bilhões a mais do que arrecadou.

“As pessoas costumavam nos chamar de marinheiros bêbados”, disse Steve Pruett, executivo-chefe da produtora de petróleo e gás Elevation Resources, com sede em Midland, Texas, um centro do setor na Bacia do Permiano. “Esperamos que agora estejamos nos livrando dessa reputação.”

Em uma reviravolta estranha, o sucesso financeiro das empresas petrolíferas americanas tem sido um órfão político, com nem o presidente Biden nem o ex-presidente Donald Trump comemorando as recentes vitórias do setor.

Biden tem se mostrado relutante em incentivar as empresas petrolíferas, dada a importância que ele atribui ao enfrentamento das mudanças climáticas. O presidente e seus assessores, no entanto, assumiram o crédito pela queda nos preços da gasolina depois que eles subiram em 2022, quando a Rússia invadiu a Ucrânia.

Trump ignorou amplamente o sucesso do setor e o apresentou como uma vítima que precisa ser salva. Ele prometeu, se eleito, desfazer as políticas climáticas de Biden e incentivar as empresas petrolíferas a “perfurar, perfurar, perfurar”, o que poderia reduzir os preços do petróleo e os lucros das empresas.

As consequências ambientais da reviravolta financeira do setor de petróleo são variadas. A produção e a queima de combustíveis fósseis liberam gases de efeito estufa que estão aquecendo o planeta. Mas os preços mais altos do petróleo também estão tornando mais atraentes as formas mais limpas de energia, disse Samantha Gross, diretora da Brookings Institution, um grupo de pesquisa apolítico.

“Não vamos sair desse negócio porque a oferta foi reduzida, pois há muito petróleo”, disse Gross. “Vamos sair do negócio porque a demanda diminuiu.”

Isso não aconteceu até agora. Embora o petróleo represente uma parcela menor da matriz energética global do que antes da pandemia, em parte devido ao crescimento dos veículos elétricos, a sede pelo combustível continuou a aumentar. A demanda global atingiu um recorde de mais de 100 milhões de barris por dia em 2023, um aumento de 2,6% em relação a 2022, de acordo com a Statistical Review of World Energy.

A Bacia do Permiano, uma vasta extensão de bombas de petróleo e arbustos de mesquite que se estende do oeste do Texas até o leste do Novo México, fornece cerca de 6,4 milhões de barris por dia de petróleo bruto, ou quase metade de toda a produção dos EUA.

Os altos e baixos são a norma aqui, a economia inspirando e expirando com o preço do petróleo bruto.



A Elevation Resources, uma produtora de petróleo e gás, está perfurando no principal campo de petróleo dos Estados Unidos, a Bacia de Permian, no oeste do Texas Foto: Desiree Rios/NYT

Com o petróleo sendo negociado em torno de US\$ 80 por barril, os hotéis estão lotados, as rodovias estão cheias de caminhões e o desemprego é baixo (2,4% em maio na área de Midland). A taxa de desemprego nacional em junho foi de 4,1%.

A produção média de petróleo na região deve aumentar 8% este ano a partir de 2023, de acordo com estimativas federais.

Vamos perfurar poços como esse nos próximos 40 anos”, disse Kyle Hammond, gerente-geral da Permian Deep Rock Oil Company, uma pequena operadora que está perfurando e fazendo fracking em dezenas de poços horizontais sob a cidade de Midland. Barreiras de som imponentes protegem as vizinhanças do zumbido de um gerador e do bip de caminhões em marcha à ré.

Muitas empresas de petróleo estão apostando alto no Permiano. A Exxon, atualmente a maior produtora da região, tem como objetivo aumentar a produção de petróleo e gás em cerca de 50% até o final de 2027.

“Isso reflete o fato de que há demanda lá fora”, disse Bart Cahir, que lidera a divisão de xisto da empresa.

No entanto, a mesma restrição fiscal e as melhorias tecnológicas que tornaram muitos produtores de petróleo mais lucrativos também pesaram sobre as muitas empreiteiras e fornecedores que os atendem.



As empresas que operam na Bacia do Permiano estão produzindo mais petróleo com menos plataformas do que nos últimos anos Foto: Desiree Rios/NYT

No final de 2018, as empresas estavam operando cerca de 490 plataformas de perfuração no Permiano e bombeando cerca de 4 milhões de barris de petróleo por dia, segundo dados federais. Hoje, elas estão produzindo mais de 6 milhões de barris com cerca de 310 sondas ativas.

Isso significa menos negócios para as empresas que operam equipamentos de perfuração e fornecem moradia para os trabalhadores que se deslocam para o campo de petróleo.

“Não é como nos booms do passado, em que — Katy, fecha a porta — vamos embora”, disse John Odette, diretor de operações da Crew Support Services, que opera uma dúzia de complexos de casas móveis em todo o Permiano. “As pessoas têm sido um pouco mais reservadas.”

Os complexos da empresa, conhecidos como man camps, estão cerca de 85% lotados, mas as tarifas são muito mais baixas do que eram antes da pandemia, disse Odette. Um quarto que teria custado US\$ 100 por noite em 2018 agora rende de US\$ 50 a US\$ 80, disse ele.

E, embora os preços do petróleo estejam bem acima do que a maioria das empresas precisa para gerar um retorno saudável, o gás natural é tão abundante aqui que, às vezes, não há onde colocá-lo. Nem sempre há capacidade suficiente nos oleodutos para enviá-lo a estados ou países onde há grande demanda por esse combustível. Nem sempre há capacidade suficiente nos gasodutos para enviá-lo a estados ou países onde há grande demanda por esse combustível.

Durante vários dias deste mês, os preços do gás natural no oeste do Texas foram negativos, caindo para quase US\$ 4 abaixo de zero por milhão de unidades térmicas britânicas, uma unidade de medida padrão para o gás natural, de acordo com a S&P Global Commodity Insights. Isso significa que, em vez de serem pagos pelo combustível, os produtores tiveram que pagar a outras empresas para que o utilizassem.



Os poços de petróleo e gás nos 48 estados do território continental dos Estados Unidos geraram mais de US\$ 485 bilhões em fluxo de caixa livre desde 2021 Foto: Desiree Rios/NYT

Os preços enfraquecidos ampliaram a frustração de muitos executivos com o Sr. Biden, que este ano suspendeu as aprovações de novos terminais de exportação de gás natural. Este mês, um juiz ordenou que o governo Biden suspendesse a pausa, embora os analistas tenham dito que a decisão provavelmente teria pouco efeito imediato. Mesmo nas melhores circunstâncias, os novos terminais levam muitos anos para serem planejados, autorizados e construídos.

“Precisamos desesperadamente desses terminais neste momento para criar um mercado para o gás”, disse Suzie Boyd, uma consultora de Midland que ajuda os produtores a vender seu petróleo e gás.

Dentro do setor, a campanha presidencial está alimentando uma ansiedade latente sobre o futuro. A grande maioria dos executivos do setor de petróleo e gás apoia os republicanos, mas alguns deles reconhecem que seu setor costuma ter um desempenho melhor com um democrata na Casa Branca. Os democratas tendem a impor regulamentações mais rígidas, o que limita a produção, mantendo os preços mais altos do que seriam em um ambiente mais laissez-faire, de acordo com o pensamento.

“No curto prazo, Biden tem sido melhor para nosso setor”, disse Chris Wright, executivo-chefe da Liberty Energy, uma empresa de serviços de campo petrolífero.

No entanto, muitos que ganham a vida bombeando petróleo e gás se irritam com a retórica e as políticas climáticas de Biden e temem que outro mandato dele ou de outro democrata possa prejudicar seus negócios a longo prazo.

“Um clima de investimento mais acolhedor, mais confiança no futuro da energia que prospera aqui - isso terá impacto nas decisões de investimento na margem”, disse Wright.

A empresa está perfurando e fazendo fracking em dezenas de poços horizontais abaixo de Midland Foto: Desiree Rios/NYT

O porta-voz da Casa Branca, Angelo Fernández Hernández, disse que a produção doméstica recorde de energia sob o comando de Biden impulsionou o crescimento econômico. Ele também observou que os Estados Unidos são atualmente o maior exportador de gás natural liquefeito do mundo. “Desde o primeiro dia, o presidente tem impulsionado uma expansão sem precedentes da produção americana de energia limpa, enquanto trabalha para reduzir os preços para as famílias americanas”, disse ele.

Karoline Leavitt, porta-voz da campanha de Trump, disse que ninguém havia feito mais para prejudicar o setor de petróleo e gás do que Biden, em parte restringindo as permissões de perfuração de petróleo e gás em terras federais. Se eleito, Trump abrirá caminho para que as empresas de petróleo e gás “utilizem o ouro líquido sob nossos pés para produzir energia limpa para os Estados Unidos e o mundo”, disse ela.

Aconteça o que acontecer na eleição de novembro, o futuro do setor de petróleo depende de uma questão maior: O que acontecerá com a demanda global por petróleo bruto?

A Agência Internacional de Energia, uma organização multilateral com sede em Paris, espera que a demanda global de petróleo atinja o pico antes do final da década, à medida que mais pessoas e empresas comprem carros elétricos e dependem de energia eólica e solar. Porém, muitos executivos do setor petrolífero e a Organização dos Países Exportadores de Petróleo afirmam que o consumo crescerá até a década de 2030, se não além.

Se as previsões da agência de energia se concretizarem, o mundo estará inundado de petróleo bruto em 2030, com a capacidade de produção excedendo a demanda em cerca de 8 milhões de barris por dia.

Em Midland, muitos compartilham a opinião de Michael Oestmann, sócio de uma empresa de petróleo e gás, a Tall City Exploration IV, que aposta que a demanda de petróleo será resiliente — e que as restrições impostas por investidores e governos farão com que os preços subam.

“Vejo a demanda de longo prazo aumentando e a oferta sendo limitada”, disse o Sr. Oestmann. “Esperamos participar desse processo.”

Este conteúdo foi traduzido com o auxílio de ferramentas de Inteligência Artificial e revisado por nossa equipe editorial. Saiba mais em nossa Política de IA.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/08/2024

CÂMARA APROVA URGÊNCIA PARA 2º PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Além da formalização do comitê gestor, texto trata de temas polêmicos, como a cobrança de Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD) sobre planos de previdência privada

Por Iander Porcella (Broadcast)

BRASÍLIA - A Câmara dos Deputados aprovou nesta noite de segunda-feira, 12, o requerimento de urgência para a tramitação do segundo projeto de regulamentação da reforma tributária. A votação foi simbólica. Com isso, o mérito do projeto poderá ser votado diretamente no plenário, sem passar antes por análise em comissões. A expectativa é de que a votação ocorra nesta terça-feira, 13.

Em julho, a Câmara aprovou o primeiro projeto de regulamentação da tributária, que trata de temas como Imposto Seletivo e cesta básica e está agora no Senado. O segundo texto, que começou a avançar nesta segunda-feira, 12, institui o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) e trata da distribuição das receitas para Estados e municípios.

O relator da proposta é o deputado Mauro Benevides Filho (PDT-CE), que conversou nos últimos dias com governadores e deputados para alcançar consenso sobre o texto. A Câmara realiza entre esta segunda-feira, 12, e a quarta-feira, 14, o primeiro esforço concentrado de votações no período das eleições municipais.

A urgência na votação do segundo projeto faz parte de uma estratégia do presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), que pretendia votar o texto tão logo terminasse o recesso parlamentar, neste 12 de agosto. A ideia, como antecipou a Coluna do Estadão, é aprovar o regime de urgência e levar a matéria em plenário já na primeira semana de trabalhos. De acordo com integrantes do Centrão, é uma estratégia para reforçar a pressão sobre o Senado em torno da reforma. O cálculo é o de que a Casa ficaria mais pressionada a dar andamento aos projetos de lei se tiver não apenas um texto travado na pauta, mas os dois.



A Câmara iniciou nesta segunda-feira, 12, o primeiro esforço concentrado de votações no período das eleições municipais Foto: Mário Agra/Câmara dos Deputados

Temas polêmicos

Além da formalização do comitê gestor, o projeto também trata de temas considerados polêmicos, como a cobrança de Imposto sobre Transmissão Causa Mortis e Doação (ITCMD) sobre planos de previdência privada — PGBL e VGBL, como revelou o Estadão.

Os deputados do grupo de trabalho que analisou o projeto incluíram isenção de ITCMD somente aos investidores que ficarem mais de cinco anos no VGBL, a contar da data do aporte. Para o PGBL, contudo, não valerá essa regra e a tributação ocorrerá independentemente do prazo.

Em entrevista ao Estadão/Broadcast em 17 de julho, o secretário extraordinário da Reforma Tributária do Ministério da Fazenda, Bernard Appy, disse que previdência privada é aplicação financeira e precisa pagar imposto de herança.

“É um ativo que está sendo deixado como herança. Uma coisa é o seguro de vida mesmo: aquele que pago um pouco todo mês e se, eu morrer, a família recebe um valor alto. Esse não faz sentido ter cobrança de imposto de herança e doação. Outra coisa é o VGBL. É uma aplicação financeira e tem que pagar imposto sobre herança”, afirmou Appy.

Appy apontou que o VGBL tem a vantagem de transmitir os recursos diretamente para a família, de forma automática, sem a conclusão do processo de inventário. Porém, na sua visão, é preciso que haja a cobrança do imposto.

“Se for aplicação financeira, precisa terminar todo o processo do inventário para poder liberar as aplicações. No VGBL, é automático. Isso é positivo: às vezes a família está precisando de recursos para se manter quando morre a pessoa que tinha renda na família. Mas não quer dizer que não pode ter cobrança de impostos. A não incidência de impostos em uma coisa que é claramente aplicação financeira não faz sentido. Mas o grupo de trabalho optou, no projeto de lei 108, por fazer esse meio termo, para ter mais de cinco anos para ter a isenção”, disse.

O projeto especifica que a tributação incidirá apenas sobre os planos que visem ao planejamento sucessório, ou seja, que tenham natureza de aplicação financeira, e não de seguro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 12/08/2024

COPOM, E PRECISAMOS VER COMO A SITUAÇÃO IRÁ SE DESDOBRAR'

Diretor do BC diz que a atuação do colegiado saiu de um ciclo de corte no juro para a disposição em conviver com uma taxa mais alta por mais tempo e, se necessário, elevá-la

Por Daniel Tozzi Mendes (Broadcast), Francisco Carlos de Assis (Broadcast) e Eduardo Laguna (Broadcast)

O diretor de Política Monetária do Banco Central (BC), Gabriel Galípolo, disse nesta segunda-feira, 12, que a autoridade monetária está dependendo dos dados para tomar sua próxima decisão e que uma alta de juro “está na mesa” do Comitê de Política Monetária (Copom). Segundo Galípolo, o colegiado também não forneceu nenhum guidance (tendência) para decisões futuras na ata da última reunião, ocorrida no final de julho.

O diretor de política monetária afirmou que a menção ao cenário alternativo na ata mais recente, em que o IPCA ficaria em 3,2% no primeiro trimestre de 2026 — horizonte relevante da política monetária — não deve ser lida como um indicativo de que o BC irá, necessariamente, manter a Selic parada em 10,5%. “Essa frase foi lida como retirar da mesa a possibilidade de alta (na Selic), mas esse não é o diagnóstico. A alta está na mesa do Copom, e precisamos ver como a situação irá se desdobrar”, detalhou Galípolo.

Ele disse que a atuação do colegiado saiu de um ciclo de corte para uma percepção de que o Copom está disposto a conviver com um juro mais alto por mais tempo e que, se for necessário, pode haver alta de juro.



'Enquanto diretor do BC, vamos perseguir (a meta). Isso pode se dar com um custo maior ou menor', diz Galípolo Foto: Felipe Rau/Estadão

Quando questionado sobre os impactos da política fiscal no trabalho do BC, Galípolo afirma que o desenrolar da política fiscal não pode mudar a percepção da autoridade monetária sobre a perseguição da meta de inflação. “Enquanto diretor do BC, vamos perseguir (a meta). Isso pode se dar com um custo maior ou menor”, afirmou.

Juro nos EUA

Galípolo também afirmou que o início dos cortes de juros nos Estados Unidos pode não representar uma grande mudança de cenário para as decisões de juros no Brasil, uma vez que o movimento já foi em parte precificado.

“Existe o risco de que, dado que já está na curva, as expectativas de cortes podem estar já nos preços (...) Então, a ideia de que a chegada do Fed (Federal Reserve, o banco central norte-americano) pode ser uma grande mudança, não necessariamente” pode se confirmar, afirmou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/08/2024

ECONÔMICO
Valor

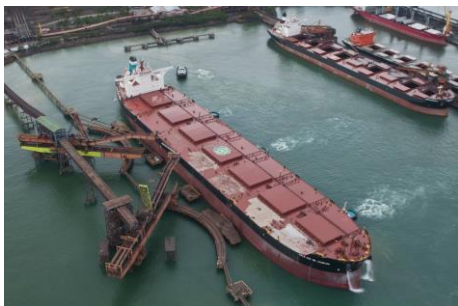
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

WILSON SONS ASSINA CONTRATO DE CINCO ANOS PARA DOCAGEM DE NAVIOS DA VALE NO PORTO DE SANTOS

Durante o período, serão realizadas manutenções programadas de cinco rebocadores e de duas balsas da mineradora que operam no Rio de Janeiro

Por Felipe Laurence, Valor — São Paulo



Navio da Vale adaptado para transporte de minério — Foto: Agência Vale

A Wilson Sons anunciou, nesta segunda-feira (12), a assinatura de um contrato de cinco anos com a Vale para permitir a docagem de sete embarcações em seu estaleiro localizado no Porto de Santos. Durante o período, serão realizadas manutenções programadas de cinco rebocadores e de duas balsas da mineradora que operam no Rio de Janeiro, o que representará uma redução de 67% em custos com combustíveis.

As embarcações atuam no apoio portuário, auxiliando na atracação e desatracação de navios no Terminal da Ilha Guaíba, em Mangaratiba, e no terminal da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), em Itaguaí.

Entre os serviços que serão realizados nos navios, estão tratamento e pintura de cascos e tanques, limpeza de tanques, reparos estruturais, desmontagem e teste de válvulas. Cerca de 60 profissionais especializados trabalharão na manutenção.

A primeira das sete docagens de embarcações contratadas pela Vale está sendo realizada no rebocador Guaíba. Os serviços foram iniciados no local no último dia 18 de julho.

Depois do Guaíba, até o final do ano, outra embarcação da Vale deve receber os serviços de docagem. O contrato contempla também a docagem dos rebocadores Moatize, Mutuca, Alegria e Fazendão e das balsas Vale Mangaratiba e Vale Sahi.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/08/2024

BRUMADINHO RECEBE R\$ 585 MILHÕES DO ACORDO DE REPARAÇÃO PARA OBRAS

Por Cibelle Bouças, Valor — Brumadinho (MG)



Brumadinho — Foto: Leo Drumond/Nitro via AP

O município de Brumadinho vai receber novas obras do acordo de reparação da Vale pelo rompimento da barragem da mina Córrego do Feijão, em 2019, totalizando R\$ 585 milhões. Os recursos serão usados na construção de um distrito industrial, na recuperação e duplicação do acesso rodoviário que liga Brumadinho à BR-381, trecho Fernão Dias, e na pavimentação do município. A expectativa é que as obras beneficiem 100

mil pessoas que vivem na região.

Do valor total previsto, R\$ 230 milhões serão destinados à duplicação do acesso rodoviário. O Departamento de Estradas de Rodagem do Estado de Minas Gerais (DER-MG) informou que vai publicar até quarta-feira (14) o edital de licitação de projetos para escolher o melhor desenho para a obra.

A segunda etapa prevê obras de recuperação do antigo pavimento e inclusão de mais faixa de tráfego na MG-155, com licitação prevista para novembro. O início das obras será em 2025.

Já as obras de duplicação têm previsão de início em 2026.

"Com a duplicação do acesso rodoviário, Brumadinho vai ter uma logística diferenciada, que vai atrair empresas e ajudar a crescer a atividade turística ", disse o governador Romeu Zema (Novo).

O procurador da República em Minas Gerais, Carlos Bruno Ferreira da Silva, acrescentou que o governo do Estado negociou a inclusão no acordo de uso de parte do recurso da reparação para a duplicação do acesso rodoviário, pois essa obra não estava incluída no acordo inicialmente.

"Espero que haja uma mudança estrutural na economia da região e do Estado ", disse Bruno.

Outros R\$ 190 milhões serão destinados à construção do distrito industrial. As obras começaram em maio. A iniciativa irá urbanizar uma área de aproximadamente 1 milhão de metros quadrados, o equivalente a 120 campos de futebol. O distrito será dividido em 90 terrenos, com tamanhos que variam de 1,5 mil metros quadrados a 10 mil metros quadrados.

"Esse distrito será essencial para diversificar a economia do município", disse o governador Romeu Zema (Novo), durante evento de vistoria das obras de construção do distrito industrial.

Raquel da Costa Dias, defensora pública de Minas Gerais, destacou a necessidade de o município, que tem 80% da renda vinda da mineração, diversificar sua economia.

"Temos 101 empresas cadastradas para se instalar no distrito industrial. São empresas de diversos setores. Cerca de 80% da receita do município vem da mineração. Acredito que essas 101 empresas vão responder por 40% da arrecadação de Brumadinho, quando estiverem em pleno funcionamento", afirmou o prefeito de Brumadinho, Neném da Asa (PP).

O município recebe ainda R\$ 45 milhões em recursos do acordo para obras de pavimentação da estrada que liga os distritos de Aranha a Suzana e Palhano, em Brumadinho. Essa obra será executada pela Prefeitura.

"Estamos diante de uma maratona. Muitos projetos dependem de outros acordos para sair do papel ", afirmou Leonardo Maia, procurador de Justiça de Minas Gerais.

"É importante que essas obras sejam cada vez mais rápidas porque nos dói a demora na reparação", disse Nayara Porto, presidente da Associação dos Familiares de Vítimas e Atingidos pelo Rompimento da Barragem Mina Córrego do Feijão – Brumadinho (Avabrum).

Ela também pediu ao governador ajuda para que seja feito o julgamento dos responsáveis pelo rompimento da barragem, que resultou na morte de 270 pessoas, sendo duas gestantes, e em perdas ambientais.

O governador disse que não pode intervir no Judiciário mas que dentro do que cabe ao Executivo fará o que for possível.

"Não é um acordo perfeito mas tenho absoluta convicção de que foi muito melhor do que o acordo de Mariana. Estamos lutando para que ocorra lá algo semelhante a Brumadinho", afirmou Zema.

De acordo com o governo de Minas Gerais, desde 2023, 60 projetos foram definidos pós consulta popular e recursos foram repassados para as prefeituras, somando R\$ 1,7 bilhão transferido aos 26 municípios atingidos. Desse total, Brumadinho recebeu R\$ 467 milhões para a execução de cinco iniciativas: obra de pavimentação entre Aranha, Suzana e Palhano; pavimentação do trecho Brumadinho a Bonfim; obras de alargamento e melhorias da estrada localizada no Eixo Central; melhorias da estrada que liga Alberto Flores ao Córrego do Feijão e a Casa Branca; e construção das casas populares na Bacia do Paraopeba.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/08/2024

CEARÁ PODE SE TORNAR UM DOS MAIORES HUBS DE HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO

Expectativa de empresários, especialistas e dirigentes políticos foi reforçada após a sanção da Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono

Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

Após a sanção da Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, a Lei 14.948, de 2024, que regulamenta a produção de hidrogênio considerado de baixa emissão de carbono, a expectativa de empresários, especialistas e dirigentes políticos é que o Ceará se torne um importante hub de exportação do energético para o mundo.

O Porto do Pecém está estrategicamente localizado em uma região mais próxima da Europa, que é considerada um natural consumidor dessa produção, e pode ser o principal fornecedor a este mercado externo. Em entrevista exclusiva ao Valor, o governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT/CE), lembra que o Porto de Roterdã detém 30% de Pecém e que este corredor verde deve suprir 20% daquilo que o terminal de Roterdã planejou, que equivale a 1 milhão de toneladas de hidrogênio.



Governador do Ceará, Elmano de Freitas — Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

"Vamos fazer investimentos em nosso porto da ordem de R\$ 675 milhões. Este investimento já está aprovado e já vamos começar. Vamos construir essa infraestrutura em Pecém adaptando para o hidrogênio. E vamos mostrar a estrutura da Transnordestina para quem produz amônia verde a partir do hidrogênio, para que seja oferecida ao setor do agronegócio na região do Matopiba [Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia]", afirma.

Grandes empresas, como Arcelormittal, AES, Aeris Energy, White Martins, Grupo Termaco, Siemens, Voltalia, ABB, entre outras, já têm negócios no Estado na região do porto.

Já a Fortescue anunciou recentemente a decisão antecipada de investimento no projeto de produção de hidrogênio verde (eletrólise com energia renovável) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém, no Ceará. O presidente da companhia, Luis Viga, estima aporte de R\$ 20 bilhões e o

empreendimento tem meta de produzir 837 toneladas de hidrogênio verde por dia, a partir de 2027. Para isso, planeja um consumo de 2,1 GW de energia renovável. No final de 2023, o grupo recebeu a primeira licença prévia do hub cearense.

Para o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec) e vice-presidente da Confederação Nacional da Indústria, Ricardo Cavalcante, essa nova economia deve movimentar cerca de US\$ 30 bilhões de dólares no Estado do Ceará.

“De acordo com estudo feito pela consultoria norte-americana IXL, que contou com a participação de especialistas do MIT e da Universidade de Harvard, efetivação dos projetos, cujos contratos já estão devidamente assinados, pode gerar cerca de US\$ 30 bilhões de investimentos só no Estado do Ceará”, disse o executivo durante o evento Fiec Summit 2024.

Hoje, todo o Nordeste reúne as condições ideais para produzir em escala a energia que faltava para pavimentar a transição para uma economia de baixo carbono, como ampla oferta de energias renováveis, custo marginal baixo e potencial de produção muito além do que o mercado interno pode absorver.

Pela nova lei, será considerado hidrogênio de baixa emissão de carbono aquele que, no ciclo de vida do processo produtivo, resulte em valor inicial menor ou igual a 7 quilos de dióxido de carbono equivalente por quilograma de hidrogênio produzido (7 kgCO₂eq/kgH₂).

A diretora executiva da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (Abihv), Fernanda Delgado, diz que um segundo passo ainda precisa ser dado, com a inserção dos incentivos ao setor com recursos do Tesouro Nacional.

A crescente demanda de eletricidade das gigantes de tecnologia para processar bilhões de dados em microssegundos converge para a solução da sobreoferta de energia no Brasil. Neste contexto, as companhias do setor elétrico têm visto no segmento de tecnologia da informação um potencial para absorver essa produção.

Hoje, a capital cearense tem 18 cabos submarinos de fibra óptica ligados a todos os continentes, o que tem atraído a instalação de grandes data centers na cidade e suas imediações, equipamentos que devem demandar um grande volume de energia.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/08/2024

GOVERNO 'VAI FAZER DE TUDO' PARA CONCLUIR REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA, DIZ PADILHA

Segundo o ministro, a ideia é que este seja o "tema central" do esforço concentrado nesta semana no Congresso Nacional

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



Ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Alexandre Padilha, — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O ministro da Secretaria de Relações Institucionais (SRI), Alexandre Padilha, disse, nessa segunda-feira (12), que o governo vai "fazer de tudo" para concluir a regulamentação da reforma tributária ainda em 2024. Segundo ele, a ideia é que este seja o "tema central" do esforço concentrado, a ser realizado nesta semana pelo Congresso Nacional.

O esforço concentrado é quando diversas propostas são levadas à votação de maneira mais célere pelo Parlamento. "Esperamos votar esta semana o segundo projeto de lei de regulamentação da reforma Tributária. O governo vai fazer de tudo para concluir a regulamentação da reforma tributária.

Confio na disposição dos presidentes das duas Casas para deixar isso como legado. Vamos trabalhar para isso que seja um tema central no esforço concentrado", afirmou o ministro.

Padilha falou à imprensa após participar da reunião de coordenação semanal, no Palácio do Planalto, com presidente Luiz Inácio Lula da Silva. De acordo com o chefe da articulação política do governo, Lula pediu aos seus ministros que auxiliem o governo por conta desse esforço de votações no Parlamento. "O presidente Lula reforçou pedido para que os ministros que têm diálogo com os parlamentares mantenham esse contato", disse Padilha.

Acidente com avião da Voepass, em Vinhedo

Em seguida, o ministro da SRI contou que Lula deve continuar viajando para os Estados nesta semana. Lula deve viajar ao Paraná e ao Rio Grande do Sul nos próximos dias.

Padilha comentou que Lula designou o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho (Republicanos), para todas as questões relacionadas ao acidente da aeronave operada pela Voepass Linhas Aéreas, em Vinhedo, São Paulo. O avião caiu na tarde de sexta-feira (9) e matou 62 pessoas.

Investimento de R\$ 4 bilhões na reabertura da refinaria

O presidente Lula, segundo ele, deve cumprir uma série de agendas políticas nesta semana, no Paraná. Uma das atividades já previstas no Estado é uma visita à Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Repar), que estava prevista para ser entregue à iniciativa privada durante a gestão do ex-presidente Jair Bolsonaro.

Segundo Padilha, a gestão petista deve anunciar um investimento de R\$ 4 bilhões na reabertura da refinaria. "O presidente Lula vai manter, nesta semana, o ritmo de viagem aos Estados. Na quinta-feira, ele vai a uma refinaria da Petrobras no Paraná. O presidente vai estar lá reafirmando investimentos de R\$ 4 bilhões", explicou.

A visita de Lula à refinaria acontecerá após de a Petrobras ter divulgado, no início de abril, que processos de desinvestimento que não têm contratos assinados, caso da Repar, serão revisados "no âmbito dos ajustes ao Planejamento Estratégico da companhia".

Lula também deve aproveitar para visitar a fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados S.A. (Ansa), subsidiária integral da Petrobras. Isso porque, em junho, a empresa estatal informou o retorno das atividades operacionais. A fábrica está hibernada desde 2020. Por fim, o presidente da República cogita ainda visitar uma montadora de veículos no Paraná, mas, sobre isso, Padilha não deu detalhes.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/08/2024

EMPRESÁRIO TRANSFORMOU BARRA EM 'NOVA MIAMI'

Carlos Fernando de Carvalho, dono da construtora Carvalho Hosken, morreu de causas naturais aos 100 anos

Por Agência O Globo — Do Rio



Carlos Fernando de Carvalho liderou o desenvolvimento da zona oeste do Rio — Foto: Leo Pinheiro/Valor

O empresário Carlos Fernando de Carvalho, dono da construtora Carvalho Hosken, morreu de causas naturais no sábado (10), aos 100 anos, deixando um legado imobiliário na Barra da Tijuca, zona oeste do Rio.

Foi ele o responsável pelo desenvolvimento de bairros planejados como Península, Rio2, Ilha Pura, Centro Metropolitano, entre tantos outros espalhados por regiões nobres da cidade do Rio, como o Quintas e Quintais

e o Village São Conrado. O velório ocorrerá nesta segunda-feira, das 10h às 13h, no Crematório da Penitência, na zona portuária da cidade. O empresário ficou conhecido por transformar a região árida da Barra em uma “nova Miami” para os cariocas após investir na área como reduto de moradores das classes média e alta.

Carlos de Carvalho ou “Dr. Carlos”, como era chamado entre parceiros de negócio, fundou a empresa em 1951 e logo assumiu a posição de pioneiro no investimento da zona oeste ao comprar terras a baixo custo para levantar projetos residenciais e comerciais.

Durante os anos 70 foram cerca de 10 milhões de m2 adquiridos na região da Baixada de Jacarepaguá. O movimento mudou o foco da empresa, que antes tinha como eixo empreendimentos na zona sul do Rio e no entorno de Brasília. Foi então que surgiram projetos como o Hotel Hilton, o Ilha Pura, que funcionou como vila olímpica para os atletas durante a Rio 2016, o Atlântico Sul, condomínio onde o empresário morou com a família, em uma cobertura, e outros sucessos, como o Península.

A Carvalho Hosken lançou cerca de 20 mil unidades habitacionais onde moram 80 mil pessoas. Em 2015, o empresário foi apontado pela agência Bloomberg como o 13º homem mais rico do Brasil, com uma fortuna de US\$ 4,2 bilhões. Em 2021, Carvalho deixou a presidência, sendo sucedido por Carlos Felipe, de 46 anos, o caçula de seus quatro filhos. Mesmo após sua aposentadoria, o empresário frequentava a sede da empresa e continuou presidindo o conselho de duas a três vezes por semana. O engenheiro deixa esposa, filhos, netos e bisnetos.

Em nota, o governador do Rio, Cláudio Castro, disse que o empresário foi um dos maiores empreendedores da cidade. “Homem visionário, dedicou seus 100 anos de vida, completados recentemente, a desenvolver e valorizar a zona oeste do Rio”, afirmou. “Deixa um legado de realizações que, sem dúvida, impactaram positivamente a vida de milhares de pessoas.”

O prefeito Eduardo Paes disse, em nota, que Carvalho era “ousado e polêmico”, e que ele criou na Barra da Tijuca “um novo estilo de vida e associação comunitária”. “Foi peça fundamental para que o Rio conseguisse com sucesso receber as Olimpíadas! Acima de tudo um apaixonado por nossa cidade.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 12/08/2024



G1 – O PORTAL DE NOTÍCIAS DA GLOBO

CAMINHÃO FORA DO HORÁRIO DE AGENDAMENTO PODERÁ SER PROIBIDO DE ENTRAR NO PORTO DE SANTOS

Ação conjunta entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF) para garantir maior segurança ao fluxo de caminhões deve começar em setembro.

Por g1 Santos



Caminhões serão acompanhados em ação conjunta da APS e da PRF, em Santos (SP) — Foto: Carlos Nogueira/Jornal A Tribuna

A Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF) realizam uma ação conjunta para garantir mais segurança ao fluxo de caminhões que se dirigem ao Porto de Santos, no litoral de São Paulo. Com a medida, um caminhão que chega no complexo fora do

horário de agendamento poderá ser proibido de entrar no cais santista. A implementação deve começar em setembro.

Firmado em 24 de julho, o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) entre as partes vai proporcionar o acompanhamento dos caminhões por meio de consultas e, posteriormente, os sistemas serão integrados.

Enquanto a empresa terá acesso às informações da PRF, a corporação poderá checar o sistema de agendamento de caminhões do cais. Tudo ocorrerá de forma eletrônica. Se a APS observar um veículo suspeito, por exemplo, será possível entrar no sistema da PRF para ver se houve algum registro de ocorrência ou notificação sobre ele.

Logística e segurança

A Diretoria de Operações da APS, por meio da Guarda Portuária e da Superintendência de Operações, ficará responsável por acompanhar os veículos. De acordo com autoridade portuária, o ACT tem dois principais objetivos, com viés logístico e de segurança.

O sistema irá proporcionar uma maior previsibilidade e acompanhamento dos caminhões a caminho do Porto, já que serão monitorados desde sua origem. A ação também permitirá o compartilhamento de informações e sistemas para contribuir com a produção do conhecimento de inteligência.

Além disso, possibilitará um planejamento de ações para maior mobilidade, combate à violência no trânsito e à criminalidade. O ACT também possibilitará a realização de vistorias e treinamentos em conjunto, quando necessário.

“Esta parceria é mais um avanço nas ações da APS no sentido de disciplinar e trazer mais eficiência e segurança no trabalho dos valorosos caminhoneiros que atuam no Porto de Santos”, afirmou o presidente da APS, Anderson Pomini, em nota divulgada.

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

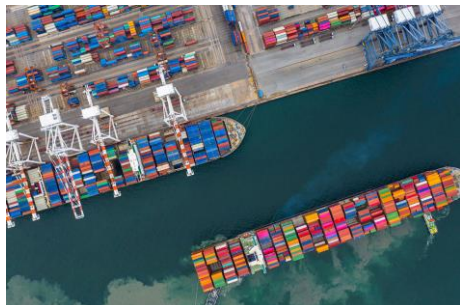
Data: 12/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

TRANSBORDOS EM SANTOS TIVERAM QUEDA BRUSCA EM 2 ANOS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 12/08/2024 - 20:47



Arquivo/Divulgação

Operações feeder no complexo santista caíram nos primeiros trimestres de 2024. Para Abac, consignação e capacidade são fundamentais para complexos portuários melhorarem atratividade e concentração de cargas

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) identifica que, apesar do aumento recente das operações feeder no Brasil, a movimentação desse segmento no Porto de Santos (SP) caiu bruscamente em 2024. Em 2019 e 2020, o volume de cargas feeder sendo transbordadas em Santos chegou a ficar na faixa de 80% a 90% em relação ao total do setor portuário. O levantamento mais recente da Abac verificou aproximadamente 70 mil TEUs sendo transbordados em Santos nos três primeiros meses de 2024, ante 160 mil TEUs nos portos brasileiros.

A associação avalia que o cumprimento das janelas é central para o maior porto da América Latina, ou para qualquer outro complexo portuário que almeja se consolidar como um hub concentrador de cargas. “É preciso trabalhar para que o Porto de Santos retome aquelas cargas com o volume que já



teve no passado porque hoje está perdendo espaço", comentou o diretor executivo da Abac, Luis Fernando Resano, na última semana, durante a 41ª reunião do Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo (Comus/ACSP).[tabela-feeder-abac-2024-reuniao-comus.jpg](#)

Resano ressaltou que as janelas são fundamentais para a cabotagem, uma vez que o tempo de viagem para o porto seguinte é muito curto, de um a dois dias de trânsito. Na prática, fica difícil para as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que operam nesse modal conseguirem compensar atrasos, quando a janela não é cumprida. Se o navio não escalar Santos, perde a carga naquele porto. Se esperar para embarcar em Santos, vai ter que pular algum porto à frente.

A Abac acredita que, para deixar de perder cargas e se consolidar como hub, é necessário que o porto ataque pontos que já estão na agenda setorial da associação nos últimos anos, além do cumprimento de janelas, entre os quais: a facilitação de trânsito entre terminais, produtividade, simplificação de burocracia, disponibilidade de combustível sem entraves no abastecimento e a implantação do Documento Eletrônico de Transporte (DT-e).

"O terminal quer o navio atracado no cais. O armador quer o cais vazio para chegar e atracar. Precisamos fazer com que haja o melhor ajuste dessas duas variáveis para que possamos atender", afirmou Resano.

O Comus/ACSP observa que, diante do crescimento dos fluxos do Porto de Santos no período de janeiro a maio de 2024, o longo curso teve crescimento e a cabotagem manteve-se estável em comparação aos fluxos de 2022, conforme os dados da autoridade portuária santista.[tabela-feeder-abac-2024-reuniao-comus-02.jpg](#)

O coordenador do comitê, José Cândido de Almeida Senna, destacou que a combinação dos movimentos da carga doméstica e do feeder mostraram que consignações médias da cabotagem caíram desde 2022, com simultâneo crescimento de atracações e com a navegação de cabotagem robusta, possivelmente procurando espaço para movimentar mais cargas nos terminais.

Senna ponderou que 2024 vem sendo um período adverso para Santos, por conta da interrupção para reparos de um berço do terminal da BTP, na margem direita, no começo do ano, e de problemas em portos da região Sul por conta de obras e do processo em curso de retomada das atividades no porto organizado de Itajaí (SC), além do acúmulo de cargas causado pelos fatores climáticos que interferem cada vez mais na reorganização das linhas.

"Os dados mostram crescimento da carga feeder em outros portos maior do que em Santos. De certa forma, eles mostram a reorganização improvisada no primeiro semestre por conta das adversidades (obras e questões climáticas)", analisou Senna. Na visão do Comus/ACSP, a entrada em operação dos terminais da Embraport e da BTP, entre 2012 e 2013, contribuiu para um crescimento da carga feeder em Santos da ordem de 100%.

"Isso mostra que esse tema é muito sensível à reserva de capacidade dos terminais para receber essas cargas. Os números da Abac reforçam que as questões observadas ao sul — principalmente em Santa Catarina — e o berço da margem direita de Santos, sem dúvida, afetam esse movimento", analisou Senna.

O entendimento da Abac é que todos os portos têm que ter o máximo de capacidade para atender carga feeder e cabotagem. Resano salientou que quem vai escolher o porto será o fluxo internacional dos navios de longo curso. Em contrapartida, a capacidade de receber carga é um fator para atração dos armadores para os terminais. "Se tem baixa consignação, os custos portuários fazem com que tenhamos menos atratividade para a cabotagem ir para aquele porto. Consignação e capacidade são palavras chave para melhorarmos a atratividade do porto de Santos ou de qualquer outro porto", concluiu.

JOSÉ ROBERTO DUQUE ASSUME O POSTO DE HEAD COMERCIAL DA ALIANÇA NAVEGAÇÃO E LOGÍSTICA

Executivos 12/08/2024 - 19:11



Com uma carreira de mais de duas décadas dedicadas ao setor de Logística, José Roberto Duque assume o posto de Head Comercial da Aliança Navegação e Logística. Ele será o responsável por liderar o relacionamento com os mais de 1,8 mil clientes da companhia atualmente.

Formado em Comércio Exterior, pela Universidade Paulista, com MBA em Gestão Empresarial e especializações em Gestão de Pessoas e Liderança Estratégica, pela Fundação Getúlio Vargas, o executivo iniciou sua jornada na área como analista comercial para carga refrigerada e por 12 anos atuou na Maersk, onde desempenhou funções estratégicas nas áreas de Atendimento ao Cliente e, posteriormente, em Vendas. Ocupou a posição na Maersk de gerente Comercial para a Costa Leste da América do Sul e Head Regional de Vendas da plataforma digital de logística do grupo, a Twill.

Após essa experiência, Duque foi ainda Chief Commercial Officer em outra companhia de cabotagem, antes de se juntar novamente ao grupo A.P. Moller-Maersk, agora, na Aliança Navegação e Logística.

“Sou grato pela oportunidade de retornar a este grupo de empresas inspiradoras e estou bastante entusiasmado para liderar a área de Vendas da Aliança Navegação e Logística, empresa precursora na cabotagem e onde certamente terei oportunidade para me desenvolver ainda mais e contribuir para o seu sucesso”, afirma José Roberto Duque.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

VLI REDUZ EM 7% EMISSÕES ESPECÍFICAS DE GASES DE EFEITO ESTUFA

Da Redação Portos e logística 12/08/2024 - 18:41



A VLI, empresa de soluções logísticas que opera ferrovias, portos e terminais, registrou uma redução de mais de 7% nas emissões de gases de efeito estufa (GEE) por tonelada transportada ao longo de 2023, em comparação ao ano-base de 2020. A meta da companhia é alcançar uma redução de 15% nas emissões de GEE até 2030.

A empresa também atingiu metas de sustentabilidade, como a redução de 20,4% no consumo de água nova, superando a meta prevista para 2030. Além disso, a VLI alcançou 60,2% de compras com fornecedores locais, acima da meta estabelecida para 2030.

Em relação à diversidade, a VLI informou que 25% das posições de alta liderança da empresa são ocupadas por mulheres, com um total de 1.500 mulheres no quadro de funcionários, representando 18,54% do total.

Para melhorar a eficiência energética, a VLI tem investido em novos vagões e locomotivas, além de projetos voltados para a redução de emissões e economia de combustíveis. Entre os projetos destacam-se a compensação de emissões de GEE por meio de créditos de carbono e a implementação do sistema Leader, uma solução inteligente de condução semiautônoma que visa reduzir o consumo de combustível.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

APS LANÇA EDITAL PARA ESTUDOS SOBRE CONCESSÃO DA USINA HIDRELÉTRICA DE ITATINGA

Da Redação Portos e logística 12/08/2024 - 18:42



A Autoridade Portuária de Santos (APS) publicou um edital para receber propostas de estudos relacionados à concessão da Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertiooga, responsável pelo fornecimento de energia ao Porto de Santos. O edital, divulgado no Diário Oficial da União em 7 de agosto, busca explorar a diversificação da matriz energética do porto, incluindo a viabilidade de produção e uso de hidrogênio verde (H2V) e outras fontes renováveis, como energia eólica offshore e solar fotovoltaica.

Além da geração de energia, o edital também propõe um levantamento das condições das edificações e acessos da vila, com o objetivo de desenvolver projetos ecoturísticos e socioambientais. Podem participar do processo empresas, instituições e pessoas físicas, individualmente ou em consórcio. Os interessados devem solicitar autorização à APS para realizar os estudos até 6 de setembro de 2024. Uma vez autorizados, os proponentes terão um prazo de 60 dias para apresentar seus estudos.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

NORCOAST APRESENTA SOLUÇÃO PARA DIMINUIR OS IMPACTOS DA SECA NO AMAZONAS

Da Redação Navegação 12/08/2024 - 18:44



A Norcoast, empresa de navegação costeira, anunciou uma operação focada no transbordo de contêineres para diminuir os impactos esperados da seca no Amazonas. A iniciativa envolve a instalação de um píer flutuante de 240 metros de comprimento e 24 metros de largura na região de Itacoatiara. A operação, prevista para iniciar em setembro, pode começar antes, dependendo do nível do rio e dos resultados da dragagem realizada pelo governo.

O píer será posicionado antes dos pontos críticos do rio Amazonas, como Tabocal e Enseada do Rio Madeira, que costumam ter baixa profundidade durante a estiagem, impedindo a passagem de navios. De acordo com Ricardo Nuno, Diretor de Operações da Norcoast, os contêineres serão transferidos para balsas, que poderão continuar a navegação até Manaus.

A operação técnica envolverá o atracamento dos navios da Norcoast no píer flutuante, enquanto as balsas ancorarão ao lado. Três guindastes, com braços de 64 metros, serão usados para mover os contêineres dos navios para as balsas, garantindo a continuidade do fluxo logístico.

A seca no Amazonas, prevista para ser mais severa este ano, traz preocupações sobre o abastecimento, especialmente em um período de alta demanda devido às vendas de fim de ano. Em 2023, a Região Hidrográfica Amazônica transportou mais de 71 milhões de toneladas de cargas, com o Rio Amazonas sendo a principal via, movimentando mais de 34 milhões de toneladas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO TECON VILA DO CONDE PARA APOIAR LOGÍSTICA DO AMAZONAS DURANTE SECA

Da Redação Portos e logística 12/08/2024 - 18:45



Divulgação

A Santos Brasil anunciou a ampliação temporária da capacidade de seu terminal de contêineres no Vila do Conde, localizado em Barcarena (PA), em cerca de 30%, com o objetivo de apoiar a logística da região do Amazonas durante o período de seca severa previsto para este ano.

A iniciativa consiste em realocar a área destinada à manutenção de contêineres vazios para uma área externa de 22 mil m², permitindo ao terminal aumentar sua capacidade de movimentação de 8.500 TEUs para aproximadamente 11.000 TEUs mensais.

Na seca de 2023, o terminal de Vila do Conde já havia desempenhado um papel importante na logística regional, servindo como ponto de transbordo para navios de cabotagem e longo curso que não conseguiram chegar a Manaus. No período de setembro de 2023 a janeiro de 2024, o terminal movimentou 65.000 TEUs, sendo 28.000 TEUs provenientes do transbordo de cargas devido às condições climáticas adversas.

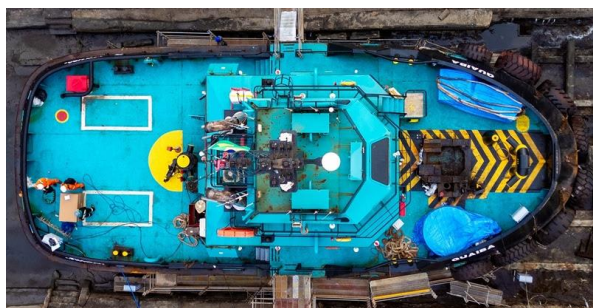
A empresa tem investido na ampliação e modernização do terminal, com um ciclo de investimentos iniciado em 2022 no valor de R\$ 120 milhões. Esses recursos buscam aumentar a capacidade do Tecon Vila do Conde para 300.000 TEUs por ano até 2025. Desde 2018, a Santos Brasil já investiu R\$ 131 milhões, e mais R\$ 100 milhões estão previstos para 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

VALE E WILSON SONS FIRMAM CONTRATO PARA DOCAGEM DE EMBARCAÇÕES NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Indústria naval 12/08/2024 - 18:47



A Wilson Sons, operadora de logística portuária e marítima do Brasil, firmou um contrato de cinco anos com a mineradora Vale para realizar a docagem de sete embarcações em seu estaleiro no Porto de Santos, localizado no Guarujá. O acordo envolve manutenções programadas em cinco rebocadores e dois ferryboats da Vale, que operam no Rio de Janeiro, gerando uma economia de 67% em combustível para a mineradora.

As embarcações da Vale prestam apoio portuário no Terminal da Ilha Guaíba (TIG), em Mangaratiba, e no terminal da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), em Itaguaí. Esses portos, ambos localizados no litoral Sul Fluminense, são responsáveis pela exportação de minério de ferro proveniente de Minas Gerais, principalmente para o mercado chinês.

O trabalho de docagem inclui tratamento e pintura de cascos e tanques, limpeza de tanques, reparos estruturais e desmontagem e teste de válvulas. A primeira das sete docagens, envolvendo o rebocador Guaíba, foi iniciada em 18 de julho.

O estaleiro da Wilson Sons conta com um dique seco no Porto de Santos. A empresa também está em processo de construção do WS Onix, o último de uma série de seis rebocadores com tecnologia sustentável padrão IMO TIER III, projetados para reduzir emissões de gases de efeito estufa e consumo de combustíveis fósseis.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/08/2024

COREIA DO SUL INICIA CONSTRUÇÃO DE SEUS PRIMEIROS NAVIOS TRANSPORTADORES DE CO₂

Da Redação Indústria naval 11/08/2024 - 18:41



A HD Hyundai Mipo deu início ao seu primeiro programa de construção para o mercado emergente de transportadores de CO₂ capturado (LCO₂). A embarcação será a primeira transportadora de LCO₂ a ser construída na Coreia do Sul. A embarcação é significativamente maior do que as que estão sendo construídas atualmente na China. A Hyundai prevê que este é um mercado emergente que pode alavancar sua expertise em transportadores de gás.

O corte de aço começou no estaleiro Ulsan do grupo para o primeiro dos quatro navios transportadores de LCO₂ encomendados pela Capital Maritime Group da Grécia. Os dois primeiros navios foram encomendados em julho de 2023, mas a Capital expandiu e encomenda antes mesmo do início da construção, com base na forte demanda prevista para o transporte de carbono.

A Hyundai destaca que há desafios únicos para este segmento e que avançou na tecnologia de controle de pressão de gás liquefeito. O estaleiro Mipo relata que concluiu o desenvolvimento dos novos controles de pressão em abril.

Os navios terão três tanques de armazenamento de dióxido de carbono com uma capacidade total de 22 mil m³. Em comparação, os navios que estão sendo construídos na China para o projeto Northern Lights da Noruega têm cada um uma capacidade de 7,5 mil m³. A Hyundai destaca que os tanques podem manter de forma estável uma temperatura baixa e um ambiente de alta pressão de -55 graus C.

O sistema de controle é vital porque se a pressão no porão de carga diminuir, o dióxido de carbono líquido pode se transformar em uma forma sólida de gelo seco, o que danificaria a tubulação e outros sistemas.

O sistema de controle de pressão também permitirá que os navios sejam versáteis em sua carga. Será possível também transportar gás liquefeito de petróleo (GLP) ou amônia, além do LCO₂.

Cada uma das embarcações medirá aproximadamente 159,9 metros. O design também é pronto para amônia, o que significa que com modificações futuras a embarcação pode ser abastecida com este combustível.

O primeiro dos navios está programado para ser entregue à Capital Gas em novembro de 2025. Os três navios adicionais serão construídos sequencialmente, com entregas programadas para continuar até o segundo semestre de 2026.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2024

COMISSÃO DE MEIO AMBIENTE DO SENADO DEBATE MEIO AMBIENTE DA HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS NA QUARTA-FEIRA

Da Redação Navegação 11/08/2024 - 18:28



A promoção de uma audiência pública para discutir os impactos socioambientais da Hidrovia Araguaia-Tocantins está na pauta da Comissão de Meio Ambiente (CMA) do Senado na quarta-feira (14), a partir das 9h.

O requerimento que propõe o debate (REQ 36/2024 - CMA) foi apresentado pelo senador Jorge Kajuru (PSB-GO). Ele argumenta que uma licença prévia parcial foi concedida pelo Instituto Brasileiro

do Meio Ambiente (Ibama) e que o licenciamento da obra está sendo feito de forma "fatiada", sem considerar o impacto ambiental total da hidrovia ao longo dos mais de 2 mil quilômetros do Rio Araguaia.

“A fragmentação do licenciamento impede a compreensão dos impactos ambientais e sociais do projeto, afetando negativamente a biodiversidade e as comunidades ribeirinhas. É crucial garantir transparência e participação popular no processo decisório, assegurando que o licenciamento obedeça à Constituição e às leis ambientais, para que o projeto não cause danos irreparáveis ao meio ambiente e às populações dependentes do Rio Araguaia”, afirma, ressaltando que o rio é um patrimônio natural essencial para o turismo, a pesca e a agricultura, e sustenta diversas comunidades locais.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 11/08/2024

'PROJECT FINANCE' SERÁ OPÇÃO PARA OBTENÇÃO DE GARANTIAS NA CONSTRUÇÃO NAVAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 09/08/2024 - 23:22



Arquivo/Divulgação

Seguradora acredita que modelo, adotado em outros países, pode aumentar competitividade de estaleiros brasileiros que estão em recuperação judicial em concorrências para obras de novos navios e plataformas nos próximos anos

O modelo de project finance será uma alternativa para viabilizar a obtenção de garantias por estaleiros em recuperação judicial que desejam competir nas licitações de projetos para construção de obras de grande porte, como navios e plataformas. A avaliação é da Gallagher Brasil, que também considera importante o seguro para viabilizar a estruturação de novos financiamentos junto aos agentes, ao Fundo de Marinha Mercante (FMM). A seguradora entende que o modelo, adotado em outros países, será um diferencial nas concorrências que devem se tornar mais frequentes nos próximos anos, diante do cenário de novos projetos no setor de petróleo e gás.

O CEO da Gallagher Retail, Rodrigo Protasio, acredita que o project finance pode se tornar uma vantagem para estaleiros que estiverem melhor financeiramente ou que contarem com o apoio de investidores com capacidade de alavancagem maior, permitindo que eles tenham preços mais competitivos de investimentos e de garantias.

Protasio explicou que, em vez de um financiamento direto, com o capital caindo na conta do estaleiro, os recursos vão cair numa 'conta de acompanhamento', o que poderá viabilizar investimentos para construção dos ativos. A contratante da obra poderá contar com uma seguradora para o trabalho de medição e de acompanhamento junto à instituição financeira, a fim de buscar mais segurança para o projeto.

O acompanhamento do cronograma físico e financeiro permitirá a liberação dos recursos à medida em que a obra for avançando. “Temos que ajudar a viabilizar projetos como esse, que podem voltar a produzir diretamente 40 mil a 50 mil empregos, contribuindo com a retomada da economia. É uma indústria fundamental para o desenvolvimento”, analisou Protasio em entrevista à Portos e Navios. Ele debateu o tema, na última quarta-feira (7), durante o 1º Seminário da Associação Brasileira das Empresas da Economia do Mar (Abeemar) sobre financiamentos, garantias e seguros para construção naval e offshore.

O executivo identifica que a crise que atingiu o setor de petróleo e a indústria naval, por volta de 2014, fez com que estaleiros sofressem com a escassez de encomendas e enfrentassem dificuldades financeiras. Ele acrescentou que o cenário atual é de aumento das taxas de juros, custo de refinanciamento muito alto da indústria. “Ter muitos estaleiros em dificuldades financeiras é ruim



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOS SHIPPING

Edição: 075/2024
Página 69 de 69
Data: 12/08/2024
www.mercosshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

porque é uma indústria que gera bastante emprego e valor econômico. Não faz sentido um país como o Brasil ter uma indústria naval acanhada”, afirmou.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 09/08/2024



MERCOS SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 12/08/2024