

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 077/2024
Data: 14/08/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE MODERNIZAÇÃO PREVISTA EM INVESTIMENTO BILIONÁRIO.....	4
CAMINHÕES PODEM SER PROIBIDOS DE ENTRAR NO PORTO DE SANTOS; ENTENDA	4
SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO TERMINAL DE VILA DO CONDE	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	6
GOVERNADORES DO NE APOSTAM NO H2V PARA ALAVANCAR INDUSTRIALIZAÇÃO REGIONAL	6
CCJ DO SENADO APROVA DECRETO QUE REDUZ EXIGÊNCIAS PARA ARMAS DE FOGO	8
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF.....	9
PORTOSRIO REGISTRA CRESCIMENTO DE 23% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PRIMEIRO SEMESTRE DE 2024	9
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	10
AÇÃO INTEGRADA PNATRANS PROMOVE EDUCAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA NA BAHIA	10
MINISTRO RENAN FILHO IRÁ AUTORIZAR A PAVIMENTAÇÃO DE TRECHO DA BR-487/PR, A “ESTRADA BOIADEIRA”, NESTA QUINTA (15), NO PARANÁ.....	11
PRIMEIRO CAMINHÃO MOVIDO A GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL) PRODUZIDO NO BRASIL É APRESENTADO NO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES	11
”O NOVO PROJETO APROVEITA TUDO E LOGO VOLTO PARA ENTREGAR A OBRA PRONTA”, DESTACA RENAN FILHO EM RETOMADA DO COMPLEXO DE VIADUTOS DA BR-020/GO.....	13
BE NEWS – BRASIL EXPORT	14
EDITORIAL – ITAGUAÍ E O NOVO PATAMAR DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL	14
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	15
<i>Transporte aéreo</i>	<i>15</i>
<i>Queda no preço.....</i>	<i>15</i>
<i>Dutos.....</i>	<i>15</i>
<i>Cancelado.....</i>	<i>15</i>
<i>Acidente</i>	<i>15</i>
NACIONAL - SAFRA DE GRÃOS 2023/2024 DEVE TER QUEDA DE 6,6%, DIZ CONAB	15
NACIONAL - GOVERNO REAFIRMA COMPROMISSO COM A CONCLUSÃO DA USINA NUCLEAR DE ANGRA 3	16
NACIONAL - ORDEM DE SERVIÇO PARA RETOMADA DE OBRAS EM TRECHO DA BR-020/GO É ASSINADA	17
NACIONAL - OPERAÇÃO DA PF PRENDE INVESTIGADOS DE INTEGRAR ORGANIZAÇÃO DO TRÁFICO.....	18
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ITAGUAÍ RECEBE NAVIO DE 366 METROS PELA PRIMEIRA VEZ	19
REGIÃO NORDESTE - FUNDO DO NORDESTE LIBERA 8% A MAIS EM CRÉDITO NO PRIMEIRO SEMESTRE	20
REGIÃO NORDESTE – CODEBA REGISTRA AUMENTO DE QUASE 10% NAS MOVIMENTAÇÕES.....	21
REGIÃO NORTE - TECON VILA DO CONDE AMPLIA CAPACIDADE PARA MIGAR IMPACTOS DA SECA NO NORTE.....	22
BAHIA ECONÔMICA - BA.....	23
BNDES ESTIMA TRANSFERIR AO TESOUREIRO MAIS DE 100% DO LUCRO DE 2023	23
ASSOCIAÇÃO BAIANA DE ENERGIA SOLAR E SEBRAE PROMOVEM EVENTO GRATUITO DE ENERGIA SOLAR NESTA SEXTA (16)	24
ABIH-BA REALIZA ENCONTRO EMPRESARIAL DA HOTELARIA BAIANA EM SALVADOR	25
ROMA DIZ QUE MÁSCARA DE ALEXANDRE DE MORAES CAIU COM MENSAGENS REVELADAS POR JORNAL.....	26
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	26
CONEXÃO SOPESP – PATRICIA LASCOSQUE, SUPERINTENDENTE INSTITUCIONAL DE LOGÍSTICA DA SUZANO FALA SOBRE EXPANSÃO PORTUÁRIA EM SANTOS E PROJETOS INOVADORES NO SETOR	26
BTP MODERNIZA DEFENSAS E CONCLUI PRIMEIRA ENTREGA DO PACOTE DE INVESTIMENTOS	27
TRANSBRASA COMPLETA 50 ANOS NESTA TERÇA-FEIRA (13)	28
NOVAS CONCESSÕES DE RODOVIAS DE SP TERÃO REDUÇÃO DE ATÉ 52% NO VALOR DA TARIFA EM 2025	29
PORTO DE ITAGUAÍ (RJ) RECEBE NAVIO DE 366 METROS PELA PRIMEIRA VEZ	30
LIDERANÇAS DEBATEM MUDANÇAS NAS LEIS DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS	31
FORNECIMENTO DE ÁGUA E ENERGIA SERÁ INTERROMPIDO EM TRECHO DA ALEMOA NO PORTO.....	32
CARGILL E CMA CGM EMBARCAM ALGODÃO PELA PRIMEIRA VEZ NO PORTO DE FORTALEZA	32
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS ULTRAPASSAM US\$ 200 BILHÕES	33



JORNAL O GLOBO – RJ.....	34
RELATOR DE PROJETO DE DÍVIDA DOS ESTADOS VOLTA ATRÁS E RETIRA DE PARECER MUDANÇA QUE AFETARIA GASTOS DE SAÚDE E EMENDAS	34
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR PREVÊ VOTAR REGULAMENTAÇÃO NO SENADO EM NOVEMBRO.....	37
GOVERNO QUER DAR PALAVRA FINAL SOBRE ORÇAMENTO E TETO SALARIAL PARA SERVIDORES EM PEC DE AUTONOMIA DO BC.....	37
CCJ DO SENADO ADIA NOVAMENTE PEC DE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC	39
COM ACORDO TRAVADO, LULA DIZ QUE UE TEM QUE ‘SE VIRAR’ COM A FRANÇA PARA ASSINAR TRATADO COM MERCOSUL41 MESMO SEM INDICAÇÃO DE LULA, BC VIVE TRANSIÇÃO INFORMAL DE PROTAGONISMO DE CAMPOS NETO PARA GALÍPOLO 42	42
SENADO DISCUTE HOJE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC: GOVERNO QUER TETO SALARIAL E DIREITO DE APROVAR CONTAS . 43	43
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	45
REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR NO SENADO PRETENDE SUGERIR MUDANÇAS NO ‘IMPOSTO DO PECADO’	45
LULA DIZ QUE BAIXAR TAXA DE JUROS NO BRASIL É UMA ‘BRIGA ETERNA’	51
PRODUTIVIDADE DA INDÚSTRIA CAI 1,3% NO PRIMEIRO TRIMESTRE E INTERROMPE TRAJETÓRIA DE ALTA, DIZ CNI	52
BRASIL PODE SE TORNAR PROTAGONISTA NA PRODUÇÃO DE BIOCARVÃO, MOSTRA ESTUDO DA EPE.....	53
ESTADOS ENDIVIDADOS PODERÃO AUMENTAR DESPESAS COM TETO DE GASTOS FLEXÍVEL EM PROJETO DO SENADO	54
IA PODE CRIAR ALGO RAZOÁVEL, MAS NÃO COMO A INTELIGÊNCIA HUMANA, DIZ AUTOR DE ‘A STARTUP ENXUTA’	56
CSN: ALAVANCAGEM FINANCEIRA EM ALTA E DÍVIDA BILIONÁRIA TRAVAM COMPRA DE CIMENTEIRA DO GRUPO MOVER	58
SENADO DEVE VOTAR PROJETOS DA DESONERAÇÃO E DAS DÍVIDAS DOS ESTADOS NESTA QUARTA-FEIRA.....	60
VALOR ECONÔMICO (SP).....	62
COM EFEITO DE DESASTRE NO SUL, RUMO REVERTE LUCRO E REGISTRA PREJUÍZO DE R\$ 1,7 BI NO SEGUNDO TRIMESTRE	62
BARGAÇO ABRE RESTAURANTE NO NOVOTEL RECIFE MARINA	63
ENEVA DIZ QUE AQUISIÇÃO DE TÉRMICAS DO BTG DEVE SER CONCLUÍDA NO QUARTO TRIMESTRE, DIZ PRESIDENTE.....	64
MINISTROS, SENADORES E DEPUTADOS SÃO AGRACIADOS PELA ORDEM DO MÉRITO DA DEFESA NO GRAU DE GRÃ-CRUZ E GRANDE-OFICIAL.....	66
REESTRUTURAÇÃO DA CONCESSÃO DO GALEÃO COMEÇA A SER DISCUTIDA NO TCU	67
PORTO DE PECÉM DEVE ATENDER, INICIALMENTE, AO MERCADO EXTERNO, DIZ ELMANO DE FREITAS	69
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	70
CÂMARA APROVA SEGUNDO PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA	70
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	71
DESEMBOLSOS DE RECURSOS DO FUNDO SETORIAL AUMENTARAM 118%	71
SALDO DO FMM ULTRAPASSA R\$ 16 BILHÕES.....	72
PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: IMPORTADORES DE FERTILIZANTES QUEREM REVOGAÇÃO DE RESOLUÇÃO 38	72
PETROBRAS AVALIA NOVA PLATAFORMA PARA EXPANDIR PRODUÇÃO DE GÁS EM BÚZIOS	74
CARGILL E CMA CGM EMBARCAM ALGODÃO PELA PRIMEIRA VEZ NO PORTO DE FORTALEZA	75
PPG APRESENTA TECNOLOGIAS ANTI-INCRUSTANTES NA NAVALSHORE 2024.....	76
NOVO FLUXO DE EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PARTE DO PORTO DE FORTALEZA COM DESTINO À ÁSIA	76
FRAGATA ‘TAMANDARÉ’ SERÁ LANÇADA AO MAR NO PRÓXIMO SÁBADO (17)	77
MERCOSHIPING MARÍTIMA LTDA	78
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	78



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TERMINAL NO PORTO DE SANTOS RECEBE MODERNIZAÇÃO PREVISTA EM INVESTIMENTO BILIONÁRIO

BTP concluiu substituição de defensas marítimas no cais santista
Por ATribuna.com.br



BTP planeja investimento bilionário em terminal no Porto de Santos (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

A Brasil Terminal Portuário (BTP), em Santos, concluiu no início deste mês a modernização de 45 defensas marítimas. A empresa afirma que finalizou o primeiro projeto contemplado no pacote de investimentos assumido com o Governo Federal como contrapartida para mais 20 anos de concessão no Porto. A BTP investirá cerca de R\$ 2 bilhões, nos próximos anos, para aumentar em 40% a capacidade do terminal.

De acordo com o diretor de Operações da BTP, Ricardo Trotti, esta é a primeira das entregas previstas com o intuito de trazer mais competitividade para o terminal. “Temos avançado de forma integral nos preparativos para o aumento da capacidade operacional. Apenas no cais, além da modernização das defensas, também serão adquiridos mais quatro novos e modernos portêineres, sendo que dois deles já chegarão neste ano”, afirma.

Com a instalação das novas defensas, a BTP passa a contar com infraestrutura para todos os berços acostáveis para navios da classe New Panamax. Essas embarcações, conhecidas como navios gigantes, possuem 366 metros de comprimento e capacidade média para transportar de 13 a 15 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). O terminal da BTP possui 1.108 metros de cais e três berços de atracação com profundidade para até 15 metros.

As defensas marítimas são placas que desempenham um papel fundamental para a segurança das pessoas e operações portuárias. Elas têm a função de amortecer o impacto causado por um navio durante atracação e desatracação, contribuindo para a preservação estrutural de embarcações e terminais.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 14/08/2024

CAMINHÕES PODEM SER PROIBIDOS DE ENTRAR NO PORTO DE SANTOS; ENTENDA

Acordo entre a Autoridade Portuária (APS) e Polícia Rodoviária Federal (PRF) prevê acesso somente em horário agendado
Por Victor Barreto



Veículos pesados são monitorados nas rodovias estaduais e serão também nas estradas federais, diz APS (Arquivo/AT)

Com o Acordo de Cooperação Técnica (ACT) firmado entre a Autoridade Portuária de Santos (APS) e a Polícia Rodoviária Federal (PRF), no mês passado, caminhões poderão ser proibidos de entrar no cais santista fora do horário agendado. O ACT pretende viabilizar o compartilhamento de informações para o planejamento



de ações conjuntas, dentre elas o monitoramento dos veículos destinados ao Porto que passem por estradas federais desde sua origem. A implementação da medida deve acontecer em setembro.

A APS afirma que já possui convênio para troca de informações com a Ecovias, concessionária que administra as estradas estaduais do Sistema Anchieta-Imigrantes, principal acesso à Baixada Santista. Ou seja, a PRF complementaria o monitoramento.

O presidente da APS, Anderson Pomini, diz que a iniciativa busca oferecer soluções para problemas de logística, como a entrada dos caminhões nas cidades. Isso acontece, por exemplo, quando o veículo chega muito tempo antes do horário de entrada na Poligonal do Porto Organizado. Por isso, a proibição da entrada no cais santista fora de horário é uma possibilidade.

Outro problema para o qual a parceria busca oferecer soluções é a formação de gargalos no trânsito. Pomini citou, como exemplo, a região do Ecopátio, na Rodovia Cônego Domênico Rangoni, em Cubatão.

“Esse sistema vai dar uma informação ao caminhoneiro para que ele aguarde em bolsões que serão construídos na entrada da Rodovia Anchieta, antes da descida, porque assim se evita o gargalo que costuma acontecer no Ecopátio”, esclarece o presidente da APS.

Ainda segundo Pomini, o plano da APS é organizar a frota em uma escala maior. Para isso, mais convênios devem ser formulados em um futuro próximo com outras entidades, como companhias de trânsito locais e administradores de rodovias. “Queremos envolver todos aqueles agentes das instituições responsáveis pelo tráfego de caminhões em geral”.

Segundo a PRF, as ações previstas no acordo também englobam melhorias na mobilidade, o combate à violência no trânsito e à criminalidade. Para isso, a APS terá acesso ao Alerta Brasil, sistema de monitoramento da PRF. Enquanto isso, a Polícia Rodoviária Federal poderá acessar o sistema de agendamento de caminhões do Porto de Santos.

“Muitas cargas rodoviárias com destino ao Porto de Santos trafegam por rodovias federais antes de chegarem à Via Anchieta”, informou a Autoridade Portuária, em nota. Ainda segundo a APS, a principal via federal de acesso ao Porto é a Régis Bittencourt (BR-116), que liga São Paulo a Curitiba.

Em seguida, vem a Presidente Dutra, também BR-116, que liga São Paulo ao Rio de Janeiro. Depois, a Rodovia Fernão Dias (BR 381), que liga São Paulo a Belo Horizonte e atende, para o Porto de Santos, a região de Campinas. A APS destaca ainda a Rodovia Doutor Manoel Hyppólito Rego (Rio-Santos).

Outras rodovias federais importantes para o Porto são a BR-153, a Transbrasiliana, que conecta o estado do Tocantins ao Paraná e cruza o Estado de São Paulo de Norte a Sul, entre os municípios de São José do Rio Preto e Ourinhos, e a BR-364, que sai do Mato Grosso.

Capacitação e conscientização

Além do monitoramento dos caminhões, o ACT prevê a organização de cursos de conscientização e capacitação dos caminhoneiros. “É preciso cuidar do principal bem, que não é o motor do caminhão, mas sim a saúde mental e física de todos esses profissionais que prestam um relevante serviço para o Brasil”, afirma o presidente da APS.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2024

SANTOS BRASIL AMPLIA CAPACIDADE NO TERMINAL DE VILA DO CONDE

Empresa diz que local deve operar com cerca de 11 mil TEU mensais

Por ATribuna.com.br



Modificado em 14 de agosto de 2024 às 09:35 Trata-se de ampliação temporária em cerca de 30%, segundo a Santos Brasil (Divulgação/Santos Brasil)

Com previsão de mais um ano com seca severa na região do Amazonas, a Santos Brasil, empresa que atua no Porto de Santos, afirma que vai trabalhar na mitigação dos impactos na logística daquela região, ampliando temporariamente em cerca de 30% a capacidade do seu terminal de contêineres (Tecon) de Vila do Conde, localizado em Barcarena (PA), no delta do Rio Amazonas.

A estratégia da companhia para enfrentar mais um ano de cenário difícil foi deslocar a área tradicionalmente utilizada no terminal para abrigar e fazer a manutenção de contêineres vazios para uma área externa, de 22 mil metros quadrados, abrindo espaço no terminal para receber maior número de contêineres. Com isso, o local, que tem capacidade de movimentar 8,5 mil TEU (medida de um contêiner de 20 pés) mensais, poderá operar com qualidade cerca de 11 mil TEU mensais.

Na seca histórica do ano passado, o Tecon Vila do Conde, garante a empresa, foi fundamental para a logística da região e passou a ser ponto de parada de navios de cabotagem e longo curso que não puderam seguir para seu destino em Manaus e precisaram fazer transbordo de contêineres em Barcarena. A carga descarregada na Santos Brasil era embarcada em barcaças (embarcação com fundo chato), que têm pouca restrição de navegação e seguia também para Manaus. No retorno, a mesma operação acontecia.

Entre setembro de 2023 e janeiro de 2024, o terminal movimentou 65 miTEU, um aumento de 110% frente ao mesmo período do ano anterior. Deste total, 28 mil TEU foram de transbordo de carga de/para Manaus em função das condições climáticas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 14/08/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GOVERNADORES DO NE APOSTAM NO H2V PARA ALAVANCAR INDUSTRIALIZAÇÃO REGIONAL

Elmano de Freitas (Ceará) e Rafael Fonteles (Piauí) participaram de evento sobre H2V em Brasília e comemoraram a entrada em vigor do marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



Seminário A Inserção do Hidrogênio Verde na Matriz Energética Brasileira: Regulamentação e Projetos Câmara dos Deputados H2V

Seminário realizado na Câmara dos Deputados discutiu a inserção do H2V na matriz energética brasileira. Foto: Renato Araújo/Câmara dos Deputados

Os governadores do Ceará, Elmano de Freitas, e do Piauí, Rafael Fonteles, comemoraram nesta terça-feira (13) a entrada em vigor do marco legal do hidrogênio de baixa emissão de carbono, com incentivos para desenvolver essa indústria pelos próximos cinco anos, começando em janeiro de 2025. A Lei 14.948/24 foi sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em visita ao Ceará no último dia 5 de agosto.

Para os governadores, a produção do hidrogênio com baixas emissões tem potencial para alavancar o processo de industrialização da região Nordeste. Eles estiveram na Câmara dos Deputados para



participar do seminário A Inserção do Hidrogênio na Matriz Energética Brasileira: Regulamentação e Projetos, promovido pela Comissão Especial sobre Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde.

“O projeto de lei aprovado não buscou apenas copiar um modelo: ele considerou que nós temos uma eficiência diferenciada em energia eólica no Nordeste e em outras regiões do país, e de energia solar”, destacou Elmano de Freitas.

Segundo o governador do Ceará, o estado já conta com 39 memorandos (propostas de intenção) e seis pré-contratos firmados com investidores interessados em produzir hidrogênio de baixa emissão, três deles com licenças ambiental e prévia já aprovadas.

“Estamos falando, no caso do Ceará, de US\$ 30 bilhões em investimentos nesse período com esses projetos. Queremos chegar a 2030 com a produção de um milhão de toneladas de hidrogênio verde no Ceará”, disse sobre a cadeia de H2V.

Uso de água de esgoto

Por fim, Freitas anunciou a intenção de utilizar não apenas a água do mar dessalinizada como também a água do esgoto da região metropolitana de Fortaleza no processo de produção do hidrogênio combustível. “O projeto que nós trabalhamos hoje como prioritário na produção de hidrogênio verde no Porto do Pecém é o de reúso de água de esgoto da região metropolitana de Fortaleza.”

O novo marco regulatório do hidrogênio cria o Regime Especial para Produção de Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (Rehidro) e o Sistema Brasileiro de Certificação de Hidrogênio (SBCH2), que se baseia na intensidade de emissões de CO2 por ciclo de vida do produto.

Pela nova lei, o hidrogênio de baixa emissão é aquele cuja produção emita até 7 kg de CO2 ou gases equivalentes do efeito estufa, o que privilegia fontes de baixa emissão de carbono, como a eólica, a fotovoltaica e o etanol.

Nesta semana, a Câmara também aprovou a criação do Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC), tema vetado na sanção do marco regulatório. A proposta – Projeto de Lei 3027/24 –, que será agora analisada pelo Senado, prevê incentivos fiscais de R\$ 18,3 bilhões para a produção de H2V entre 2028 e 2032, priorizando setores industriais de difícil descarbonização, como fertilizantes, siderúrgico, cimenteiro, químico e petroquímico.

“É um número significativo e nós temos certeza de que será determinante para a largada, porque os próprios projetos que nós temos hoje no segundo painel [do seminário] indicam uma possibilidade de escalar investimentos de uma forma muito mais significativa do que aquilo que será esse incremento por recurso público”, disse o presidente da comissão especial, deputado Arnaldo Jardim (Cidadania-SP).

Industrialização

Governador do Piauí, Rafael Fonteles também parabenizou os parlamentares pelo esforço na aprovação da nova lei e reforçou a importância do hidrogênio para a industrialização do Nordeste.

“A nossa crença é de que a matriz do hidrogênio verde pode representar a verdadeira industrialização do Nordeste, porque estaremos aproveitando a vocação natural da nossa região, o sol escaldante, o vento forte e a água abundante que nós temos no Piauí. Isso irá representar uma nova matriz energética e naturalmente quem tem matriz energética tem seus polos industriais associados”, disse Fonteles.

Também participaram do seminário sobre H2V representantes dos ministérios do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços e da Fazenda, além da Câmara de Comercialização de Energia Elétrica detalhando aspectos técnicos do processo de regulamentação da matéria.



Nova lei criou o Sistema Brasileiro de Certificação de Hidrogênio (H2V).
Foto: Câmara dos Deputados/Reprodução

Empresas com projetos para produzir hidrogênio de baixa emissão, como Eletrobras, ArcelorMittal e European Energy, também participaram como expositores.

Hidrogênio de baixa emissão

O hidrogênio é considerado o combustível do futuro porque é o elemento químico mais abundante do universo e sua queima produz, além de energia, apenas vapor de água. No entanto, para sintetizá-lo na forma líquida ou gasosa, é necessário separar o hidrogênio (H²) do oxigênio (O²) por meio de um processo chamado eletrólise – quebra das moléculas com uso de energia elétrica.

Assim, para se produzir hidrogênio de baixa emissão, a eletricidade usada no processo de eletrólise precisa ser retirada preferencialmente de fontes limpas, renováveis e sustentáveis, como a energia solar ou eólica, reduzindo assim a pegada de carbono no planeta e a emissão dos gases de efeito estufa.

Seminário sobre H2V na Câmara dos Deputados

O seminário A Inserção do Hidrogênio na Matriz Energética Brasileira: Regulamentação e Projetos foi organizado pela Comissão Especial sobre Transição Energética e Produção de Hidrogênio Verde (CEENERGIA) e idealizado pelo deputado federal Arnaldo Jardim (Cidadania-SP) e pela Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV).

A CEO da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV), Fernanda Delgado, que destacou em sua fala a importância da rápida evolução da pauta do hidrogênio verde no Congresso Nacional. “É um momento de conscientização. Assim como nos conscientizamos sobre o tabaco e a camada de ozônio, hoje entendemos a urgência de reduzir as emissões de gases de efeito estufa. O hidrogênio verde é uma peça-chave para descarbonizar processos produtivos e posicionar o Brasil na vanguarda da economia verde,” afirmou.

O evento também contou com a participação de executivos de empresas como Eletrobras, Fortescue, Casa dos Ventos, e ArcelorMittal, que apresentaram projetos capazes de impulsionar o PIB brasileiro em até R\$ 7 trilhões até 2050, conforme estudos da ABIHV.

“A indústria está pronta para transformar esses projetos em realidade, mas ainda há muito trabalho pela frente. Precisamos agora focar na implementação dos regulamentos e decretos que tornarão essa nova economia possível,” concluiu Fernanda Delgado, reforçando o compromisso da ABIHV com o desenvolvimento sustentável do país.

*Com informações da Agência Câmara de Notícias

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/08/2024

CCJ DO SENADO APROVA DECRETO QUE REDUZ EXIGÊNCIAS PARA ARMAS DE FOGO

Entre outras modificações, o projeto em tramitação no Senado acaba com a exigência para os clubes de tiros se fixarem a, no mínimo, 1 km de escolas

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado aprovou nesta quarta-feira (14) o decreto legislativo (PDL 206/2024) que suspende trechos do decreto do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (nº 11.615/2023) sobre armas de fogo e clubes de tiros. O decreto assinado por Lula em julho de 2023 aumentou as exigências para o uso de armas de fogo e o funcionamento dos clubes de tiro no Brasil.

Entre outras modificações, o projeto em tramitação no Senado acaba com a exigência para os clubes de tiros se fixarem a, no mínimo, 1 quilômetro (km) de escolas e exclui a exigência de certificado para armas de pressão.

Além disso, acaba com a obrigação de os atiradores desportivos participarem de competições anuais com todas as armas que possuem e passa a permitir o uso de arma de fogo para atividades diferentes daquela declarada no momento da aquisição do equipamento.

O projeto de decreto legislativo, já aprovado na Câmara dos Deputados, foi apresentado sob a justificativa de que as exigências do decreto presidencial inviabilizariam a atividade dos colecionadores de armas e dos praticantes de tiro esportivo.

O relator do projeto no Senado, Vanderlan Cardoso (PSD-GO), afirmou que é inviável a exigência para que os atiradores esportivos usem todas as armas que possuem em campeonatos.

“A imposição de participar de inúmeros eventos com inúmeras armas ao mesmo tempo contraria os princípios da segurança pública e da promoção do desporto”, argumentou no relatório.

Sobre a exigência de os clubes de tiro se estabelecerem a 1 km das escolas, o relator disse que essa é uma competência dos municípios e inviabiliza os clubes já existentes.

“A medida invade a competência municipal e prejudica a segurança jurídica das entidades já estabelecidas, inviabilizando a continuidade de suas atividades, além de não ter qualquer justificativa técnica de melhoria da segurança pública”, justificou o senador. Sem que nenhum senador apresentasse manifestações contrárias ao projeto, a CCJ ainda aprovou o regime de urgência para a matéria, que agora será analisada pelo plenário do Senado.

Esporte com armas

Na Câmara dos Deputados, o PDL foi objeto de acordo entre governo e oposição para que se fizessem esses ajustes no decreto do presidente Lula.

Quando aprovado na Câmara, o autor da matéria, o deputado Ismael Alexandrino (PSD-GO) disse que o objetivo era uma modulação na nova política de armas do governo Lula.

“Nós visamos apenas modular esse decreto e não afrontar a macropolítica restritiva, permitindo que o esporte deslanche e seja praticado com segurança jurídica no país”, argumentou o parlamentar.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 14/08/2024



Desempenho dos Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, que apresentaram crescimento de 22% e 28,4%, respectivamente, contribuíram para o crescimento

Porto de Itaguaí movimentou 30 milhões de toneladas entre janeiro e junho deste ano - Foto: PortosRio

No primeiro semestre de 2024, a PortosRio alcançou um expressivo aumento na movimentação de cargas, totalizando 36,7 milhões de toneladas. Este volume representa um crescimento de 23% em



relação ao mesmo período de 2023. O resultado positivo é atribuído ao desempenho dos Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, que apresentaram crescimento de 22% e 28,4%, respectivamente.

O Porto de Itaguaí movimentou 30 milhões de toneladas entre janeiro e junho deste ano, com destaque para o minério de ferro, que atingiu 27 milhões de toneladas, um aumento de 22,5% em relação ao mesmo período de 2023. Atualmente, o porto detém 14,5% de participação na movimentação nacional de minério de ferro, consolidando-se como a terceira maior instalação portuária no manejo dessa commodity, que é a principal carga da pauta exportadora do Brasil.

O Porto do Rio de Janeiro movimentou 6,7 milhões de toneladas, com destaque para a carga containerizada, que somou 5 milhões de toneladas, representando um crescimento de 53,9% em comparação com o primeiro semestre de 2023. A movimentação de contêineres no porto alcançou a marca recorde de 430.089 TEUs, um aumento de 64,9% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Em nível nacional, a movimentação da PortosRio no primeiro semestre de 2024 corresponde a 15,8% do total movimentado nos portos públicos do Brasil e 5,7% de todo o setor aquaviário, incluindo terminais privados.

Os dados são do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), divulgado em 11 de agosto. O Painel Estatístico da Antaq está disponível para consulta no site da agência, oferecendo dados detalhados sobre transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores e movimentação portuária. O painel pode ser acessado pelo link.

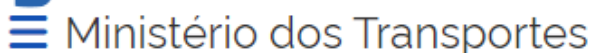
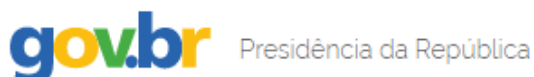
A PortosRio também disponibiliza em seu site um dashboard com dados atualizados mensalmente sobre a movimentação dos portos sob sua administração. Essas informações podem ser acessadas por meio do link.

Com informações da PortosRio

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos

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

Data: 14/08/2024



GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

AÇÃO INTEGRADA PNATRANS PROMOVE EDUCAÇÃO E SEGURANÇA VIÁRIA NA BAHIA

Evento ocorre no dia 15 de agosto, em Amélia Rodrigues. Objetivo é conscientizar população e condutores sobre comportamentos capazes de reduzir a violência nas pistas

A Ação Integrada Pnatrans chega a Bahia. Na quinta-feira (15), às 8h30, autoridades do Sistema Nacional de Trânsito promovem ações de educação e segurança, com abordagens a condutores de veículos de passeio, ônibus e motociclistas que passarem pela Praça de Pedágio 2, da BR-324, em Amélia Rodrigues (BA). Eles serão convidados a assistir vídeos e participar de palestras durante os quais são reforçadas mensagens sobre comportamentos capazes de salvar vidas no trânsito, como o respeito a pedestres e ciclistas; a necessidade de usar equipamentos de segurança – cintos e capacetes – e de reduzir a velocidade. Na ocasião também será apresentado o sistema de videomonitoramento com inteligência artificial adotado nas BRs 116 e 324 pela concessionária das rodovias.



A iniciativa é parte do Plano Nacional de Redução de Mortes no Trânsito (Pnatrans), criado pela Lei nº 13.614, de 11/01/18. Realizada de forma conjunta entre as três esferas do governo, a Ação Integrada tem participação da Secretaria Nacional dos Transportes (Senatran), do Ministério dos Transportes; da Polícia Rodoviária Federal (PRF), do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), da Associação Brasileira de Concessionárias de Rodovias (ABCR) e do Departamento Estadual de Trânsito da Bahia (DETRAN-BA), além de associações parceiras locais.

Cobertura de Imprensa

Profissionais de imprensa poderão cobrir o evento sem necessidade de credenciamento prévio.

SERVIÇO

O quê: Ação Integrada Pnatrans na Bahia

Quando: Quinta-Feira (15), a partir das 8h30

Onde: Praça do Pedágio 2, BR-324/BA, Km 551 – Amélia Rodrigues (BA)

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

Data: 14/08/2024

MINISTRO RENAN FILHO IRÁ AUTORIZAR A PAVIMENTAÇÃO DE TRECHO DA BR-487/PR, A “ESTRADA BOIADEIRA”, NESTA QUINTA (15), NO PARANÁ

Melhorias abrangem quase 38 quilômetros entre a Serra dos Dourados (Umuarama) e Cruzeiro do Oeste

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assinará nesta quinta-feira (15) uma ordem de serviço para a pavimentação de 37,39 quilômetros da BR-487/PR, conhecida como Estrada Boiadeira, entre Serra dos Dourados (Umuarama) e Cruzeiro do Oeste. O valor investido é de aproximadamente R\$322 milhões.

O anúncio será feito durante visita do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, à fábrica da Renault do Brasil, em São José dos Pinhais (PR).

Além da pavimentação, o projeto prevê terceiras faixas, cinco interseções com rodovias estaduais e estradas vicinais, cinco viadutos e duas pontes, uma sobre o Ribeirão Piava e outra sobre o Ribeirão Corimbatá.

Cobertura de imprensa

Os profissionais de imprensa interessados em cobrir o evento devem se cadastrar até às 18h desta quarta-feira (14) pelo Sistema de Credenciamento de Imprensa do Palácio do Planalto

SERVIÇO

O quê: Assinatura de ordem de serviço para pavimentação de trecho da BR-487/PR

Quando: Quinta-feira (15), às 15h

Onde: Av. Renault, 1300, Roseira de São Sebastião, São José dos Pinhais (PR)

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

Data: 14/08/2024

PRIMEIRO CAMINHÃO MOVIDO A GÁS NATURAL LIQUEFEITO (GNL) PRODUZIDO NO BRASIL É APRESENTADO NO MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

“Nós estamos estimulando a criação de corredores verdes no Brasil a fim de reduzir a emissão de carbono” destaca o ministro Renan Filho

Buscar alternativas mais sustentáveis e com menos emissões de dióxido de carbono (CO2) para o setor de transportes no país é uma das prioridades do Governo Federal. Nesta terça-feira (13), o

ministro dos Transportes, Renan Filho, participou da apresentação do primeiro caminhão movido a Gás Natural Liquefeito (GNL) produzido no Brasil.



O caminhão movido a Gás Natural Liquefeito pode diminuir em 28% emissão de CO2 - Foto: Marcio Ferreira/MT

Buscar alternativas mais sustentáveis e com menos emissões de dióxido de carbono (CO₂) para o setor de transportes no país é uma das prioridades do Governo Federal. Nesta terça-feira (13), o ministro dos Transportes, Renan Filho, participou da apresentação do primeiro caminhão movido a Gás Natural Liquefeito (GNL) produzido no Brasil.

O modelo, um veículo 460 CV 6x2, pode reduzir a emissão de CO₂ em até 28% em comparação com o óleo diesel e é considerado uma espécie de transição para outras fontes renováveis, como a biomassa ou o hidrogênio.

“Nós estamos estimulando a criação de corredores verdes no Brasil a fim de reduzir a emissão de carbono. É uma agenda que o presidente Lula defende e a gente precisa cada vez mais estar conectado com esse movimento de transição energética”, ressalta o ministro Renan Filho.

Um dos desafios da utilização de caminhões movidos a GNL no país é a implantação de pontos de abastecimento. De acordo com o fundador da Virtu GNL-Brasil, José de Moura Júnior, a previsão é implantar nos próximos meses duas Centrais de Descarboxinação Rodoviárias (postos de abastecimento a gás natural, gás natural liquefeito e outros combustíveis sustentáveis) no Maranhão: uma em Balsas e outra em Santo Antônio dos Lopes, em corredores logísticos que levam ao Porto de Itaqui.

“O mais importante é que as empresas que precisam distribuir os seus produtos e estão conectadas a uma agenda de descarbonização vão ter condições de contratar uma frota de caminhões a GNL, o que vai ajudá-las a cumprir os seus compromissos ambientais”, explicou o ministro dos Transportes.

Participaram da demonstração do caminhão movidos a GNL o secretário executivo da pasta, George Santoro, o secretário de Nacional de Trânsito, Aduardo Catão, representantes da Frente Parlamentar Mista de Logística e Infraestrutura, além de outras autoridades.

Regulação

Os modelos de tanque para veículos de carga movidos a GNL necessitam que a composição tenha uma medida maior do que a que estava estabelecida pela legislação brasileira. Por isso, em agosto de 2023, a empresa GNL-Brasil submeteu um pedido ao Conselho Nacional de Trânsito (Contran) para ampliar o comprimento total permitido para caminhão-trator com semirreboque de 18,6 metros para 19,3 metros.

No dia 3 de abril de 2024, o Contran aprovou a Resolução nº 1.005, autorizando a circulação de veículos articulados do tipo semirreboque com comprimento máximo de 19,3 metros. Essa mudança resultou em um aumento de 7,14% no volume de carga transportada por veículo, o que, por sua vez, levou a uma redução de até 7,4% na quantidade de veículos nas rodovias.

Com menos veículos circulando, há uma diminuição significativa na emissão de CO₂, contribuindo diretamente para a descarbonização do transporte rodoviário. Além disso, a ampliação das dimensões dos veículos não compromete a estrutura viária, o que contribui para a sustentabilidade e eficiência do transporte.

Sobre o Gás Natural Liquefeito

O Gás Natural Liquefeito (GNL) é produzido a partir do resfriamento do gás natural à temperatura de aproximadamente -160 °C. Esse processo faz com que seu volume seja reduzido em cerca de 600 vezes e permite o armazenamento de maior quantidade de gás em um espaço menor, o que viabiliza

o transporte do energético para longas distâncias. A autonomia do caminhão é de cerca de 1,2 mil quilômetros com um tanque de GNL, contra 300 quilômetros, em média, nos tanques de Gás Natural Veicular (GNV).

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 14/08/2024

"O NOVO PROJETO APROVEITA TUDO E LOGO VOLTO PARA ENTREGAR A OBRA PRONTA", DESTACA RENAN FILHO EM RETOMADA DO COMPLEXO DE VIADUTOS DA BR-020/GO

Obra em Formosa foi paralisada na última gestão e agora recebe quase R\$193 milhões de reais para conclusão de oito viadutos



Ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a assinatura da ordem de serviço que reinicia os trabalhos do complexo de viadutos em Formosa (GO). Foto: Márcio Ferreira/MT

"ABR-020 faz parte da minha rotina; passo por ela todos os dias, seja indo para a fazenda ou visitando clientes. E hoje, a situação é tensa, caótica. Com a retomada das obras, todo o entorno do DF ganha em segurança, em agilidade. Muitas pessoas usam a rodovia para visitar familiares ou voltar para casa após o dia longo de trabalho", relata o empresário Caio Victor, de 28 anos.

Natural de Formosa, ele sentia que a cidade estava retrocedendo em infraestrutura com as obras paradas. Agora, sente a expectativa de todos os formosenses: ver a obra pronta e ganhar uma maior qualidade de vida no trânsito.

A expectativa é a mesma anunciada nesta terça-feira (13) pelo ministro dos Transportes, Renan Filho, durante a assinatura da ordem de serviço que reinicia os trabalhos do complexo de viadutos em Formosa (GO), cidade localizada a 78 quilômetros de Brasília. "A gente fez um novo projeto, readequando o que é necessário, serão cerca de R\$ 193 milhões aplicados para resolver de vez essa obra. Nada será perdido, o novo projeto aproveita tudo e logo eu volto para entregar a obra pronta", descreveu o ministro.

Os trabalhos serão executados através de contratos do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). Entre os serviços que ainda faltam ser concluídos, estão o que falta em adequação de capacidade, implantação de melhorias e eliminação de pontos críticos na Travessia Urbana de Formosa, parte da BR-020/GO. Que tem peso tanto para os cerca de 100 mil habitantes impactados quanto para a forte produção de grãos do estado.

"A obra vai contribuir significativamente para o escoamento da nossa produção. Por aqui passa grande parte, se não a maioria absoluta, da produção das regiões Norte e Nordeste, além de integrar o Distrito Federal. Todos nós reconhecemos a enorme importância dessa obra não só para Formosa, para todo o estado. Em alguns dias, teremos também a entrega da travessia urbana em Cristalina, com diversos viadutos e pistas marginais. Não poderia deixar de agradecer ao ministro pelo apoio", pontuou o vice-governador de Goiás, Daniel Vilela.

"Sei bem o que significa colocar obra para andar e obra parada. Hoje, as rodovias goianas estão hoje, as federais, no melhor patamar da história. São 97% de rodovias boas pelo Índice de Condição de Manutenção (ICM), apenas 2% péssimas. E aqui é o reinício da jornada para a gente duplicar a travessia urbana de Formosa. Aqui passa muito caminhão pesado, o que afunila a entrada da cidade. Esse novo complexo vai resolver isso de vez.

Cerca de 16 mil veículos passam pelo trecho diariamente, sendo a 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



Histórico

Em dezembro de 2018, foi assinado o contrato para as obras da Travessia Urbana de Formosa no regime RDCi. No entanto, em julho de 2022, o consórcio vencedor abandonou o projeto, resultando na paralisação das obras. O DNIT então iniciou a rescisão do contrato, publicada em outubro de 2022. Durante esse período, foram concluídos os projetos de engenharia e atualizado o orçamento. Em junho de 2024, foi aberto um novo edital para a licitação e contratação de uma nova empresa.

A BR-020, no trecho de Formosa (GO), desempenha um papel crucial tanto na logística regional quanto na economia local. A rodovia possibilita o escoamento eficiente de produtos e insumos, estimulando o crescimento de setores como a agricultura, o comércio e a indústria. Formosa abriga diversos empreendimentos industriais e comerciais que dependem da BR-020 para a logística de insumos e produtos acabados. A eficiência da rodovia impacta diretamente a operação desses negócios.

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

Data: 14/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – ITAGUAÍ E O NOVO PATAMAR DA NAVEGAÇÃO NO BRASIL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A chegada do MSC Orion, um gigantesco porta-contêineres com 366 metros de comprimento, ao Porto de Itaguaí (RJ), marca um novo capítulo na história da logística marítima fluminense e reforça uma nova tendência na navegação brasileira. Esse feito, inédito para o porto e para muitos outros no País, representa um avanço significativo na infraestrutura portuária nacional e reafirma o papel estratégico de Itaguaí no comércio exterior.

A capacidade de receber navios de grande porte, como o MSC Orion, é um reflexo dos investimentos realizados nos últimos anos na modernização e na ampliação da infraestrutura portuária de Itaguaí. O aprofundamento dos canais de acesso e a adequação dos berços de atracação foram cruciais para permitir a operação de navios com maior calado e capacidade de carga.

Essa conquista não se limita aos benefícios imediatos para o Porto de Itaguaí. Ela impulsiona todo o setor portuário brasileiro, demonstrando que o País está preparado para atender às demandas de um mercado global cada vez mais exigente. Ao receber navios de maior porte, os complexos marítimos brasileiros se tornam mais competitivos, reduzindo custos logísticos e atraindo um maior volume de cargas.

É importante ressaltar que a chegada do MSC Orion é apenas o início de uma nova era para a navegação no Brasil. A tendência é que os navios se tornem cada vez maiores e mais eficientes, exigindo dos portos investimentos contínuos em infraestrutura e tecnologia. Nesse sentido, é fundamental que os gestores portuários mantenham o foco na modernização e na expansão de suas instalações, buscando sempre oferecer serviços de alta qualidade e segurança.

A expansão da capacidade dos portos brasileiros também tem um impacto positivo na economia como um todo. Ao facilitar o escoamento da produção e a importação de insumos, os complexos marítimos contribuem para o crescimento do comércio exterior e para a geração de empregos. Além disso, a modernização dos portos pode atrair novos investimentos para o País, estimulando o desenvolvimento de diversas regiões.

Nesse cenário, a chegada do MSC Orion ao Porto de Itaguaí acaba sendo um marco histórico para a logística marítima brasileira. Esse evento demonstra que o País está no caminho certo para se tornar

um hub logístico de classe mundial. No entanto, é preciso que os investimentos em infraestrutura e tecnologia sejam mandos para que o Brasil possa continuar a acompanhar a evolução do transporte marítimo e aproveitar as oportunidades que esse setor oferece.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

TRANSPORTE AÉREO

Dados divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) apontam que o transporte aéreo foi o setor que mais influenciou no crescimento de 1,7% do setor de serviços na virada de maio para junho deste ano. A alta do segmento no período foi de 11,4%.

QUEDA NO PREÇO

Ao apresentar os dados terça-feira, dia 13, o pesquisador do IBGE Rodrigo Lobo explicou que a queda no preço da passagem aérea em junho contribuiu de forma decisiva para esse crescimento do transporte aéreo.

DUTOS

Outro setor que teve influência no crescimento do setor de serviços, segundo o IBGE, foi o transporte dutoviário, aquele realizado por meio de tubulações ou encanamentos. Essas vias são usadas, por exemplo, para o transporte de óleos, gases e outros produtos químicos.

CANCELADO

A companhia aérea Voepass anunciou na terça-feira que cancelou, até o dia 31 deste mês, todos os voos para Fernando de Noronha (PE) que tenham paradas de Natal (RN) e Fortaleza (CE). Segundo a empresa, fica mantida somente a rota entre o Recife (PE) e Noronha em dois horários distintos.

ACIDENTE

A medida de cancelamento de voos foi tomada alguns dias após o acidente de uma aeronave da Voepass, na última sexta-feira (9), que caiu em Vinhedo, em São Paulo. O voo saiu de Cascavel, no Paraná, com 62 pessoas a bordo, e seguia até o Aeroporto de Guarulhos (SP).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

NACIONAL - SAFRA DE GRÃOS 2023/2024 DEVE TER QUEDA DE 6,6%, DIZ CONAB

Estimativa da companhia é de que o Brasil produza 21,2 milhões de toneladas a menos do que na temporada 2022/2023

Da Redação redacao.jornal@redebnews.com.br



Segundo o levantamento, a soja deve fechar a atual safra com 147,38 milhões de toneladas produzidas, o que representa uma queda de 4,7%, na comparação com o ciclo anterior. Foto: CNA/Wenderson Araújo/Trilux

O Brasil deverá produzir um total de 298,6 milhões de toneladas de grãos na safra 2023/2024. A estimativa representa uma queda de 6,6% (ou 21,2 milhões de toneladas), na comparação com a safra anterior (2022-2023). Apesar da redução, o resultado, se confirmado, corresponderá à segunda maior safra já colhida no país.

De acordo com o 11º Levantamento da Safra de Grãos, divulgado na terça-feira (13) pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), a queda se deve principalmente à perda na produtividade média das lavouras do país, decorrente de adversidades climáticas.



Com relação à área cultivada, houve um acréscimo de 1,5%, o que corresponde a 1,18 milhão de hectares a mais, na comparação com a safra passada. A Conab explica que os maiores crescimentos foram observados na soja (1,95 milhão de hectares), seguido do gergelim, algodão, feijão e arroz.

“Já o milho total teve redução de 1,3 milhão de hectares, seguido do trigo e demais culturas de inverno”, acrescentou. A colheita do milho segunda safra está avançada, já seguindo para a finalização. A produção estimada é de 90,28 milhões de toneladas. Semeaduras feitas durante a janela ideal (entre janeiro e meados de fevereiro), obtiveram produtividades “dentro do esperado e até superiores às registradas na última safra”. Isso se deve principalmente à regularidade das chuvas durante o desenvolvimento da cultura.

O total produzido no atual ciclo é de 115,65 milhões de toneladas, número que corresponde a uma queda de 12,3%, na comparação com a temporada anterior.

A produção estimada de algodão pluma é de 3,64 milhões de toneladas. O número representa recorde na série histórica da Conab, e um aumento de 14,8% na produção. O resultado se deve às condições climáticas que favoreceram o desenvolvimento da cultura. Também colaborou para este crescimento o aumento de 16,9% na área semeada.

Arroz e feijão

A colheita de arroz já foi finalizada. Segundo a estimativa da Conab, ela será de 10,59 milhões de toneladas, resultado 5,6% maior do que o volume obtido na safra anterior. O arroz irrigado deverá ficar em 9,74 milhões de toneladas, enquanto a do sequeiro está estimada em 844,8 mil toneladas.

Já no caso do feijão, as três safras da produção devem totalizar 3,26 milhões de toneladas, o que representa aumento de 7,3% na comparação com a safra anterior. A primeira já teve colheita finalizada (942,3 mil toneladas). A segunda safra, estimada em 1,5 milhão de toneladas, foi prejudicada por causa de fatores como falta de chuvas; temperaturas elevadas em alguns estados produtores; e pela incidência de doenças e da mosca-branca. A terceira safra deverá chegar a 812,5 mil toneladas.

Principal grão cultivado no país, a soja deve fechar a atual safra com um total de 147,38 milhões de toneladas produzidas. O resultado representa uma queda de 4,7%, na comparação com o ciclo anterior.

“Nas áreas semeadas entre setembro e outubro, nas regiões Centro-Oeste, Sudeste e na região do Matopiba (que compreende os estados de Mato Grosso, Tocantins, Piauí e Bahia), houve alterações no potencial produtivo das lavouras, com os baixos índices pluviométricos e as altas temperaturas, situações que causaram replantios e perdas de produtividade, diferente das áreas com lavouras mais tardias”, informou a Conab.

Destaque entre as culturas de inverno, o trigo já concluiu sua fase de semeadura na Região Sul, que é a maior produtora do cereal no país, que responde por 85% da área cultivada. “No Rio Grande do Sul, após o atraso inicial da semeadura em razão do excesso de chuvas, teve o plantio concluído, assim como as áreas semeadas no Paraná. A expectativa é de uma redução de 11,6% na área destinada ao cereal, estimada em 3,07 milhões de hectares”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

NACIONAL - GOVERNO REAFIRMA COMPROMISSO COM A CONCLUSÃO DA USINA NUCLEAR DE ANGRA 3

Em audiência de comissão da Câmara, ministro de Minas e Energia disse que os recursos para a obra deverão vir do PAC

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



O ministro Alexandre Silveira falou sobre os planos para a usina nuclear de Angra 3 durante audiência promovida pela Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados. Foto: Renato Araújo/Câmara dos Deputados

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o Governo Federal está decidido a prosseguir com a construção da usina nuclear de Angra 3, localizada no município de Angra dos Reis, litoral do Rio de Janeiro. Conforme relatou durante audiência na Comissão de Minas e Energia da Câmara dos Deputados na terça-feira (13), a ideia é que os recursos para a obra sejam viabilizados pelo Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) e o empreendimento entre em operação em 2028.

Com um investimento acumulado próximo a R\$ 8 bilhões e a previsão de mais R\$ 20 bilhões para a conclusão, a usina faz parte do Complexo Central Nuclear Almirante Álvaro Alberto, que já conta com duas unidades operacionais em Angra dos Reis. De acordo com a Eletronuclear, responsável pela administração do complexo, Angra 3 terá uma capacidade de geração de 1.405 megawatts, o suficiente para abastecer aproximadamente 4,5 milhões de pessoas.

Silveira destacou que, apesar dos desafios financeiros e das interrupções na obra desde seu início, em 1981, o Ministério pretende manter seu compromisso com o projeto.

O chefe da pasta de Energia reafirmou sua posição de que a discussão sobre o custo-benefício da usina não deve ser um impeditivo para a continuidade do projeto. “Não tem que se discutir o custo-benefício de fazer ou não a Angra 3. Já foi uma decisão tomada anteriormente. Devemos tratar essa obra como um projeto de Estado e não de Governo”, declarou.

O ministro também revelou que a defesa da continuidade da obra será uma prioridade na reunião do Conselho Nacional de Política Energética (CNPE), que decidirá sobre os rumos futuros da construção. “Nossa posição será uma defesa intransigente da continuidade da obra. Precisamos absorver os custos da paralisação e garantir a conclusão”, disse Silveira.

A construção de Angra 3 foi interrompida em diversas ocasiões devido a questões financeiras, com paradas em 1984 e 2015. Em abril, o governo solicitou ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) estudos para a estruturação de um modelo de financiamento e reestruturação das dívidas associadas à obra.

A Eletronuclear, que também enfrenta desafios financeiros, poderá ser reestruturada no contexto das negociações entre o governo e a Eletrobras. Privatizada em 2021, a Eletrobras sinalizou falta de interesse em continuar o projeto, o que adiciona complexidade ao processo de conclusão da usina.

Concessões

Além do foco em Angra 3, Silveira destacou outras iniciativas do Ministério de Minas e Energia, incluindo um recente decreto que endurece as regras de concessões para distribuidoras de energia.

A iniciativa busca melhorar a qualidade e a eficiência dos serviços prestados, estabelecendo metas obrigatórias para a recuperação de serviços em situações de eventos climáticos extremos.

A iniciativa para o debate partiu do deputado Max Lemos (PDT-RJ).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

NACIONAL - ORDEM DE SERVIÇO PARA RETOMADA DE OBRAS EM TRECHO DA BR-020/GO É ASSINADA

Serviços incluem duplicação e restauração da pista existente e construção de viadutos em interseções ao longo do trecho

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



O ministro Renan Filho durante a cerimônia de assinatura da ordem de serviço na via: “Nada será perdido, o novo projeto aproveita tudo e logo eu volto para entregar a obra pronta”

O ministro dos Transportes, Renan Filho, assinou na terça-feira (13) a ordem de serviço para a continuidade das obras na Travessia Urbana de Formosa, localizada na BR-020/GO. O projeto, com um investimento de aproximadamente R\$193 milhões, tem como objetivo a duplicação da rodovia, melhorias na capacidade de tráfego e a eliminação de pontos críticos entre os km0 e km12.

As obras incluem a duplicação e restauração da pista existente, além da construção de oito viadutos em quatro interseções ao longo do trecho. Atualmente, a rodovia é atravessada por cerca de 16 mil veículos diariamente, sendo um importante corredor para o escoamento da produção agrícola e para o transporte entre o Distrito Federal e a região Nordeste.

O contrato inicial do empreendimento foi assinado em dezembro de 2018, mas, em julho de 2022, o consórcio responsável abandonou o projeto, paralisando as atividades. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) rescindiu o contrato em outubro de 2022 e, em junho de 2024, lançou um novo edital para negociar com outra empresa.

Renan Filho destacou a readequação da proposta original, garantindo que os novos investimentos resolvessem as pendências da estrada. “Nada será perdido, o novo projeto aproveita tudo e logo eu volto para entregar a obra pronta”, afirmou o ministro.

A BR-020 é um corredor logístico que liga o Distrito Federal ao Nordeste do Brasil, passando por Goiás, Bahia, Piauí e Ceará. A rota é fundamental para o agronegócio, facilitando o escoamento de grãos como milho, soja e algodão, e também desempenha um papel significativo no turismo e no transporte de bens e serviços.

O vice-governador de Goiás, Daniel Vilela (MDB), ressaltou a relevância da via para a economia da região. “Todos nós reconhecemos a enorme importância dessa obra, não só para Formosa, mas para todo o estado”, disse Vilela. “Aqui passa muito caminhão pesado, o que afunila a entrada da cidade. Esse novo complexo vai resolver isso de vez”, completou.

Também esteve presente no evento o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Fabricio de Oliveira Galvão.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

NACIONAL - OPERAÇÃO DA PF PRENDE INVESTIGADOS DE INTEGRAR ORGANIZAÇÃO DO TRÁFICO

De acordo com investigações da PF, grupo criminoso tinha atuação especial nos portos do Sul do Brasil para o tráfico

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br

A Polícia Federal, com apoio de equipes da Receita Federal, cumpriu nesta terça-feira, 13 de agosto, mandados de busca e apreensão no âmbito da Operação Looping, que tem por objetivo combater uma organização criminosa voltada ao tráfico transnacional de drogas, com atuação especial nos portos do Sul do Brasil.

Ao todo, cerca de 150 policiais federais e seis auditores fiscais da Receita cumpriram 27 mandados de busca e apreensão e 12 mandados de prisão nos estados de Santa Catarina, Paraná e São Paulo.



Parte do entorpecente, que era trazido da Bolívia, embarcava a bordo de navios que tinham como destino países da África e da Europa. A outra parte abastecia facções no Brasil. Foto: Divulgação/PF

Foram cumpridos mandados em 12 cidades, sendo elas: Criciúma, Itapoá, Itajaí, Navegantes e Brusque (Santa Catarina); Curitiba, São José dos Pinhais, Paranaguá (Paraná) e Santos, Guarujá, São Vicente e Praia Grande (São Paulo).

Além dos mandados, a Justiça decretou a arrecadação e o sequestro de bens que incluem 68 veículos, seis imóveis e o bloqueio de mais de 30 contas bancárias de integrantes da organização.

Operação

Durante as investigações do caso, a PF descobriu que, para traficar a droga, a organização criminosa atuava desde a cooptação de funcionários dos portos da região Sul até a criação de empresas de logística e de carregamento e transporte de contêineres.

Entre os alvos, de acordo com a Polícia Federal, estão funcionários do Porto Itapoá, TUP especializado na movimentação de contêineres e carga geral.

A PF identificou que parte do entorpecente, que era trazido da Bolívia, embarcava a bordo de navios que tinham como destino países da África e da Europa. A outra parte era pulverizada no Brasil abastecendo facções criminosas do tráfico para comercialização interna.

Ao longo das investigações, foram realizadas 22 apreensões de cocaína, totalizando aproximadamente seis toneladas, além da prisão em flagrante de 16 pessoas.

Os investigados, na medida de suas participações, poderão responder pelos crimes de tráfico de drogas e de associação para o tráfico com penas culminadas que podem chegar a 30 anos de prisão.

Em nota, o Porto Itapoá afirma ter tomado conhecimento da operação da PF contra o tráfico de drogas em três estados brasileiros. "O Terminal sempre contribuiu com as autoridades policiais e apoia as operações contra o tráfico de drogas no País", completou a empresa.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE ITAGUAÍ RECEBE NAVIO DE 366 METROS PELA PRIMEIRA VEZ

MSC Orion atracou no terminal Sepetiba Tecon

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



O MSC Orion já chegou a fazer atracações nos portos de Salvador, Suape e em Santos. Foto: Divulgação/PortosRio

O Porto de Itaguaí, no Rio de Janeiro, recebeu nesta semana, pela primeira vez em sua história, a atracação de um navio com 366 metros de comprimento (classe New Panamax). Trata-se do MSC Orion, que no último mês passou pelos portos de Salvador, Suape e em Santos, atracou no terminal Sepetiba Tecon.

De acordo com a PortosRio, Autoridade Portuária dos portos do

estado, destacou que a chegada do porta-contêineres marcou também a primeira manobra com 15,4 metros de calado.

A Autoridade Portuária destacou que a chegada do MSC Orion representa um avanço significativo para a cadeia logística do Rio de Janeiro, reafirmando a excelência da infraestrutura do porto no comércio exterior brasileiro.

“Itaguaí foi o primeiro porto do Brasil a ser homologado pela Marinha para receber navios de 366 metros. Hoje, testemunhamos a concretização desse trabalho de excelência, fruto de uma colaboração eficaz entre a Autoridade Portuária, a Autoridade Marítima, a Praticagem e o Sepetiba Tecon. Este é um marco importante não apenas para o porto, mas para o Estado do Rio de Janeiro e para o país”, disse Felipe Fonseca, superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócio da PortosRio.

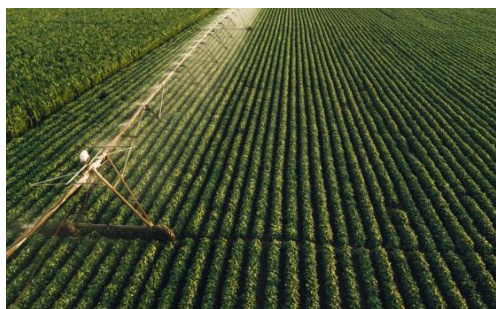
O diretor-presidente da PortosRio, Francisco Martins, celebrou a chegada da primeira embarcação do tipo em Itaguaí e demonstrou otimismo com o futuro dos demais portos do estado.

“A chegada do MSC Orion ao Porto de Itaguaí reafirma nossa capacidade de receber grandes embarcações e a importância do Rio de Janeiro como um dos principais centros logísticos da América do Sul. Estamos otimistas sobre o futuro dos portos públicos do Estado, cada vez mais eficientes e competitivos. Com novos arrendamentos programados para os Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, além de investimentos na melhoria da infraestrutura, estamos focados no crescimento dos nossos portos, que devem atrair cada vez mais empresas, rotas e cargas”, comentou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024

REGIÃO NORDESTE - FUNDO DO NORDESTE LIBERA 8% A MAIS EM CRÉDITO NO PRIMEIRO SEMESTRE



Agroindústria e Turismo foram as áreas que mais contrataram recursos, diz Sudene

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

Um dos setores que mais captaram recursos do Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste no primeiro semestre deste ano foi o de agroindústria, com R\$ 310,1 milhões. Foto: Divulgação/MAPA

As contratações de crédito no Fundo Constitucional de Financiamento do Nordeste (FNE) por empreendedores de regiões urbanas e rurais do Nordeste cresceram 8% no primeiro semestre, na comparação com 2023, passando dos R\$ 23 bilhões.

Para todo o ano de 2024, estão previstos inicialmente R\$ 37,8 bilhões para contratação por meio do FNE.

O superintendente da Sudene, instituição que administra o FNE, Danilo Cabral, afirmou que o valor representa a promoção do desenvolvimento regional. “O FNE é o principal instrumento financeiro do setor produtivo da nossa área de atuação, responsável pela atração de investimentos e geração de emprego e renda para população”, afirma.

Ele acrescenta que há a expectativa de que o volume de recursos disponíveis no FNE para 2024 passe por um incremento ao longo do ano. Em 2023, o fundo bateu um recorde, com a execução de R\$ 44 bilhões em crédito para o mercado.

Os recursos são concedidos por meio do Banco do Nordeste (BNB). Embora as operações de crédito sejam voltadas, prioritariamente, a atividades produtivas de pequenos e mini produtores rurais

e pequenas e microempresas, também são asseguradas condições de financiamento a médios e grandes investidores.

A maior parte dos recursos já empenhados, R\$ 14,5 bilhões (63%), foi direcionada para mini, micro, pequenos e pequenos-médios produtores, tanto rurais quanto urbanos, nos nove estados nordestinos e no norte de Minas Gerais e do Espírito Santo. Esse valor representa um crescimento de 54,9% em relação ao primeiro semestre de 2023.

Os setores que mais se destacaram foram Turismo, com R\$ 1,1 bilhão em contratações; Agroindústria, com R\$ 310,1 milhões; pecuária, com R\$ 5,5 bilhões; e Comércio e Serviços, com R\$ 5,94 bilhões. As contratações com Pessoa Física somaram R\$ 101,4 milhões, com destaque para as aplicações no âmbito do FNE SOL com R\$ 83,3 milhões

Nos municípios do Semiárido foram contratados R\$ 15,65 bilhões, atingindo 89% da meta anual para a região, o que representa um aumento de 12,9% em relação ao mesmo período de 2023.

Os recursos direcionados aos empreendedores urbanos e produtores rurais localizados nos municípios classificados com tipologia Baixa ou Média Renda na PNDR somaram cerca de R\$ 19 bilhões cerca de 83,5% do valor total contratado com o FNE (acima do mínimo programado de 70%).

Por estado

Considerando a distribuição das aplicações por UF, destacam-se a Bahia, com R\$ 5,39 bilhões (23,4%) contratados; Ceará com R\$ 4,33 bilhões (18,8%); Maranhão, com R\$ 2,13 bilhões (9,3%); Pernambuco, com R\$ 1,92 bilhão (8,4%); Piauí, com R\$ 1,92 bilhão (8,4%); Minas Gerais, com R\$ 1,87 bilhão (8,1%); Alagoas, com R\$ 1,40 bilhão (6,1%); Paraíba, com R\$ 1,38 bilhão (6,0%); Rio Grande do Norte, com R\$ 1,26 bilhão (5,5%); Sergipe, com R\$ 1,05 bilhão (4,6%) e Espírito Santo, com R\$ 324,4 milhões (1,4%).

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2024

REGIÃO NORDESTE – CODEBA REGISTRA AUMENTO DE QUASE 10% NAS MOVIMENTAÇÕES



Segundo a autoridade portuária, resultado é atribuído à recuperação da atividade industrial do país

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

A movimentação de cargas nos portos administrados pela Codeba no primeiro semestre deste ano totalizou 6.799.176 toneladas, batendo o recorde anterior, estabelecido em 2021

A Companhia das Docas do Estado 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. A alta na movimentação, segundo a Codeba, é atribuída à recuperação da atividade industrial no país.

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 este 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.

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.

Em junho, a Codeba filiou-se ao Iclei – Governos Locais pela Sustentabilidade, instituição voltada ao desenvolvimento urbano sustentável. A parceria é voltada para conhecimento, recursos e práticas sustentáveis.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 14/08/2024

REGIÃO NORTE - TECON VILA DO CONDE AMPLIA CAPACIDADE PARA MIGAR IMPACTOS DA SECA NO NORTE

Terminal da Santos Brasil no Pará, que normalmente movimenta 8.500 TEU por mês, poderá operar com cerca de 11.000 TEU mensais

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



A ideia da Santos Brasil é transferir a área usada para armazenar contêineres vazios para uma área externa de 22 mil m², liberando espaço no terminal para receber mais contêineres

Com a previsão de mais um ano de seca severa na região do Amazonas, a operadora portuária Santos Brasil já se prepara para migrar os impactos na logística regional, ampliando temporariamente em cerca de 30% a capacidade do seu terminal de contêineres de Vila do Conde, em Barcarena (PA), no delta do rio Amazonas.

Estratégia da empresa para enfrentar esse cenário difícil inclui transferir a área tradicionalmente usada para armazenar e manter contêineres vazios para uma área externa de 22 mil m², liberando espaço no terminal para receber mais contêineres. Com isso, o terminal, que normalmente movimenta 8.500 TEU por mês, poderá operar com cerca de 11.000 TEU mensais.

Durante a seca histórica do ano passado, o Tecon Vila do Conde desempenhou um papel crucial na logística da região, servindo como ponto de parada para navios de cabotagem e longo curso que não conseguiram seguir para Manaus e precisaram transferir contêineres em Barcarena. As cargas descarregadas eram então transportadas por barcaças, que, por terem fundo chato, enfrentam menos restrições de navegação, e seguiam para Manaus. No retorno, a mesma operação era realizada.

Entre setembro de 2023 e janeiro de 2024, o terminal movimentou 65.000 TEU, um aumento de 110% em comparação com o mesmo período do ano anterior. Desse total, 28.000 TEU foram de transbordo de cargas de/para Manaus devido às condições climáticas.

Com as adaptações realizadas para enfrentar este cenário, o terminal está preparado para receber o volume excedente de forma mais segura e eficiente, contribuindo para mitigar os impactos na logística da região, que depende fortemente do rio Amazonas para o abastecimento da população e para a manutenção das atividades da zona franca de Manaus.

Investimentos

Segundo a Santos Brasil, a inclusão de Vila do Conde nessa nova estratégia logística só foi possível graças aos investimentos que a empresa tem feito na expansão e modernização de seu terminal, antecipando a demanda futura dos clientes e contribuindo para o desenvolvimento regional.

Em 2022, a Santos Brasil aprovou um novo ciclo de investimentos no terminal, no valor de R\$ 120 milhões, destinados a obras de expansão e compra de novos equipamentos, com o objetivo de aumentar a capacidade para 300.000 TEU/ano até 2025. Entre 2018 e 2023, a empresa já havia investido R\$ 131 milhões em valores nominais (R\$ 189 milhões em valores corrigidos) e planeja investir R\$ 100 milhões ao longo de 2024.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 14/08/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

BNDES ESTIMA TRANSFERIR AO TESOURO MAIS DE 100% DO LUCRO DE 2023

Por Victoria Isabel - 14/08/2024 09:02



O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Aloizio Mercadante, afirmou nesta terça-feira (13) que a transferência de recursos para o Tesouro Nacional irá alcançar um valor superior ao lucro contábil registrado no exercício do ano passado. Ele também afirmou que será uma quantia recorde.

Em 2023, a instituição financeira registrou um resultado líquido total de R\$ 21,9 bilhões. O BNDES já havia aprovado o repasse ao Tesouro Nacional de R\$ 15 bilhões em dividendos referente ao exercício do último ano.

Segundo as estimativas do banco, o valor será maior do que o aprovado, podendo chegar a R\$ 24,5 bilhões. Esse montante inclui o pagamento de dividendos, o recolhimento de impostos e a antecipação de parcelas previstas em acordo firmado com o Tribunal de Contas da União (TCU), no qual se estabeleceu umAdicionar novo cronograma para quitar uma dívida referente a aportes feitos pela União entre 2008 e 2014.

“Nós vamos pagar um volume de dividendos inéditos e vamos transferir ao Tesouro Nacional um valor que é mais de 100% do lucro do ano passado, para contribuir com a meta de superávit primário”, disse Mercadante. Segundo ele, trata-se de um apoio ao esforço que vem sendo empreendido pelo Ministério da Fazenda para garantir o equilíbrio das contas públicas. Mercadante disse também que os repasses são realizados com segurança, dentro das possibilidades da instituição.

“Todo mundo vai ter que dar a sua contribuição e essa é a contribuição do BNDES. Nós herdamos uma situação muito deteriorada pela irresponsabilidade do governo anterior, que praticou um populismo fiscal durante as eleições de 2022. E o BNDES vinha sendo desarticulado enquanto

instituição. Agora estamos em um esforço muito grande para voltar a gerar crédito, gerar emprego, gerar investimento. E estamos vendo a indústria nacional voltar a crescer”, acrescentou.

Lucro

As declarações foram dadas durante a apresentação do balanço financeiro do segundo trimestre de 2024. O BNDES registrou um lucro contábil de R\$ 8,1 bilhões.

“Dos grandes bancos que já anunciaram seus resultados trimestrais, nosso resultado é o terceiro do Brasil. Ficou atrás apenas do Itaú e do Banco do Brasil, que são bancos comerciais com 90 mil trabalhadores. Nós temos 2.450. E um banco de desenvolvimento não precisa ter lucro nesse patamar. Mas esse esforço foi importante para a transferência de recursos ao tesouro nesse ano”, reiterou Mercadante.

Em sua avaliação, o crescimento econômico fará cair a demanda fiscal e os juros. Dessa forma, o BNDES não precisaria fazer futuramente esforços para ter resultados deste patamar.

LCD e FAT

Durante a apresentação do balanço, Mercadante também avaliou a importância de diversificar as operações do banco. Ele citou a criação da Letra de Crédito do Desenvolvimento (LCD), um novo título de renda fixa proposto pelo BNDES e aprovado pelo Congresso Nacional. A iniciativa permitirá gerar recursos concessão de crédito à indústria nacional.

A LCD poderá ser emitida pelo BNDES e por bancos de desenvolvimento regionais. Ele irá funcionar de forma semelhante à Letra de Crédito Imobiliário (LCI) e à Letra de Crédito para o Agronegócio (LCA), que são emitidas pelo setor privado para financiar atividades nesses setores. Os rendimentos são isentos de Imposto de Renda para as pessoas físicas.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 14/08/2024

ASSOCIAÇÃO BAIANA DE ENERGIA SOLAR E SEBRAE PROMOVEM EVENTO GRATUITO DE ENERGIA SOLAR NESTA SEXTA (16)

Por João Paulo - 14/08/2024 07:40 - Atualizado 14/08/2024



Em parceria com o Sebrae, a Associação Baiana de Energia Solar (ABS) promove, nesta sexta-feira (16), no Rooftop do Hotel Intercity, o primeiro Solar Talks – evento gratuito voltado para empresários do setor de energia solar. Com a proposta de ser um espaço de troca de conhecimentos, networking e desenvolvimento de novas parcerias, a ação conta com a presença de dois renomados palestrantes: o CEO das empresas Mercado Solar, CarbonZ, Suporte Solar e Solar Play, Isaque Guanabara; e o CEO do Bonö Group, uma das maiores

EPCistas da América Latina, Marcelo Abuhamad.

Na oportunidade, os empresários vão apresentar cases de sucesso e compartilhar experiências e estratégias que têm impulsionado suas empresas e o mercado de energia solar no Brasil. Após as palestras, haverá um happy hour no rooftop do hotel, onde os participantes poderão fazer networking e trocar experiências entre si. As inscrições podem ser realizadas no site oficial do evento: <https://ba.loja.sebrae.com.br/solartalks>. As vagas são limitadas.

O Solar Talks, segundo o presidente da Associação Baiana de Energia Solar (ABS), Marcos Rêgo, é uma oportunidade para os empresários do setor de energia solar se atualizarem sobre as melhores práticas, novas tecnologias e estratégias de mercado. “É uma ocasião para construir novas parcerias, expandir o network e aprender com nomes que são referências no setor de energia solar”, diz Marcos.

Palestrantes

Isaque Guanabara

Isaque Guanabara é um dos principais nomes do mercado de energia solar no Brasil. Ele é CEO de várias empresas, incluindo Mercado Solar, CarbonZ, Suporte Solar e Solar Play. Com mais de uma década de experiência no setor, Isaque tem atuado em diversas áreas, como assistência técnica, suporte técnico, treinamentos, desenvolvimento de produtos e certificação de inversores. Sua expertise inclui a análise estratégica de mercado e o desenvolvimento de usinas de geração distribuída (GD) e centralizada (GC). Além disso, Isaque é conhecido por sua habilidade em ministrar cursos e treinamentos, como o popular curso sobre o software PVsyst.

Marcelo Abuhamad

Marcelo Abuhamad é CEO do Bonö Group, uma das maiores EPCistas da América Latina, especializada em projetos de engenharia, procurement e construção (EPC) no setor de energia solar. A Bonö Group é reconhecida por sua atuação robusta na América Latina, contribuindo significativamente para a expansão do mercado de energia renovável na região. Marcelo tem se destacado pela liderança e inovação em projetos de grande escala, posicionando sua empresa como uma referência no setor.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 14/08/2024

ABIH-BA REALIZA ENCONTRO EMPRESARIAL DA HOTELARIA BAIANA EM SALVADOR

Por João Paulo - 14/08/2024 11:20



Nesta terça-feira, 13/08, a Associação Brasileira da Indústria de Hotéis, Seção Bahia – ABIH-BA reuniu empresários, poder público, imprensa e parceiros no Encontro Empresarial da Hotelaria, no Portobello Ondina Praia Hotel. Na ocasião foram apresentados os novos projetos da entidade, que possui associados em todas as zonas turísticas da Bahia, com destaque para as perspectivas do setor no segundo semestre de 2024. Houve também a homenagem aos ex-presidentes.

Entre as ações, foram anunciados o projeto “Pequenos Grandes Hoteleiros”, em parceria com o Sebrae, para suceder o futuro do setor; a quarta edição do Show Tour em Porto Seguro, de 22 a 24 de agosto e a Hiper Blitz em outubro, eventos que visam capacitar agentes e operadores de viagens para promover os destinos turísticos da Bahia.

Outro assunto em pauta foi a confirmação junto à Prefeitura de Salvador sobre a continuidade do Proturismo – Programa Especial de Incentivos Fiscais à Atividade Turística -, que mantém o desconto de até 40% no IPTU anual para os hotéis da capital baiana em 2024. Além disso, serão mantidos o Road Show Salvador, junto à Secretaria de Cultura e Turismo de Salvador – Secult, que promove capacitações para promoção da capital baiana; e a parceria entre a ABIH-BA e a Salvador Destination, voltada para o segmento de eventos nacionais e internacionais.

Na ocasião, a promotora de justiça, Márcia Rabelo, enfatizou o projeto de Combate à Violência Sexual de Crianças e Adolescentes, que tem a ABIH-BA como entidade apoiadora. Em janeiro deste ano, a associação assinou um termo de cooperação para intensificar medidas que proíbem a hospedagem irregular e a exploração sexual de crianças e adolescentes, especialmente em períodos de grande fluxo do turismo, como o Carnaval.

Durante o evento, o presidente da ABIH-BA, Wilson Spagnol, destacou a importância da união da classe hoteleira como um dos principais objetivos da entidade. “Esse encontro marca uma nova fase de ações em prol do nosso segmento. Recentemente conquistamos a continuidade do Programa Emergencial de Retomada do Setor de Eventos (Perse), junto ao Congresso Nacional. Agora estamos em uma grande mobilização em defesa da Reforma Tributária. Seguimos na incansável

busca de solução para os problemas que afetam a nossa classe congregada”, afirma Wilson Spagnol, presidente da ABIH-BA, entidade que celebra 54 anos de atuação.

“Como presidente da ABIH-BA tenho plena convicção na força da união entre a sociedade civil e o setor público, um verdadeiro motor para a Bahia como destino turístico. Vivemos um momento



excepcional, com entidades robustas como a ABIH, a ABAV, a ABrasel e a ABeoc, e um governo estadual e prefeituras, como Salvador e Porto Seguro, que apoiam firmemente o turismo. Essa colaboração fraterna entre setor público e privado é essencial para gerar emprego e renda. Celebro e agradeço a qualidade e o compromisso dos nossos parceiros, que contribuem decisivamente para o sucesso e crescimento da Bahia”, completa Wilson Spagnol.

Estiveram presentes a chefe de gabinete da Secretária de Turismo do Estado da Bahia – Setur, Giuliana Brito, representando o secretário Maurício Barcelar, o presidente da Bahiagás, Luíz Gavazza, o diretor do Turismo de Salvador, Márcio Franco, o presidente da Salvador Destination, Glicério Lemos, o presidente do Salvador CVB, Pedro Costa, o vice-presidente do Conselho Baiano de Turismo, Roberto Duran, o secretário de Turismo de Porto Seguro, Guto Jones, o deputado Eduardo Sales, os vereadores Claudio Tinoco, Alberto Braga e Joceval Rodrigues.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 14/08/2024

ROMA DIZ QUE MÁSCARA DE ALEXANDRE DE MORAES CAIU COM MENSAGENS REVELADAS POR JORNAL

Por João Paulo - 14/08/2024 14:20

“A máscara caiu!”, afirmou o presidente do PL Bahia, João Roma. Para o ex-ministro da Cidadania, as mensagens trocadas entre o ministro Alexandre de Moraes e seus assessores pelo WhatsApp revelam o abuso de poder do então presidente do TSE em extrapolar as suas prerrogativas com o objetivo de incriminar aliados do presidente Jair Bolsonaro.

“A reportagem da Folha de São Paulo, realizada pelos jornalistas Fábio Serapião e Glenn Greenwald, comprova que Alexandre de Moraes arbitrariamente investigava, acusava e julgava possíveis adversários”, assinalou Roma.

Na avaliação de João Roma, o comportamento ilegal do ministro Alexandre de Moraes se evidencia com as provas publicadas e áudios gravados de que ele determinava a produção de relatórios pela Justiça Eleitoral para embasar decisões contra bolsonaristas no inquérito das fake news no STF, durante e após as eleições de 2022.

“Os poderes públicos não podem se omitir diante de tamanho descaso com o tão propalado estado democrático de direito. O povo brasileiro exige providências para tantos desmandos que pisoteiam a nossa democracia”, assevera o ex-deputado federal e dirigente do PL.

Fonte: Bahia Econômica
Data: 14/08/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

CONEXÃO SOPESP – PATRICIA LASCOSQUE, SUPERINTENDENTE INSTITUCIONAL DE LOGÍSTICA DA SUZANO FALA SOBRE EXPANSÃO PORTUÁRIA EM SANTOS E PROJETOS INOVADORES NO SETOR

Informações: Conexão SOPESP (14 de agosto de 2024)

No Programa Conexão SOPESP desta terça-feira, 13 de agosto, Vanessa Martins e Ricardo Molitzas tiveram um bate-papo descontraído com Patrícia Lascosque, superintendente Institucional de Logística da Suzano, uma das maiores empresas de papel e celulose do mundo.

Durante o programa, Patrícia irá compartilhar informações sobre a expansão das estruturas portuárias em Santos, que está sendo realizada para atender o Projeto Cerrado, e destacar as iniciativas inovadoras que a Suzano implementou nos seis portos onde opera no Brasil.

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

Data: 14/08/2024

BTP MODERNIZA DEFENSAS E CONCLUI PRIMEIRA ENTREGA DO PACOTE DE INVESTIMENTOS

Informações: BTP (14 de agosto de 2024)

Companhia substituiu 45 defensas marítimas e passar a ter 100% de berços acostáveis com infraestrutura para navios 366m.



BTP passa a contar com infraestrutura em 100% de seus berços acostáveis para atracação de navios da classe New Panamax – Foto: BTP

Santos, 13 de agosto de 2024 – A Brasil Terminal Portuário (BTP) concluiu, no início de agosto, a modernização de 45 defensas marítimas e finaliza o primeiro projeto contemplado no pacote de investimentos comprometido com o Governo Federal para mais 20 anos de concessão no Porto de Santos. A BTP investirá

cerca de R\$ 2 bilhões, nos próximos anos, para aumentar em 40% a capacidade do maior terminal de contêineres da América do Sul.

De acordo com o Diretor de Operações da BTP, Ricardo Trotti, esta é a primeira de muitas entregas previstas com o intuito de trazer ainda mais competitividade para o terminal. “Temos avançado de forma integral nos preparativos para o aumento da capacidade operacional. Apenas no cais, além da modernização das defensas, também serão adquiridos mais quatro novos e modernos portêineres, sendo que dois deles já chegarão neste ano”, afirma.

Com a instalação das novas defensas, a BTP passa a contar com infraestrutura em 100% de seus berços acostáveis para atracação de navios da classe New Panamax. Estas embarcações, mais conhecidas como navios gigantes, possuem 366 metros de comprimento e capacidade média para transportar de 13 a 15 mil TEU (unidade de medida equivalente a um contêiner de 20 pés). O terminal da BTP, localizado na margem direita do Porto de Santos, possui 1.108 metros de cais e três berços de atracação com profundidade para até 15 metros.

O gerente geral de Operações da BTP, Eduardo Alonso Linna, lembra que o terminal de contêineres já possui experiência na operação de navios gigantes com segurança e excelência. A BTP recebeu em seu terminal os três e únicos navios de 366 metros que já fizeram escala no Porto de Santos. A atracação mais recente foi realizada, na última quinta-feira, 8 de agosto. “Já temos a expertise necessária e, agora, com o novo modelo de defensas em todos os nossos berços teremos mais eficiência logística. Poderemos, por exemplo, operar dois navios gigantes ao mesmo tempo”, detalha.

Função das defensas – As defensas marítimas são placas, que podem ser de diversos materiais, e que desempenham um papel fundamental para garantir a segurança das pessoas e das operações portuárias. Sua função é, resumidamente, amortecer o impacto causado por um navio no cais durante as operações de atracação e desatracação e, assim, contribuir para a preservação da integridade estrutural de embarcações e terminais.

O gerente de Implantação de Projetos da BTP, Fábio Henrique Duarte, explica que as novas defensas instaladas na BTP são maiores e mais robustas, conseguindo suportar a carga necessária para atracação e operação de navios de 366 metros. “Foram realizados diversos estudos e o processo de substituição das defensas foi dividido em três fases. A conclusão deste projeto com segurança e excelência é resultado da dedicação de várias equipes da BTP”, revela.

Sobre a BTP: Em operação desde 2013, a BTP – terminal privado de uso público – se consolidou como o maior terminal de contêineres da América do Sul. Localizada no Porto de Santos, a empresa foi responsável pela remediação de um dos maiores passivos ambientais da área portuária no País. Com 1.108 metros de cais, preparado para receber três navios da modalidade new panamax class simultaneamente, o terminal atende embarcações com rotas para todos os continentes, também prestando serviços de cabotagem e feeder. Joint-venture entre a Terminal Investment Limited e a APM Terminals, a BTP obteve as certificações internacionais OEA (Operador Econômico Autorizado), ISO 9001:2015 (Qualidade), ISO 14001:2015 (Meio Ambiente) e ISO 45001:2018 (Segurança e Saúde Ocupacional). Mais informações estão no portal www.btp.com.br e nas redes sociais oficiais: @brasilterminalportuario

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/08/2024

TRANSBRASA COMPLETA 50 ANOS NESTA TERÇA-FEIRA (13)

Informações: BoqNews (14 de agosto de 2024)



Nesta terça-feira (13), a Transbrasa celebra 50 anos de história, dedicação, compromisso e empreendedorismo. – Foto: Transbrasa

Ao longo desta jornada a Transbrasa tornou-se referência no setor logístico, sempre pautada pela excelência e inovação.

Portanto, desde a sua fundação, a empresa tem se empenhado em oferecer serviços de alta qualidade, estabelecendo relações sólidas e duradouras com seus clientes e parceiros.

A trajetória sempre teve destaque por inúmeros desafios e muitas conquistas. Cada etapa desta jornada teve construção com muito trabalho, determinação e uma visão clara de futuro, muitas vezes muito além do

nosso tempo.

Dessa maneira, os colaboradores, profissionais competentes, dedicados e comprometidos com as linhas mestras de gestão da empresa, são o alicerce que sustenta o sucesso e impulsiona a Transbrasa para seguir em frente.

Além disso, a visão de sustentabilidade e a responsabilidade social é um pilar fundamental de sua atuação. Sendo assim, buscando constantemente práticas que minimizem o impacto ambiental e contribuam para o desenvolvimento das comunidades onde a empresa está inserida.

Linha do tempo

Fundada em 1974, a Transbrasa iniciou suas atividades como transportadora, tendo como características marcantes a inovação e o empreendedorismo. Em 1977, Bayard Freitas Umbuzeiro Filho, assumiu a diretoria da empresa e em 1981, tornou-se um dos proprietários da

Desse modo, a Transbrasa é gerenciada pelo presidente Bayard Freitas Umbuzeiro Filho e seus três filhos Bayard Neto, Andrea Umbuzeiro e Beto Umbuzeiro.

Além disso, conta hoje com 340 colaboradores em seu quadro de funcionários.

Pioneira em diversos aspectos, a Transbrasa foi a primeira empresa no ramo portuário a ser certificada ISO 45001 (Sistema de Gestão de Saúde e Segurança Ocupacional) parte do Sistema de



Gestão Integrado composto pelas certificações ISO 9001 (Sistema de Gestão de Qualidade), ISO 14001 (Sistema de Gestão Ambiental), com a intenção de corroborar com o Desenvolvimento do Comércio Exterior brasileiro.

Em 2022, ano de grande desenvolvimento para a empresa, houve a conquista de uma nova marca de pioneirismo e inovação com o certificado o Authorized Economic Operator (OEA) e o selo verde, que representam a responsabilidade comercial, social e ambiental da Transbrasa.

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

Data: 14/08/2024

NOVAS CONCESSÕES DE RODOVIAS DE SP TERÃO REDUÇÃO DE ATÉ 52% NO VALOR DA TARIFA EM 2025

Informações: Governo do Estado de São Paulo (14 de agosto de 2024)

Trechos incluem praças da Rodovia Castello Branco da Rota Sorocabana e Nova Raposo; concessões também têm desconto para usuários frequentes

Os motoristas que utilizam os trechos operados atualmente pela concessionária ViaOeste terão, a partir de abril de 2025, desconto médio de 24% nas praças nas praças de pedágio existentes na Rodovia Presidente Castello Branco (SP-280), Raposo Tavares (SP-270) e Rodovia José Ermínio de Moraes (SP-075). O motivo são as novas concessões de rodovias do Governo de São Paulo: Rota Sorocabana e Nova Raposo. Itu, Sorocaba, São Roque, Alumínio, Araçoiaba da Serra, Osasco, Barueri e Itapevi são as localidades que serão beneficiadas com a redução da tarifa. As novas licitações também vão oferecer o Desconto de Usuário Frequente (DUF) aos motoristas que passarem pelas rodovias.

Com o fim do contrato da ViaOeste, o poder público vai reduzir os valores cobrados nas oito praças citadas, sendo que, Itu, Sorocaba, São Roque, Alumínio e Araçoiaba fazem parte da concessão da Rota Sorocabana, que terá desconto médio de 22%. Já Osasco, Barueri e Itapevi estão no Lote Nova Raposo e terão redução média de 28%.

No caso do trecho da Rota Sorocabana que já é concedido, a queda nas tarifas nas cinco praças será de 21,5% a 22,6% – isso representa um desconto de entre R\$ 1,13 a R\$ 3,40. Nas três praças que fazem parte do Lote Nova Raposo, a variação será de 22,5% a 32,8%, sendo uma redução no valor de R\$ 1,94 a R\$ 2,66.

Os novos valores tanto da Rota Sorocabana quanto do Lote Nova Raposo serão praticados a partir de abril do próximo ano, quando será iniciada a nova concessão dos trechos. Além da redução, são estimados R\$ 16 bilhões em investimentos para melhoria do trânsito, e para dar mais segurança e conforto aos usuários (motoristas, pedestres e ciclistas) que utilizam os trechos.

Valor justo nos projetos de concessões

Os novos projetos de concessões do Governo de São Paulo incluem a implantação de pórticos de cobrança, que fazem parte do sistema automático conhecido como free flow. Por meio dele será possível realizar uma cobrança mais justa pelo trecho percorrido pelos usuários em vias estaduais.

Hoje, por exemplo, a tarifa cobrada entre Araçoiaba da Serra e Sorocaba, paga atualmente R\$ 5,30, com a mudança, o novo valor será de R\$ 2,68. Isso significa um desconto de quase 50%. Outro exemplo é o trecho de Itu para Sorocaba, em que a redução chega a 26,7%, passando de atuais R\$ 9,00 para R\$ 3,30.

Para aqueles que trafegam entre Carapicuíba e São Paulo utilizando a Rodovia Castello Branco, o valor atual da tarifa no trecho é de R\$ 5,90. Com a nova concessão estadual, os valores dos pórticos somados serão de R\$ 1,62, que representa um desconto de 45% para os usuários. O mesmo vale para os trechos Itapevi-São Paulo e Barueri-São Paulo, os quais os descontos serão de 32,5% e 52,4%.

Além disso, haverá um desconto de 5% para quem utiliza a tag (dispositivo para pagamento automático) para passar nos pórticos. Os trechos também contarão Desconto de Usuário Frequentemente (DUF), sendo 10% para os motoristas que passam mais de 11 vezes no mês e de 20% para quem passa mais de 21 vezes.

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

Data: 14/08/2024

PORTO DE ITAGUAÍ (RJ) RECEBE NAVIO DE 366 METROS PELA PRIMEIRA VEZ

Informações: Ministério de Portos e Aeroportos (14 de agosto de 2024)

Com informações do Porto de Itaguaí

Operação inédita no Estado consolida excelência em infraestrutura para o comércio exterior



O Porto de Itaguaí, um dos principais portos do Brasil, alcançou um marco histórico, nessa segunda-feira (12), com a chegada do navio MSC Orion. Foi a primeira vez que um navio tipo New Panamax atracou no porto, marcando também a primeira manobra com 15,4 metros de calado. O imponente porta-contêiner possui 366 metros de comprimento e 51 metros de largura. A operação, inédita no Estado do Rio de Janeiro, ocorreu no terminal Sepetiba Tecon.

A PortosRio, Autoridade Portuária responsável pela administração do Porto de Itaguaí, destacou que a chegada do MSC Orion representa um avanço significativo para a cadeia logística do Rio de Janeiro, reafirmando a excelência da infraestrutura do porto no comércio exterior brasileiro. O Porto de Itaguaí, com seu eficiente acesso aquaviário e terrestre, conecta-se aos principais polos econômicos da região, que respondem por mais da metade do PIB nacional. A nova linha é uma excelente opção de exportação direta para a Ásia, beneficiando os estados das regiões Sudeste e Centro-Oeste do país.

Durante o evento organizado pelo Sepetiba Tecon, Felipe Fonseca, superintendente de Planejamento e Desenvolvimento de Negócios da PortosRio, representando o presidente Francisco Martins, ressaltou: “Itaguaí foi o primeiro porto do Brasil a ser homologado pela Marinha para receber navios de 366 metros. Hoje, testemunhamos a concretização desse trabalho de excelência, fruto de uma colaboração eficaz entre a Autoridade Portuária, a Autoridade Marítima, a Praticagem e o Sepetiba Tecon. Este é um marco importante não apenas para o porto, mas para o Estado do Rio de Janeiro e para o país.”

Pedro Brito, diretor-presidente do Sepetiba Tecon, celebrou o feito: “Este momento é de grande alegria. Temos aqui um terminal único no Brasil, com infraestrutura aquaviária e terrestre de primeira linha, que nos permite receber navios do porte do MSC Orion. Estamos comprometidos em continuar investindo no nosso terminal, com a ampliação do cais e a aquisição de novos equipamentos. Essa união de esforços entre governo e iniciativa privada é o que garante o sucesso do porto e o fortalecimento do Brasil no comércio global.”

Francisco Martins, presidente da PortosRio, também comemorou a conquista: “A chegada do MSC Orion ao Porto de Itaguaí reafirma nossa capacidade de receber grandes embarcações e a importância do Rio de Janeiro como um dos principais centros logísticos da América do Sul. Estamos otimistas sobre o futuro dos portos públicos do Estado, cada vez mais eficientes e competitivos. Com novos arrendamentos programados para os Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, além de investimentos na melhoria da infraestrutura, estamos focados no crescimento dos nossos portos, que devem atrair cada vez mais empresas, rotas e cargas.”

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

Data: 14/08/2024



LIDERANÇAS DEBATEM MUDANÇAS NAS LEIS DE MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS

Informações: BoqNews (14 de agosto de 2024)

“Modernização dos Portos – Lanterna na Popa e na Proa” reúne autoridades, empresários e especialistas na Associação Comercial de Santos

As principais personalidades do setor portuário brasileiro se reúnem em Santos para debater mudanças nas leis de modernização dos portos. Autoridades, lideranças empresariais, executivos e especialistas participarão do seminário “Modernização dos Portos – Lanterna na Popa e na Proa”, que será realizado no dia 30 de agosto de 2024, a partir das 9h, na Associação Comercial de Santos (ACS).

Portanto, as inscrições para participar são gratuitas e podem ser feitas pela internet, no link: https://docs.google.com/forms/d/e/1FAIpQLSfpw98YmzdZSSTp2M_iAsF8dp8O82syg7oOrLiMLeQuTuoocg/viewform. O evento busca fazer uma reflexão sobre as mudanças ocorridas com as implementações das Leis 8.630/93 e 12.815/2013, indicando os avanços e os pontos que precisam ser aperfeiçoados.

Dessa forma, o seminário é organizado pela Marco Zero Conteúdo, patrocínio da Autoridade Portuária de Santos (APS), e apoio da Associação Comercial de Santos (ACS), Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais (Sindifisco), Extecil Santos Extintores e Salvatagem e Self Logística. Além disso, o evento será transmitido ao vivo pela internet.

Produtivo e propositivo

“O grande diferencial deste evento é, ao final, a elaboração de um documento com sugestões de aperfeiçoamentos na legislação, será uma proposta de Projeto de Lei”, explica o jornalista Marco Santana, organizador do seminário. “Além de debater ideias e buscar convergências, o evento tem o objetivo prático de obter mudanças concretas”, completa.

O seminário será dividido em três painéis temáticos: Segurança Jurídica; Eficiência e Produtividade; e Investimentos. Os debates serão feitos no formato de TEDTalk: cada debatedor terá 18 minutos para fazer suas considerações. Assim, a participação do público será feita por escrito, para evitar divagações e proporcionar a participação de mais pessoas.

PROGRAMAÇÃO

Segurança jurídica (10h30 às 11h45)

Rafaela Brandão (Associação de Terminais Portuários Privados)

Jesuvaldo Conceição (Associação Brasileira dos Terminais Portuários)

Mediador: Anderson Pomini, Presidente da Autoridade Portuária de Santos

Eficiência e produtividade (das 14h às 15h15)

Joel Contente, vice-presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo

(Sopesp) Cláudio Loureiro, Diretor Executivo do Centro de Navegação Transatlântico (Centronave)

Richard Fernando Amoedo Neubarth, delegado da Receita Federal do Porto de Santos

Investimentos (das 15h30 às 16h45)

Gabriela Costa, Secretária-executiva-adjunta de Portos e Aeroportos

Fabrizio Pierdomênico, consultor

Mediador: Mauro Sammarco (Associação Comercial de Santos)

Abertura

A cerimônia de abertura acontece às 9h de 30 de agosto, na Associação Comercial de Santos (Rua XV de Novembro, 137, Centro, Santos). Estão confirmadas as presenças de diversas autoridades e lideranças empresariais, entre elas o secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. Assim como, Alex Sandro de Ávila; o prefeito de Santos, Rogério Santos; o prefeito de Guarujá, Valter



Suman; o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini; o presidente da Câmara de Santos, Carlos Teixeira Filho; o presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco; o presidente do Sindifisco Nacional, Elias Carneiro Junior; deputado federal Paulo Alexandre Barbosa, presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos; o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murilo Barbosa; a assessora Jurídica da ATP, Rafaela Brandão; presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), Jesualdo Conceição; o vice-presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Joel Contente; o Diretor-Executivo do Centro de Navegação Transatlântica (Centronave), Cláudio Loureiro.

Além disso, também foram convidados o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin; o ministro de Portos e Aeroportos, Sílvio Costa Filho; e o governador de São Paulo, Tarcísio Gomes de Freitas.

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

Data: 14/08/2024

FORNECIMENTO DE ÁGUA E ENERGIA SERÁ INTERROMPIDO EM TRECHO DA ALEMOA NO PORTO

Informações: Santaportal (14 de agosto de 2024)

A área da Alemoa localizada dentro do Porto Organizado de Santos sofrerá interrupções temporárias no fornecimento de energia elétrica e água potável durante essa semana. De acordo com a Autoridade Portuária de Santos (APS), a medida será tomada para permitir a realização de serviços de manutenção e adequação em ambas as redes.

Na quinta-feira (15), das 9 às 17 horas, será interrompido o fornecimento de água potável, visando a adequação da rede para melhor atender a comunidade local.

Já na sexta-feira (16), entre 13h30 e 17 horas, ocorrerá o desligamento programado da rede elétrica de média tensão. A interrupção é necessária para a instalação e configuração de um novo relé de proteção, medida crucial para garantir a segurança do sistema elétrico.

O desligamento acarretará falta de energia elétrica nos seguintes pontos: oficina elétrica, prédio da mecânica, casa de bombas, Nova Base IC Supply, postos de fiscalização portuária Alemoa 01 e 02 (gates) e salas dos fiscais nos píeres 1, 2 e 3.

Os locais impactados pela falta de água incluem o Ecoporto, a Brasil Terminal Portuário (BTP) e os postos de fiscalização portuária Alemoa 01 e 02 (gates).

A APS alerta que tanto o fornecimento de energia quanto o de água potável poderão ser reestabelecidos antes do horário previsto, sem prévio aviso.

“Deve ser considerado que a rede elétrica estará energizada em todo o período informado, evitando-se realizar serviços em suas proximidades, a não ser que haja desligamento de acordo com os procedimentos preconizados na Norma NR-10. A empresa recomenda, também, que os usuários de água potável façam o uso racional da água disponível até que o serviço seja normalizado”, destacou a APS.

Caso ocorram quaisquer imprevistos meteorológicos ou urgências de atendimento técnico da equipe, as programações poderão ser canceladas ou alteradas.

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

Data: 14/08/2024

CARGILL E CMA CGM EMBARCAM ALGODÃO PELA PRIMEIRA VEZ NO PORTO DE FORTALEZA

Informações: Guia Marítimo (14 de agosto de 2024)



100 toneladas de fibra brasileira com certificação sustentável inauguram rota de exportação inovadora

Um embarque de 100 toneladas de algodão realizado a partir do Porto de Fortaleza marca o início de um novo fluxo de exportação para a Ásia. A Cargill e a CMA CGM, embarcaram quatro contêineres no Porto de Fortaleza (CE) com destino a Ho Chi Minh, no Vietnã.

A novidade amplia as possibilidades para deste tipo de embarque e reafirma o porto cearense como um canal estratégico, mesmo para volumes como este e para commodities cultivadas a mais de 800 km.

O algodão enviado para o Vietnã foi cultivado no Oeste da Bahia de acordo com a certificação BCI (Better Cotton Initiative), com metodologia que analisa impactos ambientais desde seu cultivo até o uso final. O trajeto traçado e operacionalizado pela CMA CGM deve ajudar a distribuir melhor os envios internacionais, pois estima-se que o Porto de Santos (SP) concentre 95% dos embarques internacionais do algodão brasileiro.

“Esse trabalho mostra a importância da logística estratégica para que o mundo consiga receber as commodities brasileiras no menor tempo possível. Esse foi apenas o primeiro embarque deste volume em Fortaleza, temos a perspectiva de novos envios em breve”, adianta Daniela Duarte, líder de Transportes Internacionais e Cabotagem da Cargill na América Latina. De acordo com ela, essa projeção acompanha os números esperados da safra em estados como Piauí, Maranhão e Tocantins. Para o futuro, a companhia espera expandir a mesma logística para atender à crescente produção de algodão em outras regiões o Noroeste da Bahia, Piauí e Maranhão.

“Este novo fluxo de exportação a partir do Porto de Fortaleza mostra nosso compromisso em oferecer alternativas logísticas que atendam às necessidades específicas de nossos clientes, proporcionando maior agilidade e eficiência no transporte de commodities brasileiras para o mercado internacional. Estamos comprometidos em continuar expandindo nossas operações no país, fortalecendo nossa presença e contribuindo para o crescimento do comércio”, afirma Neusa Marcelino, Diretora Geral da CMA CGM Brasil.

O campo brasileiro tem se confirmado como fornecedor global de commodities, sendo o maior exportador mundial da fibra. O tamanho do País é um desafio para quem deseja embarcar grãos e fibras para destinos como Europa e Ásia e desenvolver novas rotas de escoamento permite um transporte mais eficiente para toda a cadeia.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 14/08/2024

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS ULTRAPASSAM US\$ 200 BILHÕES

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (14 de agosto de 2024)

Acumulado desde janeiro mostra que exportações atingiram US\$ 208,2 bi, e corrente de comércio alcançou US\$ 364,2 bi. Na segunda semana de agosto, superávit foi de US\$ 1,8 bi

As exportações brasileiras já somam US\$ 208,3 bilhões em 2024, informou nesta segunda-feira (12/8) a Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex/MDIC), durante o anúncio dos resultados da balança comercial para a segunda semana de agosto. Pela média diária, houve crescimento de 1,1% em relação a janeiro-agosto de 2023.

“Trata-se de uma excelente notícia”, comentou o vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin. “Mesmo em um cenário internacional adverso, com queda de preços, de commodities, desaceleração do comércio mundial, protecionismo e conflitos regionais, nós não só mantivemos o ritmo do ano passado nas exportações, que já foi um ano muito bom, como estamos crescendo. Isso mostra a força da economia brasileira, que vem se recuperando e apresentando ótimos resultados



sob nosso governo, e o acerto da estratégia do presidente Lula de percorrer o mundo em busca de novas parcerias e de novos mercados”.

O balanço divulgado pela Secex mostrou que as importações também cresceram no acumulado do ano (4,9% pela média diária), chegando US\$ 155,9 bi. Com isso, a corrente de comércio no período somou US\$ 364,2 bi, com superávit de US\$ 52,3 bi.

Para a segunda semana de agosto, o superávit foi de US\$ 1,8 bi, resultado de exportações de US\$ 6,8 bilhões contra importações de US\$ 5 bilhões, totalizando US\$ 11,8 bi de corrente de comércio.

No acumulado do mês de agosto, as exportações somam US\$ 10 bi e as importações US\$ 7,3 bi, com saldo positivo de US\$ 2,8 bi e corrente de US\$ 17,3 bi.

Balança Comercial Preliminar Parcial – 2ª semana de agosto/2024

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

Comparativo Mensal

Nas exportações, comparadas as médias até a 2ª semana de agosto/2024 (US\$ 1,4 bilhão) com a de agosto/2023 (US\$ 1,3 bilhão), houve crescimento de 6,3%. Em relação às importações, na mesma correlação, o crescimento foi de 11,6% (US\$ 1 bilhão de média diária em 2024, contra US\$ 933,41 milhões em 2023).

Assim, até a 2ª semana de agosto/2024, a média diária da corrente de comércio totalizou US\$ 2,5 bilhões e o saldo, também por média diária, foi de US\$ 395,75 milhões. Comparando-se este período com a média de agosto/2023, houve crescimento de 8,4% na corrente de comércio.

Exportações e importações por Setor e Produtos

No acumulado até a 2ª semana de agosto, o desempenho dos setores pela média diária foi o seguinte: queda de US\$ 56,6 milhões (-17,1%) em Agropecuária; crescimento de US\$ 101,57 milhões (32,5%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 42,45 milhões (6,1%) em produtos da Indústria de Transformação.

Já nas importações, o desempenho dos setores pela média diária teve crescimento de US\$ 4,37 milhões (27,2%) na Agropecuária; queda de US\$ 12,36 milhões (-24,8%) em Indústria Extrativa e crescimento de US\$ 114,68 milhões (13,3%) em produtos da Indústria de Transformação.

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

Data: 14/08/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

RELATOR DE PROJETO DE DÍVIDA DOS ESTADOS VOLTA ATRÁS E RETIRA DE PARECER MUDANÇA QUE AFETARIA GASTOS DE SAÚDE E EMENDAS

Texto de iniciativa do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco, e relatado por Alcolumbre é visto como decisivo para aliviar as contas estaduais, principalmente de RJ, SP, RS e MG. Votação deve ser hoje

Por Thaís Barcellos — Brasília

O senador Davi Alcolumbre (União-AP) voltou atrás e retirou do relatório do projeto de renegociação da dívida dos estados um dispositivo que poderia reduzir o piso de gastos com Saúde e também com emendas parlamentares a partir de 2028.

No relatório divulgado mais cedo nesta quarta-feira, constava uma mudança, a pedido do Ministério da Fazenda, no conceito de Receita Corrente Líquida (RCL), de modo a excluir da base de cálculo receitas eventuais, sem caráter continuado, como royalties, outorgas pagas por concessões, dividendos de estatais e valores decorrentes de programas especiais de recuperação fiscal.



Plenário do Senado Federal — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O dispositivo, porém, foi retirado da versão que está sendo discutida no plenário do Senado, sob a justificativa de que foi um pedido do governo.

A mudança poderia implicar uma redução da conta final da RCL, o que também faria cair os gastos vinculados a ela. Por exemplo, o piso constitucional da Saúde corresponde a 15% da RCL. As emendas parlamentares individuais e de bancada nas assembleias estaduais também são vinculadas a esse indicador nos estados. A proposta, que altera a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), valeria para a União, estados e municípios.

O parecer, porém, previa implementação gradual, começando em 2028 e terminando em 2040. Em 2028, serão descontados 8,33% das receitas eventuais e a cada exercício outros 8,33 pontos percentuais seriam retirados da conta, totalizando 100%.

Arcabouço fiscal

Essa medida poderia contribuir para a sustentabilidade do arcabouço fiscal. Atualmente, gastos como o piso de saúde crescem mais rápido do que o limite de despesas previsto na regra aprovada no ano passado, comprimindo outros gastos importantes, como investimentos.

Essa situação aumenta os temores do mercado financeiro e de especialistas em contas públicas de alguma flexibilização do arcabouço fiscal. Neste ano, integrantes da equipe econômica levantaram a possibilidade de discutir especificamente a regra de indexação dos pisos constitucionais de saúde e educação, mas houve resistência política.

No ano passado, a Fazenda chegou a iniciar uma discussão sobre a mudança do conceito da RCL, mas não houve avanços. A alteração pode ainda afetar os limites de despesa de pessoal e de endividamento dos governos regionais.

"Ao excluir do cômputo da RCL receitas extraordinárias, como as decorrentes de concessões, permissões e de acordos e transações tributárias, está se adotando maior rigor na mensuração de receita corrente líquida e evitando que indicadores de despesas de pessoal ou de endividamento sobre a RCL sejam momentaneamente distorcidos em função de receitas que não possuem caráter de recorrência", disse a Fazenda em nota, no ano passado.

Dívida dos estados

Em relação às novas regras de renegociação da dívida dos estados, Alcolumbre também apresentou algumas alterações em seu parecer. As principais mudanças versam sobre o prazo para a adesão dos estados ao programa, a distribuição dos recursos do fundo de equalização e a migração do Regime de Recuperação Fiscal (RRF).

O projeto, de autoria do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), cria o programa de pleno pagamento da dívida dos estados (Propag). O programa flexibiliza as opções para a quitação da dívida junto à União, como venda de empresas e bens móveis e imóveis, e possibilita a redução dos juros que incidem sobre os débitos.

Em relação aos juros, a regra geral é IPCA + 4%, mas o projeto estabelece critérios que podem permitir que a dívida só seja corrigida pela inflação. Segundo a proposta de Pacheco:

- 1 pp será destinado obrigatoriamente ao fundo de equalização federativa



- 1 pp pode ser abatido caso os ativos repassados para a União representem entre 10% e 20% da dívida do estado
- Se os ativos repassados para a União representarem mais de 20% do débito, a redução dos juros será de 2pp
- 1 pp pode ser usado para investimentos dentro do próprio estado, especialmente ligados à educação.

A primeira mudança feita pelo relator foi aumentar o prazo para a adesão dos estados. Inicialmente, a data limite era 31 de dezembro deste ano. Alcolumbre propôs o prazo de 120 dias a partir da publicação da lei. Mas os governadores que aderirem ao Propag ainda este ano terão um benefício em relação às regras de ajuste fiscal. O teto das despesas primárias serão corrigidas no 1º ano com IPCA mais 70% da variação real da receita primária do ano anterior, algo que inicialmente só seria possível se o estado tivesse registrado superávit nas contas no ano anterior.

Em relação ao fundo que será compartilhado por todos os estados, Alcolumbre atendeu a demanda dos entes pouco endividados para que os recursos sejam divididos de acordo com os critérios do Fundo de Participação dos Estados. Na versão inicial, a divisão seria definida em lei complementar. Segundo Alcolumbre, com esse mesmo objetivo também foi retirada a exigência de que o valor mínimo das parcelas do Propag seja de R\$ 10 milhões.

O senador também acenou aos estados superendividados que já renegociaram seus débitos no âmbito do Regime de Recuperação Fiscal (RRF), como Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Goiás. Para não criar peso adicional foi incluída uma “escada” de acesso ao Propag para todos os estados que migrarem do RRF, com a redução dos valores de parcela ao longo de cinco anos. Os valores seriam de 20% no primeiro ano e subiriam 20 pontos percentuais a cada ano.

No caso dos gaúchos, Alcolumbre também deixou claro que a adesão ao Propag não interfere na suspensão da dívida por três anos, aprovada no contexto de calamidade no estado devido às enchentes.

Como a RCL é calculada hoje?

É a soma das receitas do governo, com exceção das:

- Transferências constitucionais ou legais da União aos estados e municípios, ou transferências constitucionais dos estados para as prefeituras
- Contribuições de empregadores e trabalhadores à Previdência Social
- Contribuições ao PIS/Pasep
- Contribuições para o custeio da Previdência dos servidores
- Receitas de compensação financeira entre regimes previdenciários

Qual é a proposta?

Além das exceções de hoje, a proposta é tirar do cálculo também:

- Concessões e permissões
- Dividendos e participações
- Exploração de recursos naturais (royalties e participações especiais)
- Programas especiais de recuperação fiscal, transações e acordos destinados a promover a regularização de créditos

Para que a RCL é usada:

- O piso da saúde é 15% da RCL
- Emendas parlamentares são 2% da RCL para emendas individuais e 1% para emendas de bancada

- O limite de gastos com servidores é de 50% da RCL para a União e de 60% para estados e municípios

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 14/08/2024

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR PREVÊ VOTAR REGULAMENTAÇÃO NO SENADO EM NOVEMBRO

Senador pediu para que governo retire pedido de urgência do projeto

Por *Bernardo Lima — Brasília*



Senador Eduardo Braga — Foto: Waldemir Barreto/Agência Senado

O senador Eduardo Braga (MDB-AM), anunciado como relator da regulamentação da Reforma Tributária no Senado, afirmou nesta quarta-feira que o projeto que trata do tema deve ser votado na Casa em novembro, após as eleições municipais deste ano.

Em coletiva com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, o senador disse que o objetivo é votar a matéria no máximo até os primeiros dias de dezembro, para que haja tempo do texto ser avaliado na Câmara dos Deputados ainda neste ano.

— O presidente Rodrigo Pacheco já anunciou que a deliberação, portanto, por parte do Senado acontecerá após as eleições e isso nós estimamos que aconteça no mês de novembro, mais tardar, nos primeiros dias de dezembro, para que haja tempo das matérias possam ir para Câmara e serem votadas na Câmara — disse o senador a jornalistas na saída do Ministério da Fazenda.

Na reunião, com Haddad, Braga também para discutiu sobre a retirada do regime de urgência da votação do projeto na Casa em período eleitoral, para "dar um fôlego" ao Senado nesse momento de eleições, que acontecerão em outubro.

— Uma ponderação do senador que a Fazenda respeita e vai encaminhar é em relação ao pedido de urgência, porque no momento de eleições fica difícil para casa poder apreciar todas as demandas de audiência, debate sobre emendas, e que isso dificultaria, sem prejuízo, da eventual votação dos projetos ainda esse ano. A ideia não é comprometer o calendário, mas dar um fôlego para o Senado—disse Haddad.

Com a retirada do pedido de urgência, o projeto poderá passar pelas comissões da Casa, dando mais tempo para o debate dos senadores.

Haddad também destacou que Braga precisa formalizar a requisição de análise impacto da regulamentação. Segundo ele, a Fazenda deve dar publicidade a todo impacto provocado por cada decisão, para que os senadores tenham consciência das decisões.

— A gente vai entregar semana que vem — afirmou o ministro em relação à análise de impacto.

Fonte: *O Globo - RJ*

Data: 14/08/2024

GOVERNO QUER DAR PALAVRA FINAL SOBRE ORÇAMENTO E TETO SALARIAL PARA SERVIDORES EM PEC DE AUTONOMIA DO BC

Fazenda defende que orçamento seja aprovado pelo CMN e que salários sigam limite do funcionalismo

Por *Thaís Barcellos e Eliane Oliveira — Brasília*



Sede do Banco Central — Foto: Rafa Neddermeyer/Agência Brasil

O governo quer dar a palavra final sobre o orçamento do Banco Central mesmo após a aprovação da autonomia financeira e orçamentária do órgão, atualmente em discussão no Senado. Segundo interlocutores, é de interesse do Ministério da Fazenda encontrar um modelo de autonomia financeira para o BC, mas aliados do ministro Fernando Haddad defendem que é necessária supervisão, com aprovação preliminar do orçamento do órgão pelo Conselho Monetário Nacional (CMN).

Outra demanda do governo é que o BC “não fuja” do teto do funcionalismo com supersalários. A equipe econômica ainda insiste que a manutenção do BC como autarquia é fundamental para não prejudicar a relação entre a autoridade monetária e o Tesouro Nacional, especialmente do ponto de vista primário.

Nesta quarta-feira, a discussão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que amplia a autonomia do BC, que já tem independência operacional, foi adiada mais uma vez na Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado. O presidente da comissão, Davi Alcolumbre (União-AP), concedeu vistas coletivas após pedido do líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA).

O argumento de Wagner é que não houve tempo cabível para analisar o complemento de voto do relator, senador Plínio Valério (PSDB-AM), apresentado na manhã desta quarta-feira. Em uma avaliação preliminar, Jaques disse que os técnicos do governo continuam receosos sobre o impacto primário do modelo jurídico proposto para o BC em momentos de prejuízo do órgão. Ele se comprometeu a levar uma “pessoa de alto nível” ao Senado para dialogar sobre as discordâncias com o relator e o autor do projeto, senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO).

A proposta do governo é de que as despesas de funcionamento, pessoal e investimento do BC sigam a mesma regra do orçamento de Autoridade Monetária, que é usado para a execução das políticas monetária e cambial. Essa parte do orçamento do BC já fica separada do Orçamento Geral da União e é aprovada pelo CMN. No parecer de Valério, o orçamento do BC teria de ser aprovado em comissão temática do Senado.

Caso o orçamento do órgão fique fora do controle do governo, com os custos sendo bancados por receitas próprias, abre-se um espaço nas contas da União para outros gastos, como investimentos. Hoje, as receitas do BC são repassadas ao Tesouro Nacional, mas, como são financeiras, só podem ser usadas para abater dívida.

Em 2024, a dotação orçamentária do BC é de cerca de R\$ 4,0 bilhões. Por outro lado, caso deixe de ser autarquia, há receio de que, em um eventual prejuízo do BC, os aportes do Tesouro, regulamentados por lei de 2019, sejam considerados gastos primários. Em 2023, o BC teve prejuízo de R\$ 114,2 bilhões, totalmente devido ao resultado de reservas e derivativos cambiais, que foi negativo em R\$ 123 bilhões. Conforme as regras, que envolvem hoje redução do patrimônio do BC para abater parte do resultado negativo, o Tesouro terá de repassar no ano que vem para a autoridade monetária R\$ 111,2 bilhões.

Outra premissa para o governo é que o salário dos funcionários do órgão respeite o teto remuneratório do funcionalismo federal, mesmo que sejam contratados sob o regime de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A avaliação da equipe econômica é de que se o BC “virar uma figura muito diferente”, outras carreiras vão pleitear algo semelhante.

O texto do senador Plínio Valério já considera um limite para o crescimento dos gastos com o custeio do órgão, especialmente de pessoal, que seria definido em lei complementar. O complemento do voto, apresentado nesta quarta-feira, alterou o regime jurídico inicialmente proposto de empresa pública especial. Agora, a ideia é que a PEC crie um modelo inédito para o BC, de corporação integrante do setor público financeiro que exerce atividade estatal.

Segundo justificativa do relator, o formato de empresa pública levantava questionamentos sobre se o BC teria conselhos de administração e fiscal, como eles seriam compostos e como isso eventualmente interferiria em sua autonomia. Além disso, houve alegações de que o modelo de empresa pública poderia criar incentivos inadequados à missão institucional do BC de controle da inflação, como a busca pelo lucro.

O formato, porém, não agradou o governo em uma análise preliminar, segundo disse Jaques Wagner. Plínio Valério disse, contudo, que parece que o Executivo não está disposto a conversar sobre o projeto, já que não o procurou para debater as divergências. Diante disso, foi contra o pedido de vistas e defendeu a votação do texto na CCJ.

— Eu até acho que iria perder hoje, mas é voto. Parlamento é voto. Adiar é feio.

Segundo interlocutores, Valério também é contrário à manutenção do BC como autarquia. A avaliação é que o formato concederia independência orçamentária "maquiada", porque o orçamento teria de passar por quatro barreiras antes de ser liberado, com decisão final do governo. Após consultoria jurídica, parte dos servidores do BC concordam que o modelo de autarquia impediria, na prática, o avanço da autonomia financeira e orçamentária.

A PEC foi construída a quatro mãos entre o senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO) e o presidente do BC, Roberto Campos Neto, para permitir a modernização do BC e garantir que o órgão continue a cumprir sua missão constitucional, sem ser prejudicado pelo aperto nas contas públicas, considerando que tem receitas próprias. O argumento é que a maioria dos principais BCs do mundo têm autonomia financeira e orçamentária, além de operacional - o que o órgão brasileiro já tem.

Os servidores do BC se dividem sobre a proposta. Os funcionários da ativa, a maioria organizados na Associação Nacional de Analistas do BC (ANBCB), consideram que o projeto é importante para garantir o bom funcionamento do órgão no futuro, mas os aposentados temem as consequências de sair do Orçamento Geral da União.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2024

CCJ DO SENADO ADIA NOVAMENTE PEC DE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC

Relator apresentou complemento de voto com proposta de que BC se torne uma figura jurídica inédita

Por Thaís Barcellos — Brasília



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, em audiência pública na Câmara dos Deputados — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

A Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado adiou mais uma vez nesta quarta-feira a discussão da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) de autonomia financeira do Banco Central. O presidente da CCJ, senador Davi Alcolumbre (União-AP), concedeu vista coletiva ao projeto, após pedido do líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), e afirmou que a discussão será retomada na próxima reunião presencial da comissão.

O argumento de Jaques Wagner é que não houve tempo cabível para analisar o complemento de voto do relator, senador Plínio Valério (PSDB-AM), apresentado na manhã desta quarta-feira. Em uma avaliação preliminar, Jaques disse que os técnicos do governo continuam receosos sobre o impacto primário do modelo jurídico proposto para o BC em momentos de prejuízo do órgão. Ele se comprometeu a trazer "pessoa de alto nível" para dialogar sobre as discordâncias.

— Eu mandei (o relatório) ao governo para a consulta e já recebi as primeiras manifestações. Não me resta outra opção senão pedir vista ao processo — disse o líder do governo no Senado, acrescentando que o dispositivo regimental será usado para superar as dúvidas.

O relator, porém, afirmou que não foi procurado pelo governo para negociar o texto desde que Jaques Wagner tornou pública a discordância do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, com o formato inicialmente previsto, de empresa pública.

Nesse caso, acatou a proposta realizada pelo BC, até para acenar para um diálogo para o Executivo, segundo o senador.

— No recesso ou na primeira semana, não fomos chamados para conversar. Como o X da questão era empresa pública e o governo não acenou como uma solução para esse impasse e o BC, sim, eu acatei a sugestão do BC — explicou Valério.

De acordo com o senador, parecer deixa a cargo do governo a lei complementar que vai detalhar alguns pontos, como o relacionamento financeiro com a União, motivo de preocupação da equipe econômica.

— Por que não fui procurado? Eu me recuso a sair do Senado para conversar, porque é aqui é a casa que decide isso. Não fui procurado, então aceitamos a sugestão do BC como aceno ao governo — destacou. — Com isso, me parece que estávamos acenando ao governo e me parece que essa conversa o governo não quer.

Corporação

Pela nova versão do relatório de Plínio Valério, o BC deixaria de ser uma autarquia especial não vinculada a ministérios e se tornaria uma corporação integrante do setor público financeiro que exerce atividade estatal, e não mais empresa pública.

“A PEC 65/2023 passa, assim, a acrescentar esse tipo de entidade no ordenamento jurídico brasileiro, de forma a deixar cristalino, sem sombra de dúvidas, o caráter jurídico-institucional único do BCB. Ao invés de se buscar adaptar o instituto jurídico existente de empresa pública às especificidades do BCB, trata-se agora de criar formatação jurídica própria e específica ao BCB”, diz o novo texto.

Esse é o modelo encontrado para permitir que o BC possa controlar seu próprio orçamento. Conforme mostrou O GLOBO, é de interesse da Fazenda encontrar um modelo de autonomia financeira para o BC, mas os aliados de Haddad consideram que é necessário seguir algumas premissas, apresentadas em uma sugestão antes do recesso parlamentar.

Uma delas é que o BC continue como autarquia especial, com orçamento separado da União. O governo também quer o direito de aprovar o orçamento no Conselho Monetário Nacional (CMN) e que o salário dos funcionários do órgão respeite o teto remuneratório do funcionalismo federal, mesmo que sejam contratados sob o regime de Consolidação das Leis do Trabalho (CLT). A avaliação da equipe econômica é de que se o BC “virar uma figura muito diferente”, outras carreiras vão pleitear algo semelhante.

Caso o orçamento do órgão fique fora do controle do governo, com os custos sendo bancados por receitas próprias, abre-se um espaço nas contas da União para outros gastos, como investimentos. Hoje, as receitas do BC são repassadas ao Tesouro Nacional, mas, como são financeiras, só podem ser usadas para abater dívida.

Em 2024, a dotação orçamentária do BC é de cerca de R\$ 4,0 bilhões. Por outro lado, caso deixe de ser autarquia, há receio de que, em um eventual prejuízo do BC, os aportes do Tesouro, regulamentados por lei de 2019, sejam considerados gastos primários.

Plínio Valério, contudo, é contra a manutenção do BC como autarquia, porque, segundo auxiliares, derruba o cerne da PEC, que é a autonomia orçamentária e financeira da instituição. A avaliação é que o formato de autarquia concederia independência orçamentária "maquiada", porque o orçamento teria de passar por quatro barreiras antes de ser liberado, com decisão final do governo.

A PEC foi construída a quatro mãos entre o senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO) e o presidente do BC, Roberto Campos Neto, para permitir a modernização do BC e garantir que o órgão continue a cumprir sua missão constitucional, sem ser prejudicado pelo aperto nas contas públicas, considerando que tem receitas próprias. O argumento é que a maioria dos principais BCs do mundo têm autonomia financeira e orçamentária, além de operacional - o que o órgão brasileiro já tem.

Os servidores do BC se dividem sobre a proposta. Os funcionários da ativa consideram que o projeto é importante para garantir o bom funcionamento do órgão no futuro, mas os aposentados temem as consequências de sair do Orçamento Geral da União.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/08/2024

COM ACORDO TRAVADO, LULA DIZ QUE UE TEM QUE 'SE VIRAR' COM A FRANÇA PARA ASSINAR TRATADO COM MERCOSUL

Lula também afirmou que a França "certamente disputará" com o queijo mineiro e o vinho do Rio Grande do Sul, mas que já teria comunicado a União Europeia sobre os termos do Mercosul para o acordo

Por Alice Cravo — Brasília



Lula e o presidente francês Emmanuel Macron no Palácio do Planalto, Brasília — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quarta-feira que o Mercosul está pronto para assinar o acordo com a União Europeia e que é preciso que o bloco "se vire" com a França para levar o tratado adiante.

No segundo semestre de 2023, quando ocupava a presidência semestral da UE, a Espanha insistiu em fechar o acordo, negociado durante mais de duas décadas. Naquele momento, as negociações avançaram consideravelmente, até que a onda de protestos dos agricultores europeus lançou um manto de incerteza sobre o pacto.

Lula também afirmou que a França "certamente disputará" com o queijo mineiro e o vinho do Rio Grande do Sul, mas que já teria comunicado a União Europeia sobre os termos do Mercosul para o acordo.

— Nós estamos prontos para firmar o acordo Mercosul e União Europeia. Agora depende da UE porque nós aqui já decidimos o que queremos, e já comunicamos eles. A UE que se vire com a França que tem dificuldade com os produtos agrícolas brasileiros, certamente teria que disputar com nosso queijo de Minas, nosso vinho do Rio Grande do Sul. Mas já liguei para (Ursula) Von der Leyen (presidente da Comissão Europeia) dizendo para ela está pronto, nós do Mercosul estamos dispostos a assinar o acordo, é só vocês quererem que assinamos. Agora só depende deles, não depende de nós.

Recentemente, Lula afirmou que o acordo não dependia da França para ser fechado, embora o país seja um dos principais opositores ao entendimento por conta de protestos de produtores agrícolas.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/08/2024

MESMO SEM INDICAÇÃO DE LULA, BC VIVE TRANSIÇÃO INFORMAL DE PROTAGONISMO DE CAMPOS NETO PARA GALÍPOLO

Diretor de Política Monetária, mais cotado para cargo de presidente da autoridade monetária, tem assumido falas sobre juros

Por *Thaís Barcellos e Eliane Oliveira* — Brasília



O presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, e o diretor de Política Monetária, Gabriel Galípolo em protesto de servidores do BC — Foto: Cristiano Mariz/Agência O Globo

Mesmo antes de uma definição oficial sobre a sucessão no Banco Central (BC), a autoridade monetária passa por uma espécie de transição informal de protagonismo entre o atual presidente, Roberto Campos Neto, e o mais cotado para assumir o cargo, o diretor de Política Monetária, Gabriel Galípolo.

Desde a última decisão de juros, no final de julho, todas as principais mensagens sobre os próximos passos da Taxa Selic foram dadas por Galípolo, que foi número 2 de Fernando Haddad no Ministério da Fazenda antes de ser nomeado para o BC. A reunião do mês passado manteve a taxa básica de juros em 10,50% ao ano.

Na terça-feira, em audiência na Câmara dos Deputados, no único momento em que Campos Neto falou sobre o futuro dos juros, fez menção às falas do diretor de Política Monetária.

— Em relação à possibilidade de subir os juros, ontem, inclusive, houve duas falas de diretores que foram apontados por esse governo dizendo que vamos fazer o que tiver de ser feito para a inflação atingir a meta e, se tiver que subir juros, vai ser feito — disse Campos Neto.

Na segunda-feira, Galípolo destacou que a alta de juros está “na mesa”, ainda que o BC não tenha dado nenhum tipo de sinalização sobre qual será sua decisão em relação à Selic no próximo Comitê de Política Monetária (Copom), em setembro.

— A ata (do Copom) 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 — disse Galípolo em evento do mercado financeiro, citando a turbulência recente nos mercados globais.

Foi também de Galípolo o primeiro comentário sobre a política monetária após o fim do período de silêncio do Copom na semana passada, mesmo com participação de Campos Neto em outro evento público mais cedo no mesmo dia.

Na ocasião, Galípolo reforçou a afirmação feita pelo colegiado na ata de que a projeção para a inflação está acima da meta de 3,0%. Atualmente, a projeção do BC para o primeiro trimestre de 2026 é de 3,2%. Além disso, afirmou que o cenário é “desconfortável” para a autoridade monetária.

O mandato de Campos Neto termina em 31 de dezembro deste ano. O sucessor terá de ser indicado pelo presidente da República e aprovado pelo Senado. Ainda que Lula não tenha batido o martelo sobre o escolhido, o nome de Galípolo é dado como certo seja em Brasília ou na Faria Lima.

Decisão das próximas semanas, diz Haddad

O ministro Fernando Haddad afirmou ontem que a decisão sobre o próximo presidente do Banco Central entrou no radar do presidente Lula e que a divulgação do nome deve ocorrer nas próximas semanas. A data vai depender de uma conversa que Lula deve ter sobre o assunto com o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). O governo quer aprovar o nome em algum esforço concentrado do Congresso antes das eleições municipais de outubro.



O próprio Campos Neto já defendeu algumas vezes que seria positivo que a indicação de seu substituto ocorresse alguns meses antes do fim do seu mandato, para que a passagem de bastão seja feita de forma organizada. É o que parece estar acontecendo desde o Copom de julho.

A equipe econômica vem argumentando com o presidente Lula que é importante indicar o quanto antes o sucessor de Campos Neto para tirar da frente uma incerteza, especialmente em um momento em que o mundo está ficando mais imprevisível.

'Copom do Lula'

A avaliação é de que parte da escalada do dólar está relacionada às dúvidas sobre a composição e a atuação do BC em 2025, deflagrada pelo racha no Copom de maio. Naquela reunião, os quatro diretores indicados pelo governo atual votaram por uma queda mais forte dos juros, mas foram vencidos pelos cinco membros do colegiado que já estavam no comitê na gestão de Jair Bolsonaro.

Ficou a sensação de que o "Copom de Lula" teria um menor compromisso com a meta de inflação. Mesmo com o alinhamento do discurso nas reuniões seguintes e a manutenção dos juros, integrantes da equipe de Haddad avaliam que a "ferida" deste episódio ainda está aberta e influencia os preços dos ativos brasileiros.

Nos bastidores, a Fazenda ainda vem defendendo que as críticas de Lula a Campos Neto não significam que o governo não defende a autonomia do BC. O argumento é de que a cisma do petista com o atual presidente da autarquia está relacionada à sua proximidade com o bolsonarismo, mas os aliados de Haddad reconhecem que os assuntos se misturam nas declarações de Lula e que é preciso melhorar a comunicação do governo.

Um sinal claro de que o governo defende a atuação técnica do BC foi o decreto de meta de inflação contínua, que estabelece que o alvo a ser perseguido só pode ser alterado com três anos de antecedência. Ou seja, a atual gestão terá de conviver com a meta de 3,0% até o final do mandato, em 2026, e o presidente do BC, seja quem for, precisa persegui-la, mesmo que ocorram reclamações pontuais do presidente.

A transição informal é vista com bons olhos no mercado financeiro e considerada uma situação de ganha-ganha para todos. É uma saída honrosa para Campos Neto, que já vai se retirando lentamente dos holofotes antes de ser "escanteado" pela indicação de seu substituto pelo governo.

Para Galípolo, é uma oportunidade de resgatar sua credibilidade junto ao mercado financeiro após o episódio do racha no Copom de maio. Com Galípolo puxando a fila entre os diretores do BC no tom duro contra a inflação, o resultado tem sido positivo sobre os preços dos ativos brasileiros, como o câmbio.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 14/08/2024

SENADO DISCUTE HOJE AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC: GOVERNO QUER TETO SALARIAL E DIREITO DE APROVAR CONTAS

Na versão atual, o BC deixaria de ser uma autarquia federal não vinculada a ministérios e passaria a ser uma empresa pública, modelo que não agrada o ministro da Fazenda, Fernando Haddad

Por Thaís Barcellos e Eliane Oliveira — Brasília

O governo Lula não deve interditar a tramitação da Proposta de Emenda à Constituição (PEC) de autonomia financeira do Banco Central, mas quer o direito de dar a palavra final no orçamento do órgão e que as remunerações dos funcionários obedeçam o teto do funcionalismo. O projeto está na pauta da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ) do Senado nesta quarta-feira.

Na versão atual, o BC deixaria de ser uma autarquia federal não vinculada a ministérios e passaria a ser uma empresa pública, modelo que não agrada o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, devido a receios sobre possíveis impactos primários.

Mas, segundo integrantes do governo, é de interesse da Fazenda encontrar um modelo de autonomia financeira para o BC. Caso o orçamento do órgão fique fora do controle do governo, com os custos sendo bancados por receitas próprias, abre-se um espaço nas contas da União para outros gastos, como investimentos. Em 2024, a dotação orçamentária do BC é de cerca de R\$ 4,0 bilhões.

A avaliação, porém, é de que é preciso ter razoabilidade, especialmente considerando o impacto na estrutura da administração pública. A equipe econômica concorda que o orçamento do BC fique separado, mas tem certo incômodo com a vantagem que o BC busca de não depender de discussões orçamentárias. O tema é assunto de conversas entre integrantes da Fazenda e as principais lideranças do Senado.

Orçamento do BC

Para o governo, é necessário que o orçamento do BC seja aprovado pelo Conselho Monetário Nacional (CMN) e não só fiscalizado pelo Senado. Haveria ainda permissão para contratação sob regime da Consolidação das Leis do Trabalho (CLT), especialmente em áreas estratégicas, como tecnologia.

Mas os salários de todos os funcionários precisariam respeitar o teto remuneratório do funcionalismo público, que hoje é limitado pelo salário dos ministros do Supremo Tribunal Federal (STF).

Outro pré-requisito para o governo é que o modelo jurídico de autarquia seja mantido, mas uma autarquia sui generis, que não esteja no Orçamento Geral da União (OGU). Nesse ponto, além do receio com um possível impacto primário no caso de transformação em estatal, há também preocupação de se abrir um precedente perigoso para outras carreiras.

A avaliação da equipe econômica é de que se o BC “virar uma figura muito diferente”, outras carreiras vão pleitear algo semelhante.

O relator da matéria, senador Plínio Valério (PSDB-AM), contudo, é contra a manutenção do BC como autarquia, porque, segundo auxiliares, derruba o cerne da PEC, que é a autonomia orçamentária e financeira da instituição.

A avaliação é que o formato de autarquia concederia independência orçamentária “maquiada”, porque o orçamento teria de passar por quatro barreiras antes de ser liberado, com decisão final do governo.

Líder pediu adiamento

Antes do recesso parlamentar, o líder do governo no Senado, Jaques Wagner (PT-BA), pediu o adiamento da discussão na CCJ para dar tempo de o governo apresentar uma alternativa ao parecer do relator, senador Plínio Valério (PSDB-AM). O receio do governo, segundo Jaques Wagner, é de um possível impacto primário com a transformação do BC em empresa pública.

Ao virar estatal, o aporte do Tesouro Nacional para cobrir eventuais prejuízos do BC na gestão das reservas internacionais teria impacto primário, ao contrário do que ocorre atualmente, em que a despesa é financeira.

Em 2023, o BC teve prejuízo de R\$ 114,2 bilhões, totalmente devido ao resultado de reservas e derivativos cambiais, que foi negativo em R\$ 123 bilhões. Conforme as regras, que envolvem hoje redução do patrimônio do BC para abater parte do resultado negativo, o Tesouro terá de repassar no ano que vem para a autoridade monetária R\$ 111,2 bilhões.

Este ano, o Tesouro vai transferir R\$ 36,5 bilhões ao BC relativos ao prejuízo de 2022.

Proposta atual

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

Desde 2021, o BC tem autonomia operacional, ou seja, não está vinculado ao Ministério da Fazenda, mas ainda depende dos recursos do Tesouro Nacional. A proposta insere na Constituição um dispositivo que assegura ao BC autonomia técnica, operacional, administrativa, orçamentária e financeira.

Isso significa que a instituição terá autonomia orçamentária e poderá aprovar e executar seus recursos de forma independente do governo, embora tenha ainda de prestar contas ao Congresso Nacional.

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

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

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

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

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

Fonte: O Globo - RJ

Data: 14/08/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REFORMA TRIBUTÁRIA: RELATOR NO SENADO PRETENDE SUGERIR MUDANÇAS NO 'IMPOSTO DO PECADO'

Eduardo Braga critica critérios que guiaram entrada e saída de setores do Imposto Seletivo na Câmara e indica que fará calibragem; parlamentar avalia que carnes na cesta básica geram desequilíbrio, mas diz não ver espaço político para mudanças

Por Mariana Carneiro, Bianca Lima e Gabriel Hirabahasi (Broadcast)

Entrevista com



Senador Eduardo Braga (MDB-AM) - Relator da regulamentação da reforma tributária no Senado

BRASÍLIA - O senador Eduardo Braga (MDB-AM), relator da regulamentação da reforma tributária na Casa, afirma que há problemas na forma como foi estabelecida a tributação do Imposto Seletivo sobre alguns setores durante a tramitação do texto na Câmara dos Deputados. O parlamentar sugere que haverá mudanças no chamado "imposto do pecado", um dos pontos mais controversos do novo sistema.

Ele diz não entender por que sobretaxar carros elétricos e as "bets" (apostas esportivas), e deixar de lado os alimentos ultraprocessados e as armas. Se o critério é tributar com uma alíquota extra os

produtos que fazem mal à saúde e ao meio ambiente, não faz sentido justificar a isenção com argumentos como o consumo por famílias de baixa renda ou a tributação caso a fabricação do item seja feita no exterior.

“Eu acho que a gente não pode, no intuito de fazer a coisa certa, fazer da forma errada. Se tem um bem que eu quero taxar porque é importado, vamos ter coragem de criar um imposto de importação sobre esse bem. E não disfarçar o imposto de importação com Seletivo. Isso aconteceu no caso dos elétricos. Não tem lógica”, diz o senador em entrevista ao Estadão/Broadcast.

“Se tem problemas na carga tributária das apostas, vamos consertar essa carga, mas não tentar consertar usando o Seletivo. Era tudo que todo mundo sempre disse que não podia fazer com o Seletivo... Virar arrecadatório”, afirmou.

O debate sobre a inclusão de produtos no Seletivo é um dos que mais mobilizam o setor privado, que tenta escapar da sobretaxa. Apesar das críticas, Braga adianta que não poupará os carros elétricos do imposto, mas poderá criar gradações que os deixem em vantagem quando comparados a carros mais poluentes. Um escalonamento, porém, descasado com a política industrial desenvolvida pelo governo no Mover, o programa de estímulo ao setor automotivo desenvolvido pelo Ministério da Indústria e Comércio.



Braga terá o primeiro encontro dessa fase da reforma com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nesta quarta-feira, 14, e adiantou ao 'Estadão' que pedirá novas estimativas de impacto da alíquota à equipe econômica. Foto: Geraldo Magela/Agencia Senado

“O que isso tem a ver com o Mover? Nós estamos mudando a função do Imposto Seletivo. Ele não é um imposto arrecadatório, mas de impacto no meio ambiente e na saúde. O Mover é política industrial. Então, se ele fabrica no Brasil e emite 100% de gás carbônico, eu dou benefício para ele? Não é esse o critério do Imposto Seletivo”, afirmou.

imagem newsletter

newsletter

Economia & Negócios

O cenário econômico do Brasil e do mundo e as implicações para o seu bolso, de segunda a sexta.

inscreva-se

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

O parlamentar também avalia que a solução para a cesta básica, com a inclusão das carnes na alíquota zero, ficou desequilibrada. O presidente Luiz Inácio Lula da Silva, de quem Braga é aliado, foi um dos principais defensores da medida, que ganhou apoio da maioria dos deputados na reta final da votação da regulamentação na Câmara.

Publicidade

Leia também

Reforma: projeto prevê medida para evitar 'doação disfarçada' entre sócios; tributaristas questionam

Tributária: Câmara aprova 2º texto com cobrança de imposto sobre herança na previdência privada

Passagens aéreas podem subir de 15% a 20% com reforma tributária, diz CEO da Latam

Braga diz que não vê viabilidade política de se rediscutir o assunto, mas afirma que o agronegócio, o principal motor para a inclusão das carnes na cesta, quebrou um acordo feito com ele ainda na votação da proposta de emenda constitucional no ano passado, de que as carnes poderiam ser tributadas com um desconto de 60% da alíquota cheia.



Durante a tramitação na Câmara, deputados alegaram que a entrada das proteínas animais na tributação zero não deve pressionar a alíquota dos novos impostos sobre valor agregado para além de 26,5% (a média calculada pela Fazenda). A justificativa é de que haveria ganhos na arrecadação do Seletivo e também com a menor sonegação.

Braga deverá ter o primeiro encontro dessa fase da reforma com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, nesta quarta-feira, 14, e adiantou ao Estadão/Broadcast que pedirá novas estimativas de impacto à equipe econômica como um ponto de partida para a discussão no Senado.

O relator é cético sobre o teto criado pela Câmara, que determina que caso a alíquota supere o patamar de 26,5%, o governo tenha de encaminhar ao Congresso cortes de exceções para fazer com que o número de referência não seja ultrapassado.

“Tenho a convicção de que, com 26,5%, a conta não fecha. Você imagina o seguinte. Pega um reservatório de água, ele transborda e você coloca uma tampa em cima. O que vai acontecer? Ou você para de botar água ou transborda. Mas o que fizeram foi isso: encheram o tanque e meteram uma tampa”, afirma.

Ainda que esteja formando opinião sobre vários pontos da regulamentação, Braga ainda não foi designado oficialmente relator no Senado. Nesta mesma quarta-feira, diz ele, o presidente da Comissão de Constituição e Justiça (CCJ), senador Davi Alcolumbre (União-AP), não deverá anunciá-lo, o que represarà a tramitação na Casa.

Braga demonstrou desacordo em votar a regulamentação em regime de urgência, como fixado hoje, o que faria com que o texto tivesse de ser levado à apreciação do plenário até meados de setembro, sob pena de trancar a pauta do Senado. O próprio presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), já disse que pretende colocar o tema em pauta só após as eleições.

Leia abaixo os principais trechos da entrevista:

Um dos pontos mais controversos da regulamentação da reforma é o Imposto Seletivo. Como o sr. avalia o teto criado pela Câmara, de 0,25%, para a cobrança desse tributo sobre a extração de recursos naturais não renováveis?

Posso até discordar do 0,25%, mas eles (deputados) podem graduar, porque o comando (constitucional) diz no máximo 1% (para a alíquota). Então não desrespeita o comando. Agora, vamos ver se o Senado concorda.

A Câmara também incluiu jogos de azar no ‘imposto do pecado’. O sr. pretende manter?

Eu acho que a gente não pode, no intuito de fazer a coisa certa, fazer da forma errada. Se tem um bem que eu quero taxar porque é importado, vamos ter coragem de criar um imposto de importação sobre esse bem. E não disfarçar o imposto de importação com o Seletivo. Isso aconteceu no caso dos (carros) elétricos. Não tem lógica, só tem essa lógica e esse argumento. Acho que, se tem problemas na carga tributária das apostas, vamos consertar essa carga, mas não tentar consertar usando o Seletivo. Era tudo que todo mundo sempre disse que não podia fazer com o Seletivo... Virar arrecadatário.

E armas e munição, podem ser incluídos nessa lista?

Sou contra subtaxar arma e munição.

Então há chance de esse tópico ser reavaliado para inclusão no Seletivo?

Se depender de mim, sim. Mas não sei o que o conjunto do Senado vai dizer.

A cobrança do Seletivo para carros elétricos será mantida?

Você tem que estabelecer um critério. Se o critério é combater o produto importado, vamos para o imposto de importação. Agora, se o critério é impacto no meio ambiente e à saúde, o elétrico tem emissão igual a zero.



Mesmo considerando a produção da bateria?

Por isso que não pode ter alíquota zero, tem que ter alíquota graduada pelo impacto ambiental.

Então o carro elétrico não sairá do Seletivo?

Sair do Seletivo, não vai sair, porque as baterias precisam ter engenharia reversa de utilização do lítio. Não é uma questão de sair ou não, mas de calibrar.

Quando o sr. fala em criar gradações para o Seletivo nos veículos será seguir o Mover (programa de estímulo ao setor automotivo desenvolvido pelo Mdic) ou criar uma regra própria?

Se o imposto é de impacto ambiental e na saúde, não é o fato de ser fabricado no Brasil ou fora que impacta o produto, mas o nível de emissão e de contribuição de poluição ao meio ambiente e à saúde. O que isso tem a ver com o Mover? Nós estamos mudando a função do Imposto Seletivo. Ele não é um imposto arrecadatório, mas de impacto no meio ambiente e na saúde. O Mover é política industrial. Então, se ele fabrica no Brasil e emite 100% de gás carbônico, eu dou benefício para ele? Não é esse o critério do Imposto Seletivo.

Os deputados decidiram liberar os caminhões dessa taxa extra. Como avalia?

Há dois critérios que precisam ser analisados aí. Uma coisa é motorização, outra é o combustível. Eles (os deputados) misturaram as duas coisas. O etanol emite menos do que a gasolina. O diesel emite mais do que o biodiesel. A tecnologia do motor do veículo é outra coisa. Então tem que tratar produtos distintos. Se eu quero fazer no nível de complexidade como esse, tenho que olhar o combustível e classificá-lo. Estou convencido, neste momento, de que temos que contextualizar as duas coisas: a tecnologia de motorização e o combustível. Como nós vamos combinar isso eu ainda não sei. O que acontece é que 100% do diesel é misturado ao biodiesel. É a única justificativa para tirar o caminhão do Seletivo. Não há outra.

Os deputados alegaram que haveria impacto no frete.

Mas daí voltamos ao começo: o imposto é arrecadatório ou de impacto ao meio ambiente e à saúde?

Mas, no ultraprocessado, esse foi o argumento da Fazenda, de que esse tipo de alimento é muito consumido entre os mais pobres e, por isso, ficaria fora do alcance do Seletivo.

A sua questão é válida. Qual é o critério para não ter incluído o ultraprocessado? Se esse critério vale, então vamos pegar todos os produtos populares independentemente do impacto. O carro 1.0 não é o carro popular? Ainda que não seja popular no Brasil, é chamado de popular. Pela mesma lógica, deveria estar fora (do Seletivo). Quando a gente quer ajustar a boca ao cachimbo, você começa a distorcer.

O Ministério da Fazenda passou uma estimativa atual da alíquota da nova tributação com o texto de regulamentação aprovado na Câmara?

Não, mas eu tenho a convicção de que, com 26,5% (porcentual da trava que foi criada pela Câmara), a conta não fecha. Você imagina o seguinte: pega um reservatório de água, ele transborda e você coloca uma tampa em cima. O que vai acontecer? Ou para de botar água ou transborda. Mas o que fizeram foi isso: encheram o tanque e meteram uma tampa. E não é o que a emenda constitucional diz. A regra constitucional é uma trava na carga tributária (e não na alíquota).

Os deputados alegaram que criaram esse limite para conter pedidos de mais setores em alíquotas reduzidas da nova tributação.

Eu tenho dúvidas da constitucionalidade disso, não pelo comando, mas por competência. Eu não posso travar a alíquota do IBS, a autonomia federativa foi preservada na Constituição. Por várias razões, você pode olhar e questionar: 'Como é que se fixa isso?'

Se em 26,5% a conta não fecha, qual a estimativa da alíquota com o novo texto? Há projeções?



Eu vou pedir que o Ministério da Fazenda faça que nem da outra vez (na discussão da PEC). Vou pedir amanhã (nesta quarta-feira). Me digam, afinal de contas, qual é a carga que foi aprovada na Câmara, porque eu não sei. Esse é o ponto de partida.

O sr. vai pedir ao ministro Haddad?

Vou pedir. Do mesmo jeito que pedi da outra vez. Vou usar uma expressão que ouvi e achei genial: a foto da floresta está linda, mas, quando você dá zoom, tem árvore que está muito boa e tem árvore que está doente. Portanto, nós não podemos fazer de conta que não temos de analisar isso. Porque, senão, a floresta como um todo, daqui a dez anos, pode estar comprometida. Sabe aquela história de que uma maçã pode contaminar o cesto? A floresta da reforma tributária é muito bonita: primeiro, tem que ter simplicidade; segundo, neutralidade; terceiro, transparência. Mas vocês já leram, por exemplo, como está a regulamentação da carga hoteleira?

Qual o problema?

Se você compreender, me explica. É tão complexo que, em vez de simplificar, complica.

Quais são as outras 'árvores doentes' da reforma? O sr. tem criticado as alterações na cesta básica. Esse seria um exemplo?

A minha opinião sobre cesta básica eu expressei no texto que relatei e aprovei no Senado. Eu ficaria muito mais confortável, e achava que era muito mais justo com as pessoas que mais precisam, e mais equilibrado do ponto de vista fiscal e tributário, se nós tivéssemos uma cesta de combate à fome com alíquota zero. E uma cesta estendida em regime diferenciado, com 60% de desconto e cashback, do que colocar da forma que colocaram, mas eu fui voto vencido. Democracia funciona assim. Agora, tem coisas que quando a gente vai para a árvore, a gente se assusta.

Como assim?

O óleo de cozinha está lá (na cesta), mas depende do tipo. Filé, eu gostaria que todo mundo pudesse comprar, mas botar alíquota zero em filé (mignon) para pagar cento e.... Quanto está o quilo do filé? Lá em Manaus deve estar uns R\$ 120. Tu imagina quem vai comprar filé?

O sr. está dizendo que se trata de um benefício direcionado aos mais ricos...

O que eu estou dizendo é que está desequilibrado. Mas eu não vejo viabilidade no voto para mudar isso.

Não há viabilidade política?

Não vejo. Mas a minha opinião foi aquela que nós construímos e aprovamos no Senado. Que seria muito mais justa.

O Ministério da Fazenda também defende uma cesta básica zero mais enxuta, combinada com outra estendida somada ao cashback. O presidente Lula, no entanto, se manifestou de forma favorável à inclusão das carnes na lista zerada, o que trouxe o assunto para a arena política. Como o sr. viu esse movimento?

Você isentar a carne é uma coisa, isentar filé mignon é outra coisa. Então não dá para colocar isso no colo do Lula. Isso (inclusão das carnes na cesta zerada) foi uma decisão que aconteceu, no conjunto das forças que construíram um relatório na Câmara, a qual eu respeito.

Quando o sr. relatou a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) da reforma, no ano passado, houve um acordo com o agronegócio sobre o formato da cesta básica, certo?

Sim, aqui neste mesmo gabinete.

O sr. avalia que houve uma quebra de acordo?

Se eu acho? Foi tudo público, com fotografia, não foi nada reservado. O acordo era a cesta de combate à fome, com alíquota zero, e outra ampliada com 60% de desconto e cashback. Vocês testemunharam tudo, vocês não têm opinião? Ninguém tem opinião, só eu?

A opinião que importa, para esta reportagem, é a do senhor.



Não, a opinião que importa é a publicada. E quem publica são vocês. Então não é possível que vocês não consigam fazer um juízo de valor.

Durante a tramitação na Câmara, os deputados do Amazonas disseram que a Zona Franca foi prejudicada. O sr. pretende alterar o texto?

Eles concluíram que os pleitos que estavam no comando da emenda constitucional não estavam atendidos pela Câmara, por isso eles votaram contra. No caso da indústria, há duas questões pontuais que precisam ser ajustadas, uma com relação ao crédito presumido (nas operações de venda de produtos fabricados na Zona Franca para o resto do País) e outra a uma subordinação indevida que fizeram (ao comitê gestor do IBS). Há uma questão preocupante em relação ao comércio. Os benefícios hoje da Zona Franca para o comércio não estão mantidos na regulamentação. Isso impacta o preço final do comércio em Manaus e nas áreas de livre comércio. Para se ter uma ideia, isso significa um aumento de carga tributária de quase 10% no comércio da região. Isso está causando grande preocupação num setor que emprega milhares de pessoas.

O sr. pretende ajustar o prazo para a adesão dos projetos aos benefícios da Zona Franca? Os deputados do Amazonas defenderam que o prazo limite fosse estendido de 2023 para 2027.

Vocês querem congelar a Zona Franca de Manaus? Ela não será congelada, porque, se ela for congelada, está desrespeitando um mandamento constitucional, que trata da manutenção e dos benefícios da Zona Franca até 2073. Então, não pode haver, numa matéria infraconstitucional, uma limitação temporal, a não ser que seja 2073. É inconstitucional.

Na semana passada, o CEO da Latam, Jerome Cadier, afirmou que a reforma tributária poderá encarecer o preço das passagens aéreas entre 15% e 20%. O sr. avalia mudar a tributação das empresas aéreas?

O setor aéreo está com problemas estruturais graves. Na PEC, nós no Senado demos um tratamento para a aviação civil em regime diferenciado; a Câmara entendeu que não. Agora, não dá para querer transformar a aviação São Paulo-Brasília, São Paulo-Rio de Janeiro em aviação regional. Em função de um problema, não podemos criar outro ainda mais grave. Há um problema estrutural, e não basta dar incentivo fiscal para a aviação. Mas o que está acontecendo (com o texto que foi aprovado na Câmara) é que a aviação está deixando de ter neutralidade, que é um princípio que está na PEC aprovada.

A construção civil também está pedindo novos redutores de tributação.

O setor está com uma argumentação legítima, vai aumentar a carga tributária. Esse aumento vai impactar o programa Minha Casa, Minha Vida de baixa renda. Não é que o setor queira entrar num programa (ou seja, tratamento diferenciado). Para entrar ou sair, já está decidido, agora a questão é de calibragem, é o ajuste fino da máquina. O que vamos discutir são outras coisas, porque já está decidido quem entrou e saiu no comando constitucional.

Em relação à tramitação do texto no Senado, gostaríamos de saber por que o sr. ainda não foi designado relator.

Boa pergunta para o Davi (Alcolumbre, presidente da Comissão de Constituição e Justiça do Senado, primeira etapa da tramitação). Estou escolhido relator, anunciado como relator, mas ainda não estou designado, porque o Davi (Alcolumbre) não me designou.

Há informações de que ele não o designou devido à contrariedade com a tramitação em regime de urgência.

O Rodrigo (Pacheco) já anunciou que nós só vamos deliberar depois das eleições e há um convencimento dos senadores de que não dá para fazer o trâmite da regulamentação da reforma com o Senado esvaziado, porque é um tema que tem relevância e que precisa da participação presencial dos senadores. Portanto, nós estamos conversando hoje, na véspera da reunião na CCJ, e o Davi, eu acho, não vai me designar relator. Enquanto isso, eu não posso apresentar plano de trabalho, não posso fazer nada.

Então isso significa que, na prática, já não está em vigor o regime de urgência, na sua avaliação?

Na minha opinião, o Senado já anunciou que se não retirar o regime de urgência a pauta vai ser trancada. A consequência é essa.

Como vai ser o diálogo com a Câmara, uma vez que o projeto voltará para a Casa após a votação no Senado?

Na hora em que eu for relator e tiver que falar em nome da relatoria, vou procurar o presidente da Câmara e o relator, tal qual fizemos da outra vez. Na PEC, a gente podia ter comando e controle, porque o Senado podia não concordar, agora é diferente, temos que construir um consenso, por isso é muito mais delicado do que na construção da emenda constitucional (a regulamentação ocorre por meio de projeto de lei complementar, o que dá vantagem à Câmara como Casa revisora do texto que vai à sanção presidencial).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

LULA DIZ QUE BAIXAR TAXA DE JUROS NO BRASIL É UMA 'BRIGA ETERNA'

Segundo presidente, não adianta índice cair se população não tiver condições de consumir; ele afirmou que 'não abre mão do Estado indutor' da economia

Por Sofia Aguiar (Broadcast)

BRASÍLIA - O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quarta-feira, 14, que a insistência pela redução da taxa de juros é uma "briga eterna" no Brasil. O chefe do Executivo ponderou que não adianta o índice cair se a população não tiver condições de consumir.

"Baixar os juros é uma briga eterna neste país. Mas, mesmo se o juro for zero, se o cara não tiver dinheiro para consumir, ele não vai consumir", disse o petista, durante sessão de abertura do fórum "Um Projeto de Brasil", do novo ciclo da série Diálogos Capitais, promovido pela revista Carta Capital nesta quarta, em Brasília.

Na avaliação do presidente, um dos principais problemas do Brasil é a falta de circulação de dinheiro. Ao citar a aquisição de carros, Lula disse que é preciso que o Brasil adapte a indústria automobilística às condições de pagamento das pessoas.



Lula afirmou que os países do Mercosul estão dispostos a assinar o acordo com a União Europeia Foto: Wilton Junior/Estadão

O presidente fez uma fala direcionada aos empresários. Segundo ele, seu terceiro mandato na Presidência irá terminar numa "situação privilegiada, como foi em 2010". "Meu lema é que, mesmo que dê errado, vai dar certo", comentou. "Nem a briga entre Estados Unidos e China vai desviar o Brasil da rota", brincou.

Lula comentou que, muitas vezes, é retomada a discussão sobre o papel do Estado. "O Estado não tem de ser máximo nem mínimo, tem de ser o Estado. Eu não quero o Estado empresarial, mas não abro mão do Estado indutor", disse. "Quem vai levar a indústria para o Nordeste do País? Nós temos de dizer: vamos desenvolver outras regiões."

Mercosul

Lula afirmou ainda que os países do Mercosul estão dispostos a assinar o acordo com a União Europeia. O chefe do Executivo disse que a assinatura, agora, depende do bloco europeu, e comentou que o grupo "que se vire" com a França e a resistência que o país tem com os produtos do Mercosul.

"Nós estamos prontos para firmar o acordo Mercosul e União Europeia. Agora, depende da União Europeia, porque nós aqui já decidimos o que queremos, e já nos comunicamos eles", disse Lula.

“A União Europeia que se vire com a França, que tem dificuldade com os produtos agrícolas brasileiros. Certamente teria que disputar com nosso queijo de Minas, nosso vinho do Rio Grande do Sul”, completou o presidente. A França é relutante a produtos do Mercosul, uma vez que é a principal favorecida pelo mercado agrícola fechado da União Europeia.

Lula disse já ter comunicado sobre a posição do Mercosul à presidente da Comissão Europeia, Ursula von der Leyen. “Agora só depende deles, não depende de nós”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

PRODUTIVIDADE DA INDÚSTRIA CAI 1,3% NO PRIMEIRO TRIMESTRE E INTERROMPE TRAJETÓRIA DE ALTA, DIZ CNI

Apesar da retração, entidade afirma que ainda é precipitado apontar uma reversão de tendência do indicador

Por Sandra Manfrini

BRASÍLIA - A produtividade do trabalho na indústria de transformação teve queda de 1,3% no primeiro trimestre de 2024 na comparação com os três últimos meses do ano passado, segundo pesquisa divulgada pela Confederação Nacional da Indústria (CNI) nesta quarta-feira, 14. A comparação é feita na série livre de efeitos sazonais. A produtividade nesse caso é medida como o volume produzido dividido pelas horas trabalhadas na produção.

Segundo o levantamento, a queda da produtividade se deu por um aumento da produção, de 1%, e de um crescimento mais acentuado das horas trabalhadas, de 2,3%. Com esse resultado, a trajetória de alta apontada pela pesquisa Produtividade na Indústria do ano passado foi interrompida.

Mas, apesar da retração, a CNI diz que ainda é precipitado afirmar que há uma reversão de tendência do indicador. “Quando medimos a produtividade do trabalho pelo número de trabalhadores, por exemplo, o indicador mostra estabilidade. Mas quando analisamos por horas trabalhadas, há queda. Isso está ligado, em parte, ao fato de que há novos postos sendo abertos e é necessário um período de treinamento e adaptação até que essa força de trabalho se torne mais produtiva”, explica a gerente de Política Industrial da CNI, Samantha Cunha.



Produtividade é medida pela CNI como o volume produzido dividido pelas horas trabalhadas na produção Foto: Tasso Marcelo/AE

A pesquisa apontou ainda que a demanda por bens manufaturados tem crescido consistentemente nos últimos cinco meses, acumulando alta de 5,2%, em março de 2024, na comparação com outubro de 2023. Essa demanda, segundo a CNI, tem sido atendida principalmente por bens importados, já que a produção nacional cresceu apenas 1,9% no mesmo período de comparação.

“É importante destacar que há espaço para a produção da indústria nacional continuar crescendo. A expectativa é de que a produtividade se recupere, a partir de acomodação das horas trabalhadas e do crescimento mais acelerado da produção”, afirma Samantha Cunha.

Produtividade em 2023

A produtividade do trabalho na indústria de transformação teve queda de 0,5% em 2023 na comparação com 2022. Segundo a CNI, este é o quarto ano consecutivo de recuo do indicador, que acumula queda de 8,5% em relação a 2019, último ano de alta da produtividade. Esse recuo foi resultado de uma queda de 1% na produção, acompanhada de menor redução nas horas trabalhadas (-0,5%).

A pesquisa aponta que a indústria teve dificuldade de elevar a produção ao longo de 2023 em razão da baixa demanda por bens manufaturados, que caiu 1,7% no ano. “A demanda interna insuficiente foi um dos principais problemas enfrentados pela indústria ao longo do ano passado, segundo a Sondagem Industrial da CNI. Essa é uma das questões apontadas pelos empresários industriais desde o quarto trimestre de 2022, impactando cerca de 30% das empresas.”

Ainda segundo os dados divulgados pela CNI, na última década (2013-2023), a produtividade acumula queda de 1,2%, refletindo recuo de 16,5% das horas trabalhadas e redução maior no volume produzido, de 17,4%.

“A demanda retraída e as elevadas taxas de juros foram entraves para o aumento do investimento”, destaca a CNI. Para a entidade, a retomada do investimento é essencial para a produtividade seguir uma trajetória de crescimento de forma mais acelerada e sustentada.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

BRASIL PODE SE TORNAR PROTAGONISTA NA PRODUÇÃO DE BIOCARVÃO, MOSTRA ESTUDO DA EPE

Tecnologia utilizada em 230 empresas no mundo ainda engatinha no Brasil, apesar de o País ter grande quantidade e diversidade de matéria-prima para essa fonte valorizada no combate às mudanças climáticas

Por Denise Luna (Broadcast)

RIO - Estudo da Empresa de Pesquisa Energética (EPE) aquece a discussão sobre a produção nacional de biocarvão, uma tecnologia utilizada em 230 empresas no mundo, mas que no Brasil ainda engatinha. O biocarvão, ou biochar, em inglês, é um material similar ao carvão vegetal, mas produzido a partir de biomassa por meio da pirólise (reação em que uma substância é decomposta em outras pela ação do calor do fogo), sendo considerado uma solução baseada na natureza (SbN) no combate às mudanças climáticas. Seu uso para remoção permanente de carbono pode ser uma peça-chave para a agricultura brasileira, avaliam especialistas, além de abrir oportunidades na comercialização de créditos no mercado voluntário de carbono.

Entre os desafios estão a necessidade de mais pesquisas para entender plenamente os impactos de longo prazo nos solos brasileiros, além de barreiras econômicas e tecnológicas para a produção em larga escala.

Até o momento, apenas a NetZero, green tech francesa, está apostando sério na produção do produto no Brasil. A primeira fábrica no País foi inaugurada em 2023, em Lajinha, Minas Gerais. Uma segunda, em Brejetuba, no Espírito Santo, entrou em operação este ano. O plano da empresa é de pelo menos mais duas plantas brasileiras.

“Em 2024, construiremos pelo menos duas novas usinas no Brasil. Essas fábricas contarão com melhorias adicionais de P&D (pesquisa e desenvolvimento) e ajudarão a demonstrar ainda mais a replicabilidade e escalabilidade do nosso modelo”, informa a NETZero.



Palha e bagaço da cana-de-açúcar são um exemplo de fonte de biomassa abundante no Brasil Foto: Tiago Teixeira/AE

O que é o biocarvão

O biocarvão se diferencia do carvão vegetal principalmente pela sua aplicação como corretivo de solos agrícolas, capaz de aumentar a produtividade e reduzir a emissão de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da biomassa que, de outra forma, se decomporia rapidamente, afirma o estudo. O produto é obtido pela pirólise, processo termoquímico caracterizado pelo aquecimento da matéria-prima a altas temperaturas na ausência de oxigênio.



Quando aplicado na agricultura, o biocarvão age como uma esponja de carbono, que retém água e nutrientes, atuando como um condicionador de solo capaz de gerar ganhos de produtividade e redução no uso de fertilizantes, uma questão sensível ao Brasil, que importa mais de 80% da demanda de fertilizantes usados no País.

“Existe uma outra vantagem interessante para o biocarvão que é a geração de crédito no mercado voluntário de carbono e comercialização desse crédito em diferentes plataformas. O patamar de preço, por ser um produto que consegue promover a remoção permanente de carbono e outros cobenefícios climáticos para a agricultura em geral, tem um preço muito elevado”, informa o analista da EPE responsável pelo estudo, Arthur Campos, em uma live para divulgar o documento.

Quando comparado a outras categorias de crédito de carbono — como resíduos, eficiência energética, químicos e transporte, cujo preço não ultrapassa R\$ 100 a tonelada —, o preço dos créditos do biocarvão fica entre R\$ 600 e R\$ 1 mil. Já o custo de produção gira em torno de R\$ 400 a R\$ 600 por tonelada de CO₂ removido. “São patamares muito atrativos e mostram que os projetos podem se pagar apenas com a geração de créditos”, disse Campos, ressaltando que o biocarvão pode inclusive aumentar a competitividade dos produtos agrícolas nacionais.

Brasil é rico em biomassa

Para a produção de biocarvão são utilizadas biomassas, que no Brasil existem em grande quantidade e diversidade, avalia o expert no assunto e pesquisador do Centro de Estudos de Carbono e Agricultura Tropical (CCarbon), João Nunes Carvalho. Para ele, fazer um modelo de negócio aliando o biocarvão e biocombustíveis pode reduzir os custos e viabilizar o processo onde a biomassa for mais acessível.

“O Brasil é indicado para ser um dos protagonistas em biocarvão. Se levarmos em conta os biocombustíveis, podemos falar da biomassa da cana-de-açúcar, que, somando a palha e o bagaço, apontam volume de 150 milhões toneladas por ano de biomassa seca. Uma parte disso hoje é utilizada para produção de eletricidade, etanol celulósico, mas poderia ter uma parte para biocarvão”, avalia, acrescentando que várias empresas estão tentando entender melhor esse mercado.

Para o professor da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz da Universidade de São Paulo (Esalq/USP), Ado Cerri, o Brasil está começando a olhar para o biocarvão e as empresas estão despertando para a viabilidade financeira do negócio. Ele disse sentir a falta, porém, de uma política nacional para o uso da tecnologia, que pode contribuir para que o Brasil atinja os compromissos climáticos firmados no Acordo de Paris, assim como melhorar a produtividade agrícola.

“Vejo uma curva ascendente no interesse das empresas privadas, com as quais nós estamos discutindo parcerias público privadas pra gente unir os esforços, por meio do CCarbon, do João, para que mais gente acelere essa curva, que é crescente de conhecimento para criar, com mais dados, mais critérios e soluções específicas para aquele tipo de solo, aquele tipo de clima. Ainda não chegamos lá, mas acho que vamos chegar rapidamente”, concluiu Cerri.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

ESTADOS ENDIVIDADOS PODERÃO AUMENTAR DESPESAS COM TETO DE GASTOS FLEXÍVEL EM PROJETO DO SENADO

Proposta permite juro real que pode chegar a zero e aumento de gastos em 2024 para compor o limite de despesas em 2025

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – Estados endividados poderão aumentar despesas com um controle menor e um teto de gastos mais flexível do que o existente atualmente, conforme projeto em pauta no Senado nesta quarta-feira, 14. O relator da proposta, senador Davi Alcolumbre (União-AP), apresentou um parecer

que afrouxa o ajuste fiscal que governos endividados terão de fazer para renegociar as dívidas com a União.



O projeto, de autoria do presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), cria um novo regime de renegociação de dívida dos Estados com a União, batizado de Programa de Pleno Pagamento de Dívidas dos Estados (Propag). Estados que estão no regime atual (Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Minas Gerais e Goiás) poderão migrar para o novo plano, com condições mais facilitadas.

O presidente do Senado e autor do projeto de renegociação de dívida dos Estados, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), e o relator da proposta, senador

Davi Alcolumbre (União-AP). Foto: Wilton Junior/Estadão

De acordo com o relatório, as dívidas poderão ser pagas com juros reais (descontada a inflação) de 0% a 2% ao ano com a transferência de ativos do Estado, como companhias estatais, para a União, e a troca de parte dos débitos por investimentos em educação (quanto mais o Estado consegue repassar, menor o juro, até cair a zero). Hoje, a União cobra 4% de juros reais.

Como contrapartida, o governo estadual terá de adotar um ajuste fiscal. Atualmente, esse limite equivale a um teto de gastos que corrige as despesas apenas pela inflação. O novo regime, de acordo com o parecer do relator, muda o parâmetro permitindo uma correção pela inflação mais um percentual equivalentemente ao crescimento da receita, que pode chegar a 70% para Estados com resultado primário (receitas menos despesas) positivo.

O projeto admite que os Estados possam aumentar despesas em 2024 e adotar o teto só em 2025, com base no valor gasto este ano. Na prática, o texto abre margem para que os governos estaduais gastem sem o freio nas contas deste ano para aumentar o valor autorizado para 2025 e os anos seguintes. Além disso, retira os gastos obrigatórios com saúde e educação da limitação fiscal.

A justificativa para a mudança foi adequar a regra ao novo arcabouço fiscal da União. Não haverá, porém, o limite de crescimento real de até 2,5% da despesa para os Estados, como acontece com o governo federal.

“O teto de gastos era uma das poucas exigências de ajuste fiscal feita aos Estados em renegociações passadas e está sendo flexibilizada. A combinação de menor pagamento de prestação da dívida (disponibilizando dinheiro em caixa) com maior limite para expansão da despesa primária redundará em piora do resultado primário dos Estados”, afirma o economista e pesquisador do Insper Marcos Mendes.

O projeto do Senado, de acordo com o economista, premia Estados mais irresponsáveis e impõe um custo para a União, que receberá juros muito menores do que paga para se financiar. “O (relatório) substitutivo trouxe alguma piora marginal para um projeto já ruim”, diz Mendes.

O relator do projeto, Davi Alcolumbre (União-AP), afirmou que a dívida anterior ficou “impagável” e foi necessário estabelecer uma medida de socorro aos Estados. “É certo que erros foram cometidos no passado para as dívidas chegarem a esse ponto, mas não nos cabe nesse momento apontar culpados, ao contrário: temos que nos unir no desafio de encontrar uma solução que propicie o pleno pagamento das dívidas sem dilapidar os ativos da União e, ao mesmo tempo, garantir o pagamento das dívidas com responsabilidade e sustentabilidade fiscal por parte dos Estados, sem prejudicar os serviços públicos prestados às populações”, escreveu o senador no parecer.

Felipe Salto, economista-chefe da Warren Investimentos, avalia o projeto como uma “bomba fiscal”. “A redução dos juros reais acontecerá sem qualquer contrapartida relevante. Na verdade, estimula-se o aumento de gastos para aqueles que tiverem o seu serviço de dívida diminuído. O efeito sobre a dívida pública poderá chegar a 2,5% do PIB em dez anos.”

O especialista diz que a União vai perder receitas relevantes enquanto Estados inadimplentes vão usar o espaço para ampliar despesas, piorando o resultado agregado do setor público. “O resultado primário agregado do setor público piorará e, pergunto: quem paga a conta? A viúva de sempre. É o curioso caso do projeto que deveria ajudar os Estados e vai afundá-los ainda mais.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

IA PODE CRIAR ALGO RAZOÁVEL, MAS NÃO COMO A INTELIGÊNCIA HUMANA, DIZ AUTOR DE ‘A STARTUP ENXUTA’

Para Eric Ries, que participou de painel na Rio Innovation Week, o empreendedorismo recompensa quem é original de fato

Por Leandro Becker

Valorizar mais a inteligência humana do que a artificial, colocar as pessoas no centro do negócio e ser original ao empreender por estar conectado com a realidade foram alguns dos conselhos compartilhados nesta quarta-feira, 14, por Eric Ries, durante painel na Rio Innovation Week, evento de tecnologia e inovação que está sendo realizado esta semana no Rio (até sexta-feira). Ries é autor do best-seller *A Startup Enxuta*, que discute como essas empresas podem alocar seus recursos de forma mais eficiente.

Para Ries, a crescente onda da inteligência artificial (IA) generativa traz oportunidades de negócio, mas tem fragilidades, como uma linguagem “vazia de significado”. “Essa nova tecnologia revelou algo muito importante. Afinal, esses modelos podem criar algo razoável, mas não há nada parecido com a inteligência humana”, disse. “É simplesmente o processamento de uma linguagem inconsciente. São palavras sem alma nem curiosidade.”



‘Quando você está vivo e percebe a realidade da vida, as grandes ideias vêm’, disse Ries Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Provocado pelos mediadores Erick Bretas, CEO do Grupo Estado, e Carlos Jr., CEO do grupo de inovação e investimento Sai do Papel, Ries disse defender uma dinâmica de empreendedorismo baseada em experiências reais. “Quando você está vivo e percebe a realidade da vida, as grandes ideias vêm. Aquelas que dão medo, que levam a perguntar ‘quem sou eu para tentar algo tão maluco?’. O empreendedorismo recompensa quem é original de fato”, disse.

Segundo ele, as ondas são naturais no mundo dos negócios, mas nem tudo que é novo ou está viralizando será duradouro. “Nas últimas décadas, não houve tantas ondas significativas e duradouras. Tivemos os softwares, os PCs, o celular, os serviços de internet e as redes sociais, entre outras. Ou seja, não acontece com tanta frequência assim. Muitos entram por medo de perder, mesmo que depois se descubra que não era uma onda de fato. Foi assim com o metaverso”, explicou.

Diante desse cenário, Ries recomendou que empreendedores e investidores foquem no trabalho consistente com visão de médio e longo prazos, pois é isso que tende a facilitar o aproveitamento dessas ondas, tanto em timing quanto em consistência. “Se hoje eu quiser criar algo como o ChatGPT, é muito tarde, só se eu entrar em uma máquina do tempo e voltar para o momento certo. O ponto é que, mesmo sendo tarde demais para algumas coisas, você pode começar hoje para estar preparado para outras”, observou.

Gestão com ‘ser humano no centro’

Ao comentar sua trajetória em startups e sua experiência como empreendedor, Ries ressaltou o peso de uma gestão eficiente para maximizar resultados. “Tem gerentes que focam em produzir a qualquer custo ou de uma forma que sobrecarregue as pessoas. Mas isso é totalmente antiprodutivo. O que faz as startups crescerem é colocar o propósito e o ser humano no centro. E, se não inserir isso na governança, independentemente do sistema de gestão, os resultados não serão alcançados como poderiam”, salientou.

No bate-papo, o escritor ainda respondeu a perguntas sobre como estimular o espírito de startup dentro de grandes empresas e como a criação de spin-offs (empresas que nascem de outras) podem abrir caminhos atraentes para novos negócios. “Há muitas empresas grandes que querem inovar e não têm medo de correr riscos. E ainda contam com muitas e excelentes pessoas empreendedoras capazes de tornar isso real”, enfatizou.



Carlos Jr (E), CEO da Sai do Papel, Eric Ries (C) e Erick Bretas, CEO do Grupo Estado, durante painel na Rio Innovation Week Foto: Pedro Kirilos/Estadão

Para Ries, um ponto crucial para essa estratégia avançar é os gestores reconhecerem que, às vezes, eles são o principal problema. “Não dá para contratar um consultor e querer implantar mudanças se não houver abertura, pois é um processo complexo e que envolve diferentes camadas, tanto na gestão quanto na estrutura organizacional. Requer compromisso em todos os níveis. Mas, se a empresa tiver comprometimento em fazer esse trabalho, vejo um sucesso tremendo”, destacou.

Resiliência para empreendedores e investidores

Sob olhar de uma plateia que incluía muitos empreendedores, alguns inclusive com exemplares de seus livros em mãos, Ries fez questão de normalizar o fracasso e as incertezas no caminho de quem atua com startups. Ele também reforçou a importância de experimentar rápido e validar o produto para não perder tempo. “E, às vezes, se algo der errado, você tem de olhar no fundo do poço e ver que aquilo ali foi uma boa experiência de aprendizado”, disse.

O especialista ainda observou que, em geral, a incerteza e o caos podem beneficiar quem atua no ramo das startups, especialmente porque a forma de lidar com esses cenários costuma ser feita com uma mentalidade diferente das corporações mais tradicionais. “Há situações em que é possível criar algo significativo que não seria viável em um ambiente mais burocrático. Mas isso só acontece se a startup for como um experimento científico, ou seja, com rigor, clareza e capaz de estruturar um produto mínimo viável em uma versão simples, rápida e barata”, ressaltou.

Questionado sobre como o fator dinheiro é decisivo para o avanço das startups, Ries relatou que sua experiência mostra que só capital não garante sucesso. “No Vale do Silício, há empresas com muito recurso que não têm nem sequer um produto. Às vezes, ter muito dinheiro pode ser tão perigoso quanto ter pouco dinheiro. É por isso que ter uma startup enxuta ajuda a definir prioridades e gerenciar melhor aquilo que se tem. Não precisa ser perfeito, desde que haja diretrizes claras e ações na direção correta”, frisou.

Ele também comentou sobre como a relação entre investidor e fundador é decisiva para a consolidação de uma startup. “É essencial que o fundador e o investidor compartilhem a convicção sobre o que se está tentando fazer. E devem se importar um com o outro, ter um ‘match’. Isso é muito valioso tanto para criar oportunidades de negócio quanto para amplificar a confiança e o talento do fundador”, disse.

Ao reforçar que ser bem-sucedido ao investir em uma startup é uma questão de probabilidade, pois não há 100% de certeza, Ries deu mais um conselho para os empreendedores: entender a si mesmo. “É perguntar o que pode ser feito e estar alinhado com seu compromisso e interesse mais profundos, sua paixão. Assim, é muito mais provável que seja um sucesso, mesmo que a onda do momento não seja tão duradoura.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 14/08/2024

CSN: ALAVANCAGEM FINANCEIRA EM ALTA E DÍVIDA BILIONÁRIA TRAVAM COMPRA DE CIMENTEIRA DO GRUPO MOVER

Benjamin Steinbruch, principal acionista e presidente da siderúrgica, disse a investidores que a prioridade da empresa é compromisso com a desalavancagem; empresa fechou segundo trimestre seguido com prejuízo

Por Ivo Ribeiro

Com a alavancagem financeira da CSN (Companhia Siderúrgica Nacional) crescendo trimestre a trimestre nos últimos dois anos, e uma dívida líquida consolidada que superou R\$ 37 bilhões ao final de junho, o empresário Benjamin Steinbruch, principal acionista e presidente do grupo, refletiu bastante antes de tomar a decisão de não fechar a compra da cimenteira da InterCement Participações (ICP) na segunda-feira, 12.

Ele vinha negociando a aquisição desde o início de maio, de forma exclusiva. O maior receio que havia na empresa era jogar para dentro do balanço da CSN passivos da cimenteira que poderiam agravar ainda mais a alavancagem consolidada do conglomerado industrial.

Ao pedir proteção judicial contra seus credores em 15 de julho pelo prazo de 60 dias, a InterCement reportou uma dívida total vencida de R\$ 11,7 bilhões com três bancos brasileiros (Bradesco, Itaú e Banco do Brasil) e com dezenas de detentores de senior notes. A proteção foi pedida para ganhar tempo, e, assim, poder renegociar seus compromissos com os credores, tentando tornar a ICP atrativa para a venda. Por outro lado, já seria uma preparação do caminho de uma recuperação judicial. A situação da empresa fica mais crítica ao se somar muitos bilhões de reais em contingências diversas que serão, em alguma data futura, alvos de cobrança.

Em um momento da conferência com analistas de bancos e investidores na manhã de terça-feira, 13, para explicar os resultados financeiros da CSN no segundo trimestre, Steinbruch tomou a palavra e disse que tinha “forte compromisso com a desalavancagem” financeira da companhia. Afirmou que, nesse cenário, a CSN não descarta a possibilidade de venda de uma participação na mineradora de ferro, hoje a vaca leiteira do grupo, e que continua na busca por um sócio para os ativos de energia.

Quem conhece bem a trajetória empresarial de Steinbruch sabe que ele relutará o quanto puder antes de vender qualquer ativo da CSN. Ao contrário, o empresário é um comprador nato, tendo feito várias aquisições desde 2021. Foram duas na área de cimento e algumas no setor de energia. Dentro de sua estratégia, e seguindo seus critérios de adquirir algo no melhor valor possível para sua empresa, pretende ainda consumir a aquisição da InterCement, na busca em se tornar o líder desse negócio no País. Já avançou bastante desde 2009, aproximando-se da líder Votorantim Cimentos.

O segundo acordo de exclusividade de negociações da ICP com a controladora Mover (ex-grupo Camargo Corrêa), envolvendo mais de 20 fábricas no Brasil e Argentina, terminou na noite de segunda-feira, mesmo dia da publicação do balanço da siderúrgica e suas empresas controladas, entre elas a CSN Cimentos. Steinbruch não só não fechou a compra da cimenteira, como não fez questão de outra renovação do acordo. Vai seguir buscando negociações com os vendedores sem esse compromisso.



Benjamin Steinbruch, CEO da CSN: meta e forte compromisso com a desalavancagem financeira da companhia Foto: Evelson de Freitas/Estadão

A CSN é, no momento, a única compradora interessada pelo todo da InterCement. Isso ela demonstrou desde fevereiro de 2023, quando Steinbruch se propôs a assinar um cheque de R\$ 9,5 bilhões pela companhia cimenteira. A família controladora da Mover, dona da ICP,



avaliou que poderia obter valor maior em um processo de venda competitivo, o que não se verificou.

Outros grupos no País mostraram interesse apenas por fábricas específicas da InterCement Brasil (são 15 no todo) que complementem suas próprias operações e de forma que evitasse barreiras do órgão antitruste, o Cade. Eles defendem um fatiamento, mas isso é complexo, devido principalmente às contingências (fiscais, multa por cartel, e ambientais).

Seria mais viável de se executar dentro de um processo de recuperação judicial, explicam executivos do setor. Interessados estrangeiros apareceram apenas dois grupos chineses, que mostraram baixo apetite ao apresentarem propostas bem inferiores às esperadas pelos vendedores.

Na sexta-feira, 9, a expectativa de fechamento de negócio era pouco otimista, conforme pessoas próximas dos vendedores disseram ao Estadão. A CSN ainda discutia com os bancos credores taxas de refinanciamento das debêntures que somavam R\$ 5,6 bilhões em julho, incluindo juros por parcelas não quitadas. Um dos entraves, a dívida da Mover de R\$ 3,1 bilhões com o Bradesco BBI teria avançado. Outra pedra no meio do caminho é a renegociação de US\$ 549 milhões (cerca de R\$ 3 bilhões) com os donos de senior notes emitidas em 2014 e vencidas em 17 de julho.

Marcos Rabelo, diretor financeiro executivo e de RI da CSN, reforçou na conferência com analistas de bancos e investidores da siderúrgica o mantra da desalavancagem, lembrando que o objetivo é atingir a meta ainda neste ano. Afirmou que a CSN foi cuidadosa no processo de absorção da InterCement para não comprometer ainda mais sua alavancagem. “A estrutura de capital (da InterCement) teve importância, de forma a não machucar o balanço da CSN”, destacou o executivo, em resposta à pergunta de um analista.

Prejuízo e fluxo de caixa negativo

Contra a situação financeira da CSN pesam também o câmbio, atualmente próximo de R\$ 5,50, a demanda ainda morna por aço no mercado interno que continua agravada pela concorrência de produtos importados da China e os preços em baixa do minério de ferro, ao redor de US\$ 100 por tonelada. O resultado consolidado da CSN no segundo trimestre trouxe prejuízo de R\$ 223 milhões (segundo trimestre do ano no vermelho), valor que foi amenizado pelo ganho líquido de R\$ 1,5 bilhão da CSN Mineração. A mineradora teve lucro expressivo com liquidação de uma operação de hedge de preços de minério.

Todo esse cenário, conforme informações apuradas pelo Estadão, criou um ambiente de muita cautela entre CSN e seus assessores financeiros e jurídicos. O receio de Steinbruch era ver a ação da CSN derreter na Bolsa, como se viu a de Usiminas duas semanas atrás, que desabou mais de 20% no dia do balanço. Isso poderia ocorrer ao anunciar na noite do dia 12 a compra da cimenteira junto com a divulgação de resultados com alavancagem financeira alta. Ela veio em 3,36 vezes na relação entre dívida líquida e Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) anualizado. O balanço da CSN trouxe ainda um fluxo de caixa negativo de quase R\$ 1,2 bilhão no trimestre.

No balanço, o grupo destaca um caixa líquido de R\$ 16,6 bilhões ao final de junho. Mas quem olhar o detalhamento dos números perceberá também que a dívida bruta atingiu a cifra de R\$ 53,7 bilhões. No período de um ano, desde segundo trimestre de 2023, ela subiu R\$ 9,8 bilhões, enquanto o cenário internacional só piorou. O endividamento líquido cresceu quase R\$ 6 bilhões. É verdade que tem uma grande parcela de impacto a alta do câmbio, pois 64% da dívida da empresa está atrelado ao dólar.

A alavancagem, reforçou a CSN na apresentação, reflete o impacto da variação cambial nas dívidas em dólar. A empresa informou que segue firme em seu compromisso de reduzir o nível de endividamento, avançando em projetos que ajudem na reciclagem de capital do grupo. Ao final do segundo trimestre de 2022, o índice que mede o nível de alavancagem financeira (dívida líquida sobre Ebitda anualizado), foi de 1,31 vez. Ou seja, em dois anos houve aumento de 156%.

A diretoria da CSN, sob a liderança de Steinbruch, tem confiança de que pode estancar o crescimento da alavancagem. Colocou como projeção para o final do ano 2,5 vezes na relação do índice. O empresário destacou melhorias na performance da produção de aço — que foi afetada por problemas operacionais desde o início de 2023 na usina de Volta Redonda (RJ) —, os recordes de produção própria de minério de ferro e o forte desempenho do negócio de cimento, que já representa 11,4% da receita do grupo e mais de 13% do Ebitda.

“Vamos apresentar resultados melhores, trimestre a trimestre”, garantiu Steinbruch, buscando acalmar os analistas e investidores preocupados com o nível de alavancagem. “Mais dois ou três trimestres vamos atingir o objetivo”, acrescentou o empresário.

Outra medida que a empresa informou que buscará é o alongamento dos prazos de amortização de seus compromissos financeiros. Da dívida total, quase R\$ 30 bilhões estão concentrados de 2024 a 2028. A empresa destaca, porém, que tem em caixa, líquidos, mais da metade desse montante.



Usina de aço da CSN em Volta Redonda (RJ), onde a empresa montou sua primeira fábrica de cimento, em 2009 Foto: Divulgação/CSN

A aquisição da InterCement, de fato, consolida o posicionamento da CSN no mercado de cimenteiro do País, saindo de uma única fábrica de moagem ao lado da usina de aço de Volta Redonda, em 2009, para ser uma gigante com operações do Sul ao Nordeste e do Sudeste ao Centro-Oeste. Encerrou 2023 com 21% de participação no mercado nacional, na vice-liderança, e fechou o primeiro semestre deste ano com 22%. No Sudeste, diz já ter a liderança, com uma política agressiva de vendas e preços.

As operações brasileiras da ICP podem adicionar ao menos 14% (resultado do ano passado) à atual fatia da CSN Cimentos, que passaria a deter mais de um terço do mercado brasileiro. Mas, isso, neste momento, poderia representar um preço, e risco, elevado à saúde financeira de todo o grupo CSN no atual cenário. O negócio, entretanto, terá de passar pelo crivo do Cade, que deverá pedir alguns remédios (vendas de fábricas em alguns Estados) diante da elevada concentração que a CSN passaria a ter.

Na Argentina, onde o governo de Javier Milei ainda tenta debelar a grave crise econômica do país, a controlada Loma Negra da ICP é líder absoluta de vendas, com cerca de 48%. Mas a empresa vem sofrendo expressiva retração de vendas desde meados do ano passado.

Em 2023, após se desfazer dos ativos africanos (Egito, Moçambique e África do Sul) ao longo do ano, a InterCement apresentou receita líquida consolidada de US\$ 1,42 bilhão (cerca de R\$ 7,2 bilhões), com prejuízo consolidado de US\$ 263 milhões (em torno de R\$ 1,3 bilhão) atribuído aos seus acionistas controladores. A alavancagem da companhia já estava acima dos limites aceitáveis: 3,9 vezes. Desde então, o perfil financeiro da ICP só se agravou. E toda a dívida foi considerada vencida em julho. Havia debêntures com prazo até 2027. No Brasil e Argentina, em volume, as vendas da cimenteira somaram 15 milhões de toneladas no ano passado.

Na terça-feira, 13, as ações da CSN fecharam em alta de 4,37% , cotadas a R\$ 12,19, e o papel da mineradora subiu 6,3%, a R\$ 5,24, refletindo alívio do mercado com os compromissos de estancar o endividamento e o ótimo resultado da área de mineração.

Procurada, a Mover informou que não comenta o assunto por estar em processo de negociações.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024

SENADO DEVE VOTAR PROJETOS DA DESONERAÇÃO E DAS DÍVIDAS DOS ESTADOS NESTA QUARTA-FEIRA

Também deve ser analisada a proposta que estabelece um incentivo à regularização para dívidas previdenciárias dos municípios

Por Gabriel Hirabahasi (Broadcast)

BRASÍLIA - O Senado deve votar nesta quarta-feira, 14, os projetos de renegociação das dívidas dos Estados com a União e da desoneração da folha de pagamentos. Os acordos sobre as duas propostas estão próximos de serem fechados, o que viabilizaria a votação dos dois textos no plenário, que tem sessão marcada para as 16h.

Também deve ser votada nesta quarta a proposta de emenda à Constituição (PEC) que estabelece um Refis para dívidas previdenciárias dos municípios. A proposta, relatada pelo senador Carlos Portinho (PL-RJ), vem sendo discutida com o governo e as entidades municipalistas.

O presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), disse, durante a sessão deliberativa de terça-feira, 13, que essas três propostas constariam da pauta desta quarta.

“Então, nós reservaríamos para amanhã (quarta-feira) a solução para os Estados, a solução para os municípios, seja no projeto das dívidas dos Estados, seja na PEC do Refis dos municípios. E amanhã, também, nós temos prevista para a pauta o projeto da desoneração”, anunciou Pacheco durante a sessão.



Pacheco afirmou que propostas sobre dívidas dos Estados e desoneração estariam na pauta do Senado desta quarta Foto: Wilton Junior/Estadão

No caso do projeto de lei complementar das dívidas dos Estados, o senador Davi Alcolumbre (União Brasil-AP), relator da proposta, fez uma série de mudanças no texto para viabilizar a votação da proposta nesta quarta-feira. Uma delas permite que os Estados reduzam em até 3 pontos percentuais o indexador dos juros da dívida com

investimentos em áreas prioritárias, especialmente na educação.

Uma demanda do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, da qual o governo não abriu mão, é que pelo menos 60% dos investimentos sejam realizados em educação técnica e profissionalizante. Esse dispositivo será incluído por Alcolumbre em seu relatório.

A redução máxima do percentual continuará em 4 pontos percentuais, mantendo a correção da dívida apenas pelo IPCA. Os Estados que não oferecerem nenhum ativo poderão reduzir esse indexador em 3 pontos percentuais com os investimentos. Como alguns deles não teriam ativos para oferecer, houve uma cobrança por uma mudança nesse sentido. O ponto percentual restante precisará ser destinado ao fundo de equalização, que será dividido com todos os Estados.

Alcolumbre decidiu ceder à demanda dos governadores do Nordeste e definiu que o dinheiro do fundo seja distribuído seguindo as regras do Fundo de Participação dos Estados (FPE), que privilegia critérios de combate a desigualdades regionais. Não houve acordo, porém, para que o repasse ao fundo fosse de até 2 pontos percentuais do indexador, já que, se isso acontecesse, São Paulo poderia não aderir ao programa — inviabilizando todo o programa, já que o Estado concentra boa parte da dívida.

O relator também definiu que a renegociação das dívidas com o novo indexador não poderá ter uma retroatividade, ou seja, aplicar esses juros mais favoráveis ao valor da dívida no passado. Essa decisão poderia implicar em uma revisão do montante global das dívidas dos Estados com a União. A decisão de não permitir a retroatividade tem o objetivo de evitar ruídos.

Já sobre a desoneração, o governo fechou o acordo para que não seja incluído no relatório do senador Jaques Wagner (PT-BA) nenhum gatilho que permita uma elevação de impostos para

compensar a renúncia fiscal com o benefício dado aos 17 setores da economia e às pequenas e médias prefeituras. O aumento cogitado era da CSLL.

Com isso, serão incluídos como compensação da desoneração o pente-fino no INSS e em programas sociais e os itens do pacote apresentado pelo Senado, que envolve a repatriação de recursos mantidos no exterior, refinanciamento de multas impostas por agências reguladoras, atualização de ativos no Imposto de Renda, uso de depósitos judiciais esquecidos, entre outros projetos.

Segundo Jaques Wagner, o governo analisa, agora, o que fazer para que essas medidas compensatórias sugeridas pelo Congresso possam ser aplicadas desde já (seja por medida provisória ou por decretos e outras normas que dependam apenas do Poder Executivo).

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 14/08/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

COM EFEITO DE DESASTRE NO SUL, RUMO REVERTE LUCRO E REGISTRA PREJUÍZO DE R\$ 1,7 BI NO SEGUNDO TRIMESTRE

Diante disso, a empresa realizou provisão para “impairment” (baixa contábil por perda de valor de ativos) de R\$ 2,575 bilhões

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo

A Rumo, empresa de logística do grupo Cosan, teve um prejuízo de R\$ 1,74 bilhão no segundo trimestre deste ano, revertendo o lucro de R\$ 167 milhões registrado no mesmo período de 2023.

O Ebitda (lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização) também ficou negativo em R\$ 264 milhões, contra um resultado positivo de R\$ 1,5 bilhão no mesmo período do ano passado.



Rumo — Foto: Divulgação

Os dados negativos da companhia foram influenciados por eventos extraordinários e não recorrentes. O principal deles foi o desastre no Rio Grande do Sul, que gerou danos à infraestrutura ferroviária da Malha Sul da Rumo. Diante disso, a empresa realizou provisão para “impairment” (baixa contábil por perda de valor de ativos) de R\$ 2,575 bilhões. A companhia afirmou que se trata de uma provisão contábil, sem efeito caixa.

Segundo a empresa, “os principais corredores de transporte de commodities agrícolas no Estado [do Rio Grande do Sul] já retomaram a operação, porém o corredor do Tronco Sul, que conecta os três Estados da região, segue paralisado por período indeterminado”.

Outro evento extraordinário do trimestre foi o recebimento pela Rumo de R\$ 169 milhões devido à conclusão da transferência de 80% da Elevações Portuárias, que opera os terminais T16 e T19 no Porto de Santos, para a CLI, que comprou o controle dos ativos em 2022.

Excluindo esses efeitos, a Rumo registra lucro líquido ajustado de R\$ 721 milhões no trimestre, e um Ebitda ajustado de R\$ 2,1 bilhões.

No segundo trimestre, a companhia teve receita de R\$ 3,6 bilhões, um aumento de 29,4% na comparação anual.

O volume transportado pela empresa teve um aumento de 2,5% no trimestre e chegou a um total de 20,9 bilhões de TKU (tonelada por km útil).

Na Malha Sul, o volume transportado no trimestre caiu 4,8%, para 3,2 bilhões de TKU. Na Operação Norte, a principal da empresa, os volumes cresceram 3,5%, para 16,6 bilhões de TKU.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024

BARGAÇO ABRE RESTAURANTE NO NOVOTEL RECIFE MARINA

Há 33 anos em atividade, o Bargaço Recife aposta na valorização do Centro Histórico da capital pernambucana e inaugura nova casa com vista para a linha d'água

Por Dino



Bargaço abre restaurante no Novotel Recife Marina — Foto: Diogo Duarte/Divulgação

O restaurante Bargaço inaugura uma nova etapa em sua trajetória: a mudança para um novo endereço no Novotel, no Cais de Santa Rita, integrando o complexo do Porto Novo Recife. Essa é mais uma página na história de 33 anos de um dos endereços da gastronomia do país. Com a mudança, o Bargaço ganha vista para o estuário do Rio Capibaribe, o Bairro do Recife e a Marina Internacional. A mudança do Bargaço Recife para a nova

localidade reflete a evolução do restaurante e marca uma nova fase da cidade, que vem recebendo investimentos na região central.

O empreendimento terá uma entrada independente do hotel, permitindo a visita de um público diverso, além dos hóspedes e dos visitantes do Recife Expo Center. Também será oferecido um serviço aos barcos ancorados na Marina.

“O Bargaço investe no resgate do centro da cidade e sente-se honrado em fazer parte do empreendimento do Porto Novo Recife”, afirma Franklin Gomes, CEO do grupo.

A nova estrutura passa a contar com 276 lugares, maior que a sede do Pina. Novidades serão apresentadas ao público, como a instalação de mesas em uma varanda com vista para a Marina. A entrada do restaurante recebe uma obra do artista Ferreira.

A nova casa também conta com salão para eventos corporativos e celebrações privativas. O espaço poderá ser modulado para receber um público de 20 a 50 pessoas e eventos com até 100 pessoas. Um espaço kids com temas náuticos também será oferecido aos clientes, proporcionando tranquilidade, segurança e momentos de lazer para a família. A ideia é que o gosto pelo restaurante continue sendo passado por gerações.

Os clientes irão encontrar um aquário com três cascatas e disposição visual de lagostas vivas, ostras depuradas e lambreta. A estrutura contará com uma escultura de Náíade Lins. O aquário foi feito em vidro e aço, com suporte móvel, e conta com equipamentos de filtragem para manutenção da qualidade da água e bem-estar dos animais.

Cardápio e bebidas

Ao entrar no restaurante, os clientes serão recebidos com uma vista para a Marina. Tudo em alinhamento com o cardápio baseado em frutos do mar e comida típica local, utilizando ingredientes regionais como dendê, farinha de mandioca, manteiga de garrafa, além dos crustáceos e peixes frescos. Os pratos degustados pelo público continuarão no cardápio oferecido pelo Bargaço Recife.



Algumas novidades foram incorporadas, como uma variedade de pratos individuais, incluindo pratos com lagosta, camarão e massas. O menu leva a assinatura dos chefs Rozendo e Batata.

Uma adega para 600 garrafas, com estrutura feita em aço e vidro, foi instalada no local. O Bargaço continua com a parceria com a vinícola Herdade dos Grous, que produz uma edição limitada, anualmente, de rótulos com a marca do restaurante.

A carta de drinks autorais também ganha novas receitas assinadas pelo mixologista Lucas Santos. As caipiroscas e caipirinhas com frutas locais estão mantidas no novo Bargaço Recife.

A depuração de ostras segue na nova casa. A técnica consiste na filtragem e purificação do molusco. As ostras permanecem no depurador por aproximadamente 12 horas antes de serem servidas. O processo confere segurança e qualidade na degustação da ostra, reduzindo o receio dos clientes de consumir ostras cruas. Os moluscos ficam imersos na água do mar filtrada, tratada com luz ultravioleta, cloração, filtração, oxidação com cloro, eliminando os riscos de contaminação por bactérias, vírus e outros microrganismos.

Ambientação e arquitetura

A decoração e ambientação do novo restaurante Bargaço são assinadas pela arquiteta Valéria Gomes. A decoração recebeu tons de azul, dando um ar mediterrâneo a todos os ambientes, com a predominância da madeira. Os arcos cimentados da estrutura original foram mantidos, valorizando o projeto do Porto Novo Recife, de Jerônimo Cunha Lima.

“Escolhemos elementos e materiais que proporcionem aconchego e iluminação com pontos de luz, buscando valorizar a arquitetura dos arcos cimentados. Buscamos cada detalhe para dar uma atmosfera tranquila e convidativa ao cliente, para que ele queira ficar no restaurante”, explica Valéria Gomes.

A decoração valoriza a arte popular pernambucana, com elementos como máscaras de Bezerras e peças de barro de Tracunhaém, livros de artistas nordestinos, entre outros. A varanda ganhou cadeiras confeccionadas com cordas náuticas, trazidas de Gravatá, em tons de azul e bege, além de almofadas bordadas e pintadas à mão por Rosa Gordilho, da Pink Bamboo.

Elementos da decoração do Bargaço serão transportados, como o piano, que fica no centro do salão, e o barco de remo, em madeira, com oito metros de comprimento, instalado no teto do bar. O tratamento acústico tem projeto de Débora Barretto, da Audium, tanto na parede quanto no teto.

História

O Bargaço nasceu há 33 anos, em 29 de janeiro de 1991, com a primeira sede na Avenida Boa Viagem. Em 2008, o Restaurante Bargaço Recife mudou-se para a Avenida Antônio de Gois, brindando a sua clientela com a vista para a Bacia do Pina. Em mais de 33 anos, o Bargaço Recife atendeu a mais de três milhões de clientes de diversas regiões do país e nacionalidades distintas, tendo o público local como o seu maior ativo.

A qualidade gastronômica do Bargaço foi reconhecida em toda a existência do prêmio Veja Comer e Beber, quando o restaurante foi agraciado em todas as edições. Os colaboradores são conhecidos pelo público recifense e muitos trabalham no restaurante há pelo menos 15 anos. Com a mudança, há a perspectiva de aumentar a equipe em até 10%.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024

ENEVA DIZ QUE AQUISIÇÃO DE TÉRMICAS DO BTG DEVE SER CONCLUÍDA NO QUARTO TRIMESTRE, DIZ PRESIDENTE

Lino Cançado destacou ainda a empresa deve emitir novas ações no mesmo período

Por Fábio Couto, Valor — Do Rio

A Eneva prevê a conclusão da aquisição de quatro térmicas que pertencem ao BTG e a emissão de novas ações ("follow on") no quarto trimestre, disse o presidente da Eneva, Lino Cançado.

Segundo ele, que participa de teleconferência com analistas sobre os resultados do segundo trimestre, nesta quarta-feira (14), as operações vão otimizar a estrutura de capital da companhia, "abrindo espaço no balanço", e dará "poder de fogo" à empresa para conduzir plano de crescimento, por meios orgânicos e inorgânicos.

Cançado destacou que a melhoria do desempenho operacional da Eneva foi um dos fatores que influenciaram no resultado da companhia, que teve aumento de 4% no lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, na sigla em inglês), e de 186,5% no lucro líquido, que no segundo trimestre, respectivamente, foram de R\$ 1,07 bilhão e R\$ 1,06 bilhão.

Geração de caixa

O desempenho operacional da Eneva impulsionou a geração de caixa da companhia, com maior geração térmica demandada pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) para preservar reservatórios de hidrelétricas, e maior exportação de energia elétrica para a Argentina, contou o diretor financeiro e de relações com investidores da empresa, Marcelo Habibe.

Habibe afirmou que o resultado financeiro foi impactado pela variação cambial no período, com efeito não caixa, devido ao arrendamento da unidade flutuante de processamento de gás natural (FRSU) instalado no "hub Sergipe", onde se localiza a termelétrica Porto do Sergipe.



— Foto: Divulgação/Eneva

Térmicas a carvão

As térmicas movidas a carvão mineral Pecém I e Pecém II, localizadas no Ceará, entraram em operação há dez dias para atender a pedido do ONS de gerar no sistema em momentos em que há "energia não controlável", como são chamadas eólicas e solares, cuja produção é variável.

Segundo o diretor de marketing e comercialização da Eneva, Marcelo Lopes, a demanda de energia elétrica mais elevada no horário de ponta, associada a um cenário de geração eólica e solar que têm queda brusca de potência em pouco espaço de tempo, leva o ONS a usar todos os "recursos despacháveis" que tenha à mão, o que inclui a geração a carvão mineral.

Lopes destacou que um volume de potência "entre 18 gigawatts (GW) e 20 GW podem baixar para valores muito menores".

Lopes observou ainda que as vazões dos rios, que têm relação direta com o volume de chuvas, estão abaixo da média histórica desde o início do ano, exceto em março, quando as aflúências estiveram acima da média.

Com isso, os níveis dos reservatórios estão abaixo do que se verificava há um ano, aponta o executivo. A menor vazão e a maior demanda no horário de ponta leva o ONS a lançar mão "dos recursos despacháveis que têm [disponíveis]" para garantir a segurança do sistema elétrico.

"O operador entendeu que era necessário contar com essa energia despachável e nós entendemos que é prudente para as próximas semanas."

Lopes disse também que a Eneva estuda recontratar as térmicas do BTG que foram compradas pela Eneva que estão com contratos de energia chegando ao fim em 2025 e considera que elas devem ser competitivas em participação no leilão de reserva de capacidade, ainda sem data para realização.

O executivo afirmou que a Eneva trabalhará ativamente para recontratar os ativos, mas caso elas não consigam vencer o certame, as usinas ficarão hibernadas até o surgimento de novas oportunidades.

As usinas que pertencem à BTG firmaram contratos com o governo no âmbito de um programa emergencial de compra de energia realizado em 2021, quando o país viveu uma das piores crises hídricas da história.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024

MINISTROS, SENADORES E DEPUTADOS SÃO AGRACIADOS PELA ORDEM DO MÉRITO DA DEFESA NO GRAU DE GRÃ-CRUZ E GRANDE-OFICIAL

Condecoração premia personalidades que prestaram serviços 'relevantes ao Ministério da Defesa, às Forças Armadas, em sua totalidade, ou a uma Força Singular, com reflexos positivos nas outras Forças'

Por Valor, Valor — Brasília

Ministros do governo e do Supremo Tribunal Federal (STF), senadores, deputados, entre outros, foram agraciados pela chamada Ordem do Mérito da Defesa no grau de Grã-Cruz e de grande-oficial, segundo decretos publicados hoje no Diário Oficial da União (DOU) e assinados pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva e pelo ministro da Defesa, José Múcio.

Criada em 2002 por decreto, a Ordem do Mérito da Defesa é uma condecoração que tem como finalidade premiar as personalidades civis e militares, brasileiras ou estrangeiras, que prestarem serviços "relevantes ao Ministério da Defesa, às Forças Armadas do Brasil, em sua totalidade, ou a uma Força Singular, com reflexos positivos nas outras Forças". A Ordem é dividida em cinco graus: Grã-Cruz; Grande-Oficial; Comendador; Oficial; e Cavaleiro.

Confira, abaixo, a lista completa.

Dentre os homenageados no grau Grã-Cruz estão:

- Renan Filho - Ministro de Estado dos Transportes
- Sílvio Costa Filho - Ministro de Estado de Portos e Aeroportos
- Carlos Fávaro - Ministro de Estado da Agricultura e Pecuária
- Camilo Santana - Ministro de Estado da Educação
- Margareth Menezes - Ministra de Estado da Cultura
- André Fufuca - Ministro de Estado do Esporte
- Jader Filho - Ministro de Estado das Cidades
- Cida Gonçalves - Ministra de Estado das Mulheres
- Anielle Franco - Ministra de Estado da Igualdade
- Racial Sônia Guajajara - Ministra de Estado dos Povos Indígenas
- Cinara Wagner Fredo - Secretária-Geral Adjunta da Secretaria-Geral do Ministério da Defesa

Dentre os homenageados no grau de Grande-Oficial estão:

- Cristiano Zanin - Ministro do Supremo Tribunal Federal
- Paulo Gonet - Procurador-Geral da República
- Angelo Coronel - Senador da República
- Carlos Portinho - Senador da República
- Fernando Dueire - Senador da República
- Teresa Leitão - Senadora da República
- Esperidião Amin - Senador da República
- Veneziano Vital do Rêgo - Senador da República
- Sérgio Petecão - Senador da República
- Hiran Gonçalves - Senador da República

- Augusta Brito - Senadora da República
- Kátia Abreu - Ex-Senadora da República
- Antonio Brito - Deputado Federal
- Elmar Nascimento - Deputado Federal
- Dr Luizinho - Deputado Federal
- Fausto Pinato - Deputado Federal
- Marcos Pereira - Deputado Federal
- Alexandre Barbosa - Deputado Federal
- Lucas Redecker - Deputado Federal
- Flávio Rodrigues Nogueira - Deputado Federal

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024

REESTRUTURAÇÃO DA CONCESSÃO DO GALEÃO COMEÇA A SER DISCUTIDA NO TCU

No primeiro semestre, o Galeão recebeu 6,6 milhões de passageiros, quase o dobro de um ano antes

Por Paula Martini, Valor — Rio



— Foto: Márcia Foletto/Agência O Globo

O Tribunal de Contas da União (TCU) começa a discutir nesta quarta-feira as condições para a permanência da cingapuriana Changi Airports na concessão do aeroporto internacional do Rio, o Galeão, que completou dez anos recentemente.

O debate, que envolve órgãos do governo e representantes da concessionária, pode levar até 120 dias para ser concluído.

A discussão é arbitrada pela Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (SecexConsenso) do TCU, criada em 2022 para atuar na mediação de contratos de licitação. O órgão realiza a partir das 10h a primeira mesa de negociações sobre o aeroporto carioca.

Participam dos trabalhos representantes do TCU e demais órgãos do governo, como a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), a Secretaria de Aviação Civil (SAC), e a Advocacia Geral da União (AGU), além de membros da concessionária. A expectativa é que, com um acordo entre as partes, seja possível assinar o termo aditivo do Galeão.

De acordo com o secretário nacional de aviação civil, Tomé Franca, os principais pontos sobre a mesa são a revisão do valor de outorga, espécie de licença para explorar o ativo da União, e a priorização de investimentos por parte da concessionária.

“A concessionária acha que alguns investimentos não são necessários agora e que tem outros investimentos mais importantes para fazer. Isso tem que ser discutido para poder buscar a melhor solução”, afirmou ao Valor.

O secretário explicou que o pleito da empresa foi inicialmente apresentado à Secretaria de Aviação Civil (SAC), do Ministério de Portos e Aeroportos, e posteriormente encaminhado ao TCU. Franca esteve no Rio para um evento do terminal de cargas do Galeão, quinta-feira passada.

Após a cerimônia, ele disse não ter como garantir que o pleito do Galeão será atendido, mas afirmou ter uma “torcida pessoal” para que as concessões aeroportuárias “fiquem de pé”.

“Nós temos concessões sustentáveis, com condições de seguir e poder ter um contrato ativo. Mas existe uma limitação da legislação, dos próprios contratos que foram assinados entre as partes, e a



gente precisa discutir isso e buscar a melhor solução possível para poder avançar ou iniciar um processo de relicitação”, disse.

A secretaria tem o prazo de 90 dias, podendo ser prorrogado por mais 30, para chegar a uma solução consensual sobre a concessão. Em caso de acordo, o Ministério Público junto ao TCU é acionado e será designado um ministro relator para apresentar o processo ao plenário da Corte.

O Galeão foi arrematado em 2013 pela concessionária RioGaleão, controlada pela cingapuriana Changi com participação minoritária da Infraero. O contrato de concessão começou em 2014, com previsão de término em 2039. A assinatura se deu num período de otimismo no Estado, com a economia em franca atividade e proximidade da Copa do Mundo e das Olimpíadas.

Em fevereiro de 2022, porém, a Changi pediu para devolver a concessão à União. A empresa chegou a solicitar um reequilíbrio econômico e financeiro do contrato devido à queda de passageiros causada pela crise econômica, e agravada pela pandemia, mas o pedido não foi atendido.

Em outubro de 2024, a concessionária voltou atrás e formalizou ao Ministério de Portos e Aeroportos e à Anac interesse em permanecer na operação. O pedido veio na esteira das restrições impostas pelo governo federal ao aeroporto Santos Dumont, terminal doméstico, no centro do Rio, para reverter o esvaziamento do Galeão.

Questionado sobre o assunto, o presidente da RioGaleão, Alexandre Monteiro, evitou dar detalhes. “O que eu posso dizer é que ninguém mantém uma conversa sem o objetivo de chegar a uma boa conclusão”, resumiu.

No início do mês, o governo prorrogou por 24 meses o prazo para relicitação do Galeão. A contagem conta a partir de 12 de agosto, segundo a resolução assinada pelo ministro da Casa Civil, Rui Costa, presidente do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (CPPI), órgão do governo que trata de parcerias com a iniciativa privada.

Por nota, a concessionária informou que segue em conversas com o governo federal e o Tribunal de Contas da União “para buscar uma solução conjunta para a repactuação do contrato de longo prazo para concessão do Aeroporto Internacional Tom Jobim”.

A empresa afirmou que mantém o compromisso de operar o terminal com excelência e segurança “já reconhecidas” e de atuar no desenvolvimento comercial do aeroporto.

Recorde

Enquanto o martelo não é batido, o Galeão comemora os bons resultados dos últimos meses e projeta recordes para 2024. Um deles é a movimentação de viajantes internacionais, que deve fechar o ano em 4,6 milhões, uma marca inédita para o aeroporto.

O presidente da RioGaleão, Alexandre Monteiro, atribui a projeção otimista à coordenação dos aeroportos cariocas, iniciada gradualmente em outubro do ano passado. A medida ganhou tração em janeiro, quando uma portaria do governo federal limitou de 10 milhões para 6,5 milhões o teto anual de passageiros no Santos Dumont.

Segundo Monteiro, a medida proporcionou um aumento da conectividade do terminal internacional, que conta agora com 12 novos destinos domésticos.

“A gente olha para frente com a recuperação da conectividade do Rio de Janeiro. É um tema importante para que eu alavanque cada vez mais o potencial do aeroporto para a cidade, o Estado e até para o país porque o Rio ainda é o cartão postal do Brasil”, disse.

No primeiro semestre, o Galeão recebeu 6,6 milhões de passageiros, quase o dobro do primeiro semestre de 2023. Do total, 2,2 milhões de passageiros estavam em viagens para o exterior.

Com as férias de julho e grandes eventos no segundo semestre, como o Rock in Rio e a cúpula de chefes de Estado do G20, em novembro, a concessionária espera transportar 14,2 milhões de pessoas em 2024, entre viajantes domésticos e internacionais.

O patamar é o melhor desde 2019, mas está abaixo dos 17 milhões registrados em 2014, primeiro ano da concessão atual. Os números também estão muito aquém da capacidade total do Galeão, construído para receber 37 milhões de passageiros por ano.

“O mercado brasileiro de aviação civil como um todo passou por momentos desafiadores, inclusive com a covid. É como se você jogasse quatro, cinco anos para trás o desenvolvimento [do setor]. É o reflexo de uma década com vários desafios para o crescimento do PIB do país de modo geral”, ponderou Monteiro.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024

PORTO DE PECÉM DEVE ATENDER, INICIALMENTE, AO MERCADO EXTERNO, DIZ ELMANO DE FREITAS

Terminal está estrategicamente localizado numa região mais próxima da Europa, que é considerada um consumidor natural da produção de hidrogênio de baixo carbono, e pode ser o principal fornecedor a este mercado externo

Por Robson Rodrigues, Valor — Fortaleza



Porto de Pecém — Foto: Reprodução/site

A produção de hidrogênio de baixo carbono no Porto de Pecém, no Ceará, deverá inicialmente atender aos mercados externos, especialmente na Europa, com a expectativa de, em um segundo momento, suprir a demanda doméstica. Essa é a visão do governador do Ceará, Elmano de Freitas

(PT/CE), em entrevista exclusiva ao Valor.

Segundo o dirigente, 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 – deve gerar um senso de urgência para o desenvolvimento de grandes projetos.

Hoje, o Porto de Pecém tem 36 Memorandos de Entendimentos. Deste total, cinco empresas – Fortescue, Casa dos Ventos, Qair, Voltalia, FRV e AES Brasil – já firmaram compromisso de investimento que somam R\$ 30 bilhões.

O Porto do Pecém está estrategicamente localizado em uma região mais próxima da Europa, que é considerada um consumidor natural dessa produção, e pode ser o principal fornecedor a este mercado externo. Um terço da energia consumida na Alemanha passa por Roterdã. A maior parte é energia suja. O desafio é ajudar na descarbonização da economia europeia.

“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]”, disse ele, durante o Fiec Summit 2024, evento promovido pela Federação das Indústrias de Estado do Ceará (Fiec).

A ideia é que a ArcelorMittal, por exemplo, que produz aço na região utilizando carvão importado, faça sua transição energética para o gás natural e, futuramente, para o hidrogênio verde. Esta seria

uma maneira de o Brasil usar seu potencial de produzir energia limpa e renovável em escala para descarbonizar os produtos nacionais e competir lá fora com produtos de baixo carbono.

Atualmente, há mais de 40 projetos de hidrogênio verde em estudo no Brasil, mas em estágios muito incipientes e como destino da produção o mercado europeu em forma de amônia e aplicado na indústria, aquecimento predial e transportes, segundo levantamento da consultoria Mirow & Co.

A Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (Abihv) diz que incentivos e redução de tributos podem ajudar a trazer escala à produção nacional. Além disso, o setor diz que o desenvolvimento do mercado doméstico passa por ações que melhorem a competitividade ao consumidor; com projetos como o mercado de carbono e o Combustível do Futuro, busca-se que o hidrogênio verde para o mercado interno tenha condições de competir com outros insumos, a fim de desenvolver a cadeia internamente.

Jabutis na agenda verde

Outro projeto que o governador luta para que seja aprovado no Congresso é o marco legal das eólicas em offshore (PL 11.247/2018), que originalmente criava um marco legal para a exploração de energia eólica alto-mar. O projeto de lei faz parte da chamada “agenda verde”, mas tem sido fortemente criticado por agentes do setor elétrico por incluir pontos polêmicos que desviam o foco do PL original, como a criação de dispositivos estranhos — conhecidos como jabutis — que beneficiam termelétricas movidas a carvão mineral e projetos de gás natural, por exemplo.

Estima-se que os jabutis podem custar R\$ 25 bilhões por ano aos consumidores até 2050. Freitas entende que a política precisa encontrar solução e entendimento sobre este e outros temas.

“No setor de offshore, há pelo menos quatro temas que precisamos encontrar consenso: os temas de soberania que envolve a marinha brasileira, temos o turismo para preservar as belezas de nossas praias e definir a distância das torres em relação à praia, e temos a questão da pesca industrial e artesanal que precisam a área costeira”, diz o governador.

*O repórter viajou a convite da Federação das Indústrias de Estado do Ceará (Fiec)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 14/08/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

CÂMARA APROVA SEGUNDO PROJETO DE REGULAMENTAÇÃO DA REFORMA TRIBUTÁRIA

Por Agência Brasil - Brasília



Foto Mauro Agra Câmara dos Deputados

A Câmara dos Deputados aprovou nesta terça-feira (13) o texto-base do Projeto de Lei Complementar (PLP) 108/24, que cria o Comitê Gestor do Imposto sobre Bens e Serviços (CG-IBS). O órgão será encarregado de administrar o IBS, tributo estadual a ser criado pela reforma tributária para substituir o ICMS (estadual) e o ISS (municipal).

Esse é o segundo projeto de regulamentação da reforma tributária. O primeiro projeto de regulamentação da reforma tributária (PLP 68/24), que regulamenta o IBS e a Contribuição Social sobre Bens e Serviços (CBS), foi aprovado pela Câmara em julho e aguarda agora a análise do Senado.

Na Câmara, foi incluída no PLP 108/24 a cobrança do imposto sobre doações e causa mortis (ITCMD) de planos previdenciários PGBl e VGBL, que não estava prevista no texto original enviado pelo governo federal.

O Comitê Gestor do IBS reunirá representantes de todos os entes federados para coordenar a arrecadação, a fiscalização, a cobrança e a distribuição desse imposto aos entes federados, elaborar a metodologia e o cálculo da alíquota; entre outras atribuições.

Segundo o texto, o CG-IBS será uma entidade pública sob regime especial, com independência orçamentária, técnica e financeira, sem vinculação a nenhum outro órgão público.

* Com informações da Agência Câmara

Fonte: Agência Brasil - DF

Data: 14/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

DESEMBOLSOS DE RECURSOS DO FUNDO SETORIAL AUMENTARAM 118%

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/08/2024 - 22:03



Dados, atualizados pelo MPor, também contabilizam 40 obras concluídas este ano, cujos investimentos somam R\$ 803 milhões

Os desembolsos de recursos do Fundo da Marinha Mercante totalizaram R\$ 467 milhões de janeiro a junho, ante R\$ 214 milhões no mesmo período de 2023. O montante desembolsado pelos agentes financeiros às empresas beneficiadas representa um aumento de 118% em relação aos mesmos meses do ano passado, de acordo com o último balanço do Ministério de Portos e

Aeroportos (MPor), atualizado na última terça-feira (13).

Os dados, atualizados até junho, também contabilizam 40 obras concluídas, cujo investimento total é de R\$ 803 milhões, que corresponde ao valor de recursos aprovados pelo Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (FMM). Esse número inclui 19 docagens e reparos de embarcações, 17 modernizações de barcos de apoio e a construção de três embarcações, além da modernização e ampliação de um estaleiro.



Fonte: MPor

tabela-desembolsos-mpor-junho-2024.jpg

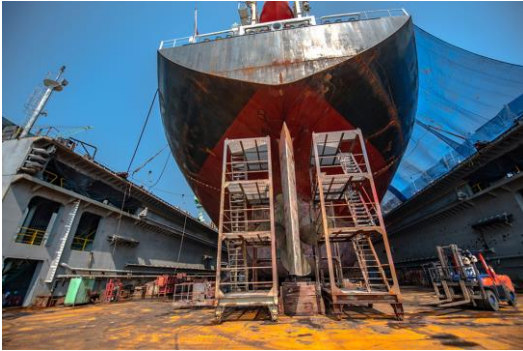
O balanço cita a construção de um rebocador portuário, de um PSV (transporte de suprimentos) e de um catamarã. Entre as docagens e reparos, constam intervenções concluídas estão 9 PSVs, 4 OSRVs (combate ao derramamento de óleo), 2 rebocadores portuários, um graneleiro, um gaseiro e um AHTS (manuseio de âncoras). Dentre as modernizações, destaque para 9 PSVs, 4 OSRVsm 2 ROVs, 1 AHTS e 1 SDSV (apoio a mergulho raso).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2024

SALDO DO FMM ULTRAPASSA R\$ 16 BILHÕES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 14/08/2024 - 21:36



Arquivo/Divulgação

Ministério de Portos e Aeroportos afirma que mantém conversas com agentes financeiros para melhorar processos e tentar aumentar nível de contratações de recursos do fundo setorial

O atual saldo do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para financiar projetos do setor naval é de aproximadamente R\$ 16,2 bilhões, de acordo com o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). A analista de infraestrutura do FMM,

Lara Calado, destacou, na última semana, a necessidade de apresentação constante de novos projetos para o fundo setorial se manter robusto e superavitário, se retroalimentando com o fluxo de retorno que vem dos pagamentos dos financiamentos, após os prazos de carência e amortização concedidos pelos agentes financeiros.

Lara contou que, desde o ano passado, o MPor retomou as conversas com os agentes financeiros, a fim de reverter o baixo nível de contratações do FMM que, nos últimos anos, não vem recebendo uma quantidade expressiva de projetos de embarcações de grande porte, com a apresentação principalmente de embarcações de apoio e de navegação interior, além de projetos de reparo, docagem e conversões.

Ela citou conversas com representantes da Caixa, do Banco do Brasil, do Banco da Amazônia (Basa) e do Banco do Nordeste desde 2023. O objetivo, segundo a analista, é entender quais os maiores entraves para tirar esses projetos do papel. A analista salientou que as condições de financiamento dependem do tipo de projeto, conforme a resolução do Conselho Monetário Nacional (CMN).

Lara disse que há um esforço para tentar descomplicar e dar mais celeridade aos processos, dentro das regras e condições de financiamento estabelecidos pelo marco regulatório e da legislação infralegal. A analista afirmou que está em curso o aperfeiçoamento da digitalização e da facilitação da entrega da documentação exigida, que antes precisava ser apresentada de forma impressa. Há outras iniciativas do ministério, como estabelecimento de protocolos com o passo a passo para minimizar o tempo de tramitação junto ao conselho diretor do fundo (CDFMM).

Lara comentou que os repasses do FMM seguem sem ter a participação dos bancos privados entre os agentes financeiros, que é um pleito antigo dos construtores. "Tudo pode ser conversado e negociado, no sentido de analisar impactos para tornar a política mais interessante, mas o que temos hoje são esses bancos [públicos]", ponderou a analista, na última semana, durante seminário sobre financiamentos, garantias e seguros para construção naval e offshore, promovido pela Abeemar e pelo Sinaval, no Rio de Janeiro.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2024

PORTO DE SÃO FRANCISCO DO SUL: IMPORTADORES DE FERTILIZANTES QUEREM REVOGAÇÃO DE RESOLUÇÃO 38

Da Redação Portos e logística 14/08/2024 - 21:14



Importadores de fertilizantes denunciam fila e 'tratamento desigual' para seus navios no Porto de São Francisco do Sul. A autoridade portuária rebate com números. E a Fiesc vê tratamento preferencial pelos fertilizantes, em detrimento dos produtos siderúrgicos

Importadores que desembarcam fertilizantes por São Francisco do Sul enfrentam dificuldade pelas limitações do porto catarinense e sua política de prioridades, com filas de navio se prolongando ao largo. O Porto de São Francisco do Sul é o terceiro maior destino das importações do insumo, que é vital para o agronegócio. Segundo um importador, há navios que aguardam a atracação por até 56 dias, com o custo diário de estimados US\$ 25 mil, afirma sob anonimato.

A Resolução 38/2022 da SC Par, autoridade portuária que administra o porto, estabelece que a cada três atracações de navios graneleiros de importação de fertilizantes, automaticamente abre-se vaga para navio com carga diversa com base no line up — organização da fila com base em ordem de chegada e fatores operacionais e de produtividade. Se este for um navio dedicado à exportação de produtos siderúrgicos e não estiver apto a operar, cede sua preferência ao próximo com a mesma carga.

Segundo a SC Par, esta regra foi criada para dar preferência à importação de fertilizantes. Já para o importador consultado pela Portos e Navios, a regra foi criada para beneficiar a empresa G2 Ocean, que transporta granel convencional, produtos florestais, metal não ferroso, tubos e aço, sacos grandes, granito, líquidos e carga de projeto.

Um ofício de 31 de julho da Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina (EPAGRI) informava que “aproximadamente 90% de toda área cultivada em solo catarinense é produzida no ciclo agrícola de verão que, dependendo da cultura e região, apresentam calendário agrícola de preparo do solo e plantio iniciado entre o mês de julho e agosto (...). Para atendimento da demanda de fertilizantes em seu estado final de uso, consideramos que toda a matéria prima para composição das fórmulas comerciais deve estar disponível na indústria de beneficiamento no máximo até meados do mês de agosto”, diz o documento.

Em 14 de agosto, a EPAGRI emitiu um ofício à administração do Porto de São Francisco do Sul, informando que é responsável pelo monitoramento de safras e mercadorias agrícolas da região. Porém, esclarecendo que o ofício anteriormente divulgado no noticiário local tratava somente dos sistemas de produção em Santa Catarina. “Não cabe à EPAGRI emitir parecer sobre assuntos específicos relacionados à cadeia de suprimentos do agronegócio”, informou a entidade.

Para atuar de maneira institucional, os importadores de fertilizantes estão criando a Associação Catarinense dos Importadores de Adubo (ACIA). O advogado Pedro Neiva, que assessora a instituição, destaca que a entidade atuará na defesa da adoção de regras isonômicas de atracação no porto catarinense.

“O tratamento que vem sendo implementado pelas regras de atracação do Porto de São Francisco do Sul às cargas de fertilizantes tem incorporado, cada vez mais, elevados custos à cadeia de alimentos. E no final essa conta é paga por todos os brasileiros. Essa é uma pauta que deveria obrigatoriamente ser defendida pelas política pública federal e estadual”, afirma o advogado.

Ele destaca que como o Porto de São Francisco do Sul é público, a prioridade de atracação deveria seguir a ordem cronológica de chegada dos navios. De acordo com os importadores, os fertilizantes representam 70% das cargas do Porto de São Francisco do Sul.

O Porto de São Francisco do Sul rebate as alegações, apresentando dados que mostram um aumento de 12,8% na movimentação de fertilizantes no primeiro semestre de 2024 em relação ao



mesmo período de 2023. Em junho, o crescimento foi de 75% em comparação ao mesmo período do ano passado.

Nas primeiras duas semanas de agosto, os navios com esse tipo de carga representaram 43% das 14 embarcações que atracaram nos três berços públicos — seis navios de fertilizantes e oito navios com outras cargas.

O site do porto informa que a exportação foi responsável por 59% das cargas (5,1 milhões de toneladas) no primeiro semestre. A importação alcançou 3,6 milhões de toneladas (41%), com destaque para os produtos siderúrgicos (1,9 milhão de toneladas) e fertilizantes (1,1 milhão de toneladas).

O porto afirma que o tempo médio de espera para atracação de navios em 2024 é de 12 dias, mas as condições climáticas em julho elevaram esse tempo para 17 dias. As operações nos terminais portuários que movimentam carga geral, como fertilizantes e aço, são interrompidas quando chove.

Uma planilha de 4 de agosto com o line-up do Porto de São Francisco do Sul organizada por uma agência marítima e enviada pelo grupo de importadores mostra a situação de 18 navios com carga de fertilizantes. A programação, a partir de 8 de julho, mostra a situação de cada um deles entre chegada e atracação: 38 dias, 37, 34, 44, 35, 44, 10, 7, 8, 11, 8, 10, 14, 15, 11, 12, 10. O maior tempo é do navio "Apolo", com chegada prevista para 25 de agosto e atracação em 14 de outubro — 50 dias de espera.

O Porto de São Francisco do Sul tem três berços públicos (outros quatro berços são arrendados). Dois dos berços públicos (102 e 201) atendem diversos segmentos de cargas, inclusive fertilizantes. O Berço 101 é somente para carga de grãos. O Berço 102 comporta navios até 229 metros. Já o Berço 201 comporta navios até 200 metros. Segundo o porto, alguns importadores de fertilizantes têm enviado as cargas em navios maiores que 200 metros, o que acarreta maior demora de atracação, já que fica limitado a atracar somente no Berço 102.

O grupo de empresários que está criando a ACIA já realizou várias reuniões oficiais com o porto e enviou ofícios ao Ministério da Agricultura e Pecuária e à Secretaria de Política Agrícola. Também fez uma representação junto à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), solicitando a revogação da Resolução N°38 e a gestão da fila de atracação por ordem de chegada. O grupo pede ainda que as cargas de madeira sejam movimentadas através dos berços de exportação e que a produtividade mínima para todas as cargas seja de 9.000 toneladas por dia.

Outro grupo representante de cargas, os siderúrgicos, também solicitou um parecer sobre a resolução. Mas este grupo afirma que a resolução favorece a priorização dos fertilizantes, prejudicando outras cargas. A Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc) questionou a preferência dada às cargas de fertilizantes, o que estaria afetando negativamente a indústria metalúrgica catarinense. A entidade pediu revisão da Resolução 38 à Antaq em 31 de julho de 2024.

A resolução 38 foi criada em 2022, no início da guerra entre a Rússia e a Ucrânia, devido à ameaça de desabastecimento de fertilizantes, já que a Ucrânia é um dos principais fornecedores desse insumo. Assim, foi estabelecida a norma que dá preferência para a atracação de navios transportando fertilizantes.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2024

PETROBRAS AVALIA NOVA PLATAFORMA PARA EXPANDIR PRODUÇÃO DE GÁS EM BÚZIOS

Da Redação Offshore 14/08/2024 - 21:14



A Petrobras iniciou estudos para a implementação de uma nova plataforma de petróleo no campo de Búzios, localizado na Bacia de Santos. A plataforma seria um navio FPSO (unidade flutuante de produção, armazenamento e transferência) destinado à expansão da produção de gás na região.

Atualmente, Búzios é o segundo maior campo de petróleo em produção no Brasil, ficando atrás apenas do campo de Tupi. Em junho, Búzios produziu aproximadamente 875 mil barris de óleo equivalente por dia (boed), de um total de 4,35 milhões de boed produzidos no país, conforme dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

O projeto Búzios conta atualmente com 11 unidades, das quais cinco já foram instaladas e outras seis estão previstas para serem adicionadas até 2028, segundo o plano estratégico 2024-2028 da Petrobras. Um eventual 12º FPSO poderia aumentar a capacidade de produção em pelo menos 150 mil boed, de acordo com uma das fontes.

A Petrobras tem a expectativa de alcançar uma produção de cerca de 2 milhões de barris de petróleo por dia até 2030, considerando as 11 unidades planejadas. O campo de Búzios representa aproximadamente 20% da produção nacional de petróleo e gás e é projetado para se tornar o maior campo do país.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2024

CARGILL E CMA CGM EMBARCAM ALGODÃO PELA PRIMEIRA VEZ NO PORTO DE FORTALEZA

Da Redação Portos e logística 14/08/2024 - 21:14



100 toneladas de fibra brasileira com certificação sustentável inauguram rota de exportação

Um embarque de 100 toneladas de algodão realizado a partir do Porto de Fortaleza marca o início de um novo fluxo de exportação para a Ásia. A Cargill e a CMA CGM embarcaram quatro contêineres no Porto de Fortaleza (CE) com destino a Ho Chi Minh, no Vietnã.

A novidade amplia as possibilidades para deste tipo de embarque e reafirma o porto cearense como um canal estratégico, mesmo para volumes como este e para commodities cultivadas a mais de 800 quilômetros.

O algodão enviado para o Vietnã foi cultivado no Oeste da Bahia de acordo com a certificação BCI (Better Cotton Initiative), com metodologia que analisa impactos ambientais desde seu cultivo até o uso final. O trajeto traçado e operacionalizado pela CMA CGM deve ajudar a distribuir melhor os envios internacionais, pois estima-se que o Porto de Santos (SP) concentre 95% dos embarques internacionais do algodão brasileiro.

“Esse trabalho mostra a importância da logística estratégica para que o mundo consiga receber as commodities brasileiras no menor tempo possível. Esse foi apenas o primeiro embarque deste volume em Fortaleza, temos a perspectiva de novos envios em breve”, adianta Daniela Duarte, líder de Transportes Internacionais e Cabotagem da Cargill na América Latina. De acordo com ela, essa projeção acompanha os números esperados da safra em estados como Piauí, Maranhão e Tocantins. Para o futuro, a companhia espera expandir a mesma logística para atender à crescente produção de algodão em outras regiões do Noroeste da Bahia, Piauí e Maranhão.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 14/08/2024

PPG APRESENTA TECNOLOGIAS ANTI-INCRUSTANTES NA NAVALSHORE 2024

Da Redação Especial Navalshore 14/08/2024 - 21:15



Expositora pelo segundo ano consecutivo, a companhia reforça seu portfólio marítimo inovador que combina desempenho e sustentabilidade ambiental

A PPG (NYSE: PPG), fabricante global de tintas, revestimentos e materiais especiais, anuncia sua participação na Navalshore, o principal evento do segmento marítimo da América Latina, que acontece de 20 a 22 de agosto, no ExpoMag, no Rio de Janeiro.

Pelo segundo ano consecutivo, a companhia marca presença como expositora e reforça seu compromisso de oferecer soluções sustentáveis para o mercado marítimo. "A PPG se orgulha de ser um parceiro estratégico para proprietários e operadores de embarcações que buscam não apenas atender, mas superar as metas estabelecidas pela International Maritime Organization (IMO), cujo foco é a redução das emissões dos gases do efeito estufa no setor. As tecnologias da PPG vão ao encontro das necessidades deste mercado, pois combinam desempenho e eficiência energética", destaca Fabricio Vieira, diretor de negócios de Revestimentos Protetivos e Marítimos da PPG para a América do Sul.

Neste sentido, a PPG apresentará na Navalshore seu portfólio anti-incrustante, que inclui:

O PPG SIGMAGLIDE® 2390, revestimento livre de biocidas formulado a partir da tecnologia PPG HYDRORESET™, que modifica o produto quando imerso em água e cria uma superfície superlisa, quase livre de fricção, na qual os organismos marinhos não reconhecem e, portanto, não aderem ao casco. Além disso, possibilita que as embarcações mantenham o casco limpo e reduzam o arrasto, obtendo economia de energia de até 20%; desempenho de perda de velocidade de menos de 1% e até 35% de redução nas emissões de CO₂, se comparado com os revestimentos anti-incrustantes tradicionais.

Em busca de soluções cada vez mais sustentáveis, globalmente, a PPG também realiza a aplicação eletrostática do PPG SIGMAGLIDE®, que pode reduzir em até 40% o excesso de pulverização (overspray), se comparada com a aplicação airless. Combinada com as baixas emissões de VOC desta tecnologia, proporciona ainda uma operação mais limpa e eficiente para os aplicadores.

Já o PPG SIGMA SAILADVANCE™ faz parte da linha de produtos ultra premium, sendo o resultado de um longo estudo realizado pelos especialistas globais PPG, que incluiu dezenas de testes e simulações em condições reais. Essa solução foi desenvolvida para proporcionar ao casco das embarcações uma máxima proteção contra a incrustação, também reduzindo a emissão de CO₂ e promovendo uma maior eficiência energética, resultando em custos operacionais totais mais baixos.

No estande A-14, os visitantes terão a oportunidade de conhecer ainda a ferramenta PPG 3D Marine Coatings Selector, que demonstra de maneira interativa as mais recentes inovações da PPG para atender às demandas do setor marítimo.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2024

NOVO FLUXO DE EXPORTAÇÃO DE ALGODÃO PARTE DO PORTO DE FORTALEZA COM DESTINO À ÁSIA

Da Redação Portos e logística 14/08/2024 - 21:15

Um embarque de 100 toneladas de algodão, realizado no Porto de Fortaleza, marca o início de um novo fluxo de exportação para o mercado asiático. A operação, conduzida pela Cargill e pela CMA CGM, envolveu o envio de quatro contêineres com destino a Ho Chi Minh, no Vietnã.

O algodão exportado foi cultivado no Oeste da Bahia e possui certificação BCI (Better Cotton Initiative), que considera impactos ambientais desde o cultivo até o uso final. A rota traçada pela CMA CGM é vista como uma alternativa para diversificar os canais de exportação, atualmente concentrados no Porto de Santos, responsável por 95% dos embarques internacionais do algodão brasileiro.

Daniela Duarte, líder de Transportes Internacionais e Cabotagem da Cargill na América Latina, destacou que esse foi o primeiro embarque de algodão desse volume em Fortaleza e que há expectativas de novos envios em breve, acompanhando o crescimento da produção em estados como Piauí, Maranhão e Tocantins.

O Brasil é o maior exportador mundial de algodão, e o desenvolvimento de novas rotas de escoamento é importante para enfrentar os desafios logísticos de um país de dimensões continentais, como o Brasil, e para garantir a eficiência no transporte de grãos e fibras para destinos como a Europa e a Ásia.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 14/08/2024

FRAGATA 'TAMANDARÉ' SERÁ LANÇADA AO MAR NO PRÓXIMO SÁBADO (17)

Por Danilo Oliveira Indústria naval 13/08/2024 - 21:41



Divulgação MB

Primeira das quatro unidades do programa da Marinha do Brasil foi batizada na última sexta-feira (9) e transferida para dique flutuante no dia seguinte. Entrega está prevista para 2025

A Fragata Tamandaré (F200) foi transferida para o dique flutuante, nas instalações da thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul, em Itajaí (SC). A manobra, que durou cerca de 4 horas, ocorreu no último sábado (10), dia seguinte à cerimônia de batismo da embarcação, que é a primeira das quatro unidades do Programa de Fragatas Classe Tamandaré (PFCT), em construção no thyssenkrupp Estaleiro Brasil Sul (tkEBS).

A Diretoria Geral do Material da Marinha (DGMM) informou que, no próximo sábado (17), será realizada a imersão controlada do dique flutuante, utilizando o sistema de lastro, resultando no lançamento da fragata Tamandaré ao mar pela primeira vez. Após essa etapa, a F200 será movimentada, com o apoio de rebocadores, para o cais, quando ocorrerá a instalação e o comissionamento de equipamentos, além dos testes necessários para, então, seguir para a prova de mar. A previsão de entrega do navio ao setor da Marinha do Brasil é em dezembro de 2025.

O PFCT é uma parceria da Marinha com a sociedade de propósito específico (SPE) 'Águas Azuis', formada pela alemã thyssenkrupp Marine Systems (TKMS) e pelas brasileiras Embraer Defesa e Segurança e Atech, com gerenciamento da Empresa Gerencial de Projetos Navais (Emgepron). A Marinha avalia que as novas fragatas representam o que há de mais avançado entre os meios de superfície da força naval. Os navios do PFCT terão deslocamento aproximado de 3.500 toneladas e serão dotados de convoo, hangar para helicóptero, radares, sensores e armamentos de última geração.

As quatro fragatas serão entregues à Marinha de forma gradativa, entre 2025 e 2029. A F200 "Tamandaré", primeira embarcação da classe, deve ser incorporada à Marinha em 2025. As demais embarcações estão previstas para entrega gradual nos próximos quatro anos: a Jerônimo Albuquerque em 2026, a Cunha Moreira em 2027 e a Mariz e Barros em 2028. A primeira unidade começou a ser construída em setembro de 2022, quando ocorreu seu primeiro corte de chapa. Já a F201, que teve seu processo de produção iniciado há oito meses, passou pela cerimônia de batimento de quilha em junho de 2024.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 077/2024
Página 78 de 78
Data: 14/08/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Data: 13/08/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 14/08/2024