

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 080/2024
Data: 19/08/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
GRUPO TRIBUNA REALIZA SUMMIT PORTO-INDÚSTRIA EM PIRACICABA.....	4
“FAZ ANOS QUE NÃO HÁ EXPANSÃO SIGNIFICATIVA DE CAPACIDADE PORTUÁRIA”, AFIRMA MARCUS VOLOCH.....	6
MINISTÉRIO PÚBLICO QUER ACORDO PARA TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS PERSEGUIDOS NA DITADURA MILITAR MPF VAI SE REUNIR COM A AUTORIDADE PORTUÁRIA PARA DISCUTIR O TEMA	7
PORTO - O DESAFIO ESTREIA NESTE SÁBADO A 4ª TEMPORADA NA TV TRIBUNA.....	9
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	10
CRESCIMENTO DA SAFRA LEVA PORTO DE ITAQUI A AMPLIAR TERMINAL DE GRÃOS.....	10
ECONOMIA BRASILEIRA CRESCEU 1,1% NO SEGUNDO TRIMESTRE, DIZ FGV	11
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS	12
LEILÃO DO PRIMEIRO BLOCO DE CONCESSÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DESTA ANO ACONTECE NESTA QUARTA -FEIRA (21)12	
PROJETOS DE CONCESSÃO DAS HIDROVIAS DOS RIOS PARAGUAI E LAGOA MIRIM SÃO DISCUTIDOS NA MISSÃO MERCOSUL... 13	
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	15
MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E CGU PROMOVEM WORKSHOP SOBRE INTEGRIDADE E TRANSPARÊNCIA.....	15
PORTAL PORTO GENTE	15
RESOLUÇÃO DA ANTT FORTALECE OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS NO BRASIL.....	15
APS INAUGURA NESTA QUINTA-FEIRA NOVO VIADUTO NO PORTO DE SANTOS.....	16
PORTO DE SANTOS REESTRUTURA-SE COM PRÁTICAS VERDES.....	17
BE NEWS – BRASIL EXPORT	18
EDITORIAL – AGRONEGÓCIO E OS DESAFIOS DA PRINCIPAL FORÇA DA ECONOMIA NACIONAL	18
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	19
<i>Atrasos 1</i>	19
<i>Atrasos 2</i>	19
<i>Atrasos 3</i>	19
<i>Atrasos 4</i>	19
<i>Lisboa</i>	19
NACIONAL - EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO REGISTRAM NOVO RECORDE EM JULHO	19
NACIONAL - BRASIL-CHINA: 50 ANOS DE DIPLOMACIA COM O PRINCIPAL IMPORTADOR DE PRODUTOS DO PAÍS.....	21
NACIONAL - REUNIÃO PARTICIPATIVA VAI DEBATER SANDBOX REGULATÓRIO PARA RODOVIAS	22
REGIÃO SUDESTE - LEILÃO DA RECEITA FEDERAL TEM SMARTPHONES, NOTEBOOKS E VEÍCULOS.....	22
REGIÃO SUDESTE - TARIFAS DE PEDÁGIO EM SP TERÃO CORTE DE ATÉ 52% COM NOVAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS.....	23
NACIONAL - AGRONEGÓCIO PAULISTA TEM SUPERÁVIT DE 9,7% DE JANEIRO A JULHO.....	24
NACIONAL - 1º LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DO ANO SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA.....	26
MERCOSUL EXPORT - URUGUAI REAFIRMA PARCERIAS EM PROJETOS DE INFRAESTRUTURA.....	26
MERCOSUL EXPORT - CAMPOS DEFENDE LOGÍSTICA COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	27
MERCOSUL EXPORT - PAINEL ABORDA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM FOCO EM INOVAÇÃO E SEGURANÇA.....	28
REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO REGISTRA ALTA DE 23% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE	30
REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS E VALE FECHAM ACORDO PARA DOCAGEM NO PORTO DE SANTOS	30
REGIÃO SUL - “RESOLVEMOS O MAIOR GARGALO LOGÍSTICO DO RS”, DIZ RENAN AO ENTREGAR OBRA	32
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - “SILVIO SANTOS VEM AÍ” – A SAGA DE ALGUÉM DIGNO DE INSPIRAR NOSSAS	
CARREIRAS E VIDAS.....	33
OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UM PORTO PARA A BYD	35
BAHIA ECONÔMICA - BA	37
COM 46 GIGAWATTS INSTALADOS NO BRASIL, FONTE SOLAR JÁ REPRESENTA 19,5% DA MATRIZ	
ELÉTRICA, SEGUNDO ABSOLAR	37
ACELEN COMEÇA A IMPLANTAR BIOREFINARIA DE R\$ 16,5 BI ATÉ DEZEMBRO. TERÁ CENTRO DE	
TECNOLOGIA E VAI COMPRAR TERRAS NA BAHIA.....	37
AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS	38
SENADO DEBATE MARCO DAS EÓLICAS OFFSHORE.....	38
A REVENDA DE GÁS PELAS DISTRIBUIDORAS E O QUE FAZER COM SUAS RECEITAS	40
JORNAL O GLOBO – RJ	44
SEMANA DE DECISÃO NO EMBATE SOBRE AS EMENDAS, A CONVERSA JÁ COMEÇOU.....	44



MERCADO ELEVA PROJEÇÕES DE INFLAÇÃO, PIB E DÓLAR PARA ESTE ANO E DE JUROS PARA 2025	45
BRASIL ARRECADARIA R\$ 260 BI POR ANO COM IMPOSTO SOBRE SUPER-RICOS, DIZ ESTUDO.....	45
ATIVISTAS AMBIENTAIS BLOQUEIAM CHEGADA DE CRUZEIRO A AMSTERDÃ	46
PF RESGATA IMIGRANTES CLANDESTINOS AFRICANOS EM NAVIO CARGUEIRO FUNDEADO NO RIO	47
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP.....	48
MINISTÉRIOS AMEAÇAM CORTAR SERVIÇOS A APOSENTADOS, ÁGUA E INTERNET, SOB PRESSÃO DO ORÇAMENTO DE 2025	48
HONEYWELL: TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E TECNOLOGIA SÃO OS CAMINHOS PARA ACELERAR A ECONOMIA NET ZERO.....	51
ECONOMISTAS VEEM RISCO DE INFLAÇÃO SUPERAR TETO DA META E EXIGIR ÚLTIMA CARTA DE CAMPOS NETO.....	53
VALOR ECONÔMICO (SP).....	55
EUROFARMA, ATHENA SAÚDE E ULTRAFÉRTIL FARÃO OFERTAS PARA CAPTAÇÕES EM DEBÊNTURES QUE SOMAM R\$ 2,94 BI	55
BRASIL COBRA DE NOVO FLEXIBILIDADE NA LEI ANTIDESMATAMENTO DA UE.....	55
MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO ABRE PERSPECTIVA DE INVESTIMENTO	57
PORTAL PORTOS E NAVIOS	59
ARTIGO - O DESPACHO ADUANEIRO VAI DESAPARECER?.....	59
FERROPORT ATINGE 100% DE CONSUMO ELÉTRICO RENOVÁVEL	60
APS INAUGURA NA PRÓXIMA QUINTA-FEIRA NOVO VIADUTO NO PORTO DE SANTOS.....	61
APOIO DO FMM É DIVERSIFICADO E TEM ESPAÇO PARA PROJETOS DE P&D.....	62
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	63
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	63



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

GRUPO TRIBUNA REALIZA SUMMIT PORTO-INDÚSTRIA EM PIRACICABA

Evento acontece terça-feira (20), na fábrica da montadora sul-coreana Hyundai, no interior de São Paulo

Por Ted Sartori



Em julho, a missão internacional Porto & Mar na Coreia do Sul, realizada pelo Grupo Tribuna, esteve na fábrica da Hyundai no país asiático (Rodrigo Nardelli / TV Tribuna)

Levar o Porto até a indústria, debatendo temas atuais e que compõem o desenvolvimento dos dois setores. Este é o objetivo do Summit Porto-Indústria 2024, que será realizado terça-feira na fábrica da montadora sul-coreana Hyundai, em Piracicaba, no Interior de São Paulo.

“Mais do que fazer um evento de porto relacionado com a indústria na Baixada Santista, entendemos como importante levar o porto ao cliente. A indústria é cliente direta do porto e, com essa percepção, resolvemos ir com o setor portuário até a região industrial”, explica o consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues, que também será mediador do evento.

Maxwell elogiou a parceria da Hyundai nessa proposta. “Podemos considerar que essa é a relação verdadeira entre os dois setores. De nada adianta fazer um evento chamado Porto-Indústria somente para pessoas do porto. Esse é o compromisso do Grupo Tribuna com o fomento do debate com conteúdo de qualidade”, emenda.

Em junho, a Missão Internacional Porto & Mar Brasil - Coreia do Sul 2024, realizada pelo Grupo Tribuna, esteve na Coreia do Sul com uma delegação de aproximadamente 50 pessoas. Entre outros locais, a comitiva visitou a fábrica da Hyundai no país asiático. O momento é de difundir tudo o que foi aprendido durante a viagem para a Coreia.

“Devido ao grande interesse da delegação nessa visita, resolvemos fazer o Summit em Piracicaba, invertendo a ordem e levando o Porto para dentro da indústria”, ressalta o diretor comercial do Grupo Tribuna, Demetrio Amono. “Estamos sempre procurando trazer experiências disruptivas para nossos parceiros comerciais. Nada melhor do que fazer esta conexão Porto-Indústria, subindo a Serra para vivenciar e conhecer as demandas de uma indústria e de toda a sua cadeia de fornecedores”, emenda.

Sustentabilidade e valor agregado serão destaque no evento

O destaque da programação do Summit Porto-Indústria 2024 está na sustentabilidade e como a indústria pode agregar valor nas cargas, observa Maxwell Rodrigues.

“Somos um porto majoritariamente exportador de commodities (mercadorias de origem primária, principalmente agrícolas), mas isso não contribui para o aumento de empregos na região, por exemplo. O Brasil tem muita matriz de energia limpa e podemos ajudar o planeta industrializando uma parte do processo aqui, com indústrias sustentáveis ao invés de indústrias movidas a combustíveis fósseis”.



Maxwell lembra que, por conta da legislação brasileira, a mão de obra é mais cara no Brasil do que em outros países. Por isso é preciso pensar em outras vertentes. “Podemos impulsionar a indústria próxima ao porto de maneira sustentável. Isso somente o Brasil pode ter como diferencial competitivo”, resume.

Palestras

A primeira palestra, com início às 15 horas, será Energia Limpa - Motor de Impulsão do Porto e da Indústria. Um dos debatedores será Vitor Brasil Paixão da Costa, coordenador de Políticas Setoriais de Descar-bonização e Mudança do Clima do Ministério de Portos e Aeroportos.

“O tema é crucial para o futuro dos nossos portos e indústrias. A adoção de fontes de energia renováveis e práticas sustentáveis não só melhora a eficiência e competitividade do setor, mas também posiciona o Brasil como um líder global na busca por um desenvolvimento econômico mais sustentável. Discutir esses temas em um evento tão estratégico nos permite avançar na implementação de soluções concretas que beneficiarão toda a cadeia produtiva”, comenta.

Às 15h50, a segunda palestra será Tecnologias e desafios que convergem na relação do porto e da indústria. Ricardo Pupo Larguesa, diretor da T2S, está entre os debatedores e lembrou do que viu na Coreia do Sul, justamente na Hyundai.

“Podemos ver lá, de maneira quase didática, uma aplicação explícita do porto-indústria, que é a fábrica da Hyundai, cujo porto e a fábrica ocupam basicamente o mesmo espaço. Então, os carros já saem da fábrica direto para o navio. É claro que, no caso da Coreia do Sul e diferentemente do Brasil, eles têm uma necessidade muito grande dessa integração, porque o mercado interno deles é muito pequeno. Ou seja, todo o desenvolvimento industrial precisa se apoiar na globalização e na exportação. No Brasil, temos um mercado interno muito grande”, analisa.

Com início às 16h40, a terceira palestra será ZPE - Produzir, industrializar e exportar. Os palestrantes serão o secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos, Elias Júnior, e o consultor Luis Claudio Montenegro. “As Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) parecem ser o caminho de solução para a reindustrialização brasileira de forma competitiva e sustentável”, define Montenegro.

Diretor comercial da Bandeirantes Deicmar, Marcel Vilchez está entre os debatedores. “Quando a gente fala de porto-indústria, o porto é secundário. O ativo principal nesse negócio é a indústria. Ou seja, a partir do momento em que você começa a desenvolver um porto-indústria, significa que o seu processo de industrialização está sendo bem sucedido ou, pelo menos, está em um caminho de sucesso”, afirma.

Programação

11h30 Chegada à Fábrica/Almoço

13 horas Visita à Fábrica

14h45 Abertura

15 horas Palestra 1: Energia limpa - Motor de impulsão do Porto e da Indústria. Palestrante: Daury de Paula Júnior, promotor de Justiça do Meio Ambiente em Santos. Debatedores: Stefania Relva, diretora de transformação industrial do Instituto E+; Vitor Brasil Paixão da Costa, coordenador de Políticas Setoriais de Descarbonização e Mudança do Clima do Ministério de Portos e Aeroportos; e Maria Cristina Gontijo, advogada nas áreas do Direito Ambiental, Marítimo e Portuário, e auditora ambiental de Portos.

15h50

Palestra 2: Tecnologias e desafios que convergem na relação do Porto e da Indústria. Palestrante: Eduardo Bittencourt, presidente do Parque Tecnológico de Santos. Debatedores: Ricardo Osorio Trotti, diretor de Operações da Brasil Terminal Portuário, Ricardo Pupo, diretor da T2S; e Alexandre Billot Mori, gerente executivo de Operações Portuárias da Portocel.

16h40

Palestra 3: ZPE - Produzir, industrializar e exportar. Palestrante: Elias Júnior, secretário de Assuntos Portuários e Emprego de Santos; e Luis Claudio Montenegro, consultor. Debatedores: Adilson Luiz Gonçalves, membro do Conselho de Administração da Autoridade Portuária de Santos (APS); Marcel Vilchez, diretor da Bandeirantes Deicmar; e Flávio da Rocha, diretor da Eldorado Brasil Logística.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 19/08/2024

“FAZ ANOS QUE NÃO HÁ EXPANSÃO SIGNIFICATIVA DE CAPACIDADE PORTUÁRIA”, AFIRMA MARCUS VOLOCH

A Tribuna conversou com o vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada
Por Ted Sartori



"Santos é um dos principais problemas. Há necessidade de um novo terminal para assegurar um mínimo de crescimento", afirma o Vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada (Alexsander Ferraz / AT)

A falta de incremento na infraestrutura dos portos brasileiros, em especial no de Santos, a realidade da cabotagem no Brasil e o que poderia ser melhorado no setor estão entre os temas tratados pelo vice-presidente de Navegação da Log-In Logística Integrada, Marcus Voloch, em entrevista concedida para A Tribuna.

Qual é a realidade atual da cabotagem no Brasil?

O setor de cabotagem de contêineres se desenvolveu tremendamente nos últimos 25 anos. Desde a retomada dos serviços regulares, em 1998, quando havia apenas três navios operando, até hoje, o crescimento médio por ano (CAGR) tem sido próximo a 10%. Poucos setores no Brasil, talvez no mundo, crescem nesse ritmo e por tanto tempo. Atualmente há cerca de 25 navios porta-contêineres dedicados à cabotagem no Brasil, cobrindo desde a Argentina até Manaus, com regularidade e confiabilidade.

Qual seria a realidade ideal do mercado de cabotagem no Brasil?

Com relação à capacidade dos navios, estamos num cenário muito bom para o mercado, já que há quatro empresas com forte competição entre elas e opções para os clientes. A BR do Mar cumpriu parcialmente seu papel – fez com que mais navios viessem para o Brasil –, mas pontos importantes ainda ficaram de fora. A questão da tripulação é o mais importante, pois há falta de mão de obra, dificultando o uso de mais navios. Outros pontos dizem respeito à tributação do bunker (combustível do navio), desburocratização, afretamento por tempo, entre outros.

Muito se fala em ampliar a cabotagem, mas há espaço para muitas empresas?

O crescimento médio da cabotagem tem sido de 10% ao ano. Porém, ele não é linear. Sempre que há aumento expressivo de capacidade, o mercado acaba crescendo junto, já que o esforço comercial na conversão de carga do rodoviário para o transporte multimodal por cabotagem aumenta e, com isso, mais clientes convertem suas cargas. Apesar de não haver estatísticas 100% confiáveis, estima-se que a cabotagem de contêineres responda por menos de 6% da matriz de transportes nacional, mostrando que há espaço para maior penetração no mercado como um todo. Com mais navios, maior frequência e mais portos atendidos, a tendência é que o mercado da cabotagem cresça mais. Agora, trata-se de setor com altos custos envolvidos, difícil de operar e margens muito apertadas. De certa forma, parece muito com o setor aéreo, onde poucas empresas sobrevivem no

longo prazo, dada a necessidade intensiva de capital e a sensibilidade de preços e utilização dos ativos.

Atrair empresas para que enviem seus produtos por cabotagem depende muito de linhas fixas, ou seja, segurança de que ela terá sempre aquele percurso não seria interessante unir empresas para ter apenas um operador de cabotagem para otimizar o serviço?

Esse é um conceito interessante, mas de difícil compreensão por parte dos clientes e, principalmente, das autoridades concorrenciais. Fazendo um paralelo, quem tem mais idade vai recordar da época em que havia um pool de empresas aéreas na Ponte Aérea: Varig, Vasp, Transbrasil... Todas colocavam seus aviões em pool, de forma que havia muito mais voos diários e todas podiam vender assentos em todos os aviões do pool. Para o cliente, aumentava a frequência, ao mesmo tempo em que havia concorrência de preços, já que as empresas continuavam comercializando suas poltronas de forma independente. Para as empresas aéreas, havia racionalização de custos, já que se precisava de menos aeronaves, individualmente, para manter uma mesma malha e frequência de voos. Os VSA's (Vessel Sharing Agreement), termo técnico para esse conceito, são muito comuns nos grandes trades internacionais de transporte marítimo. Penso que seria interessante, para o mercado, ter quatro ou cinco partidas semanais, de Manaus para São Paulo, por exemplo, com um mesmo operador. No entanto, as autoridades concorrenciais têm certa dificuldade em aprovar esse tipo de cooperação operacional, mesmo sendo muito utilizada no mundo todo.

Como você avalia a infraestrutura disponibilizada nos portos brasileiros?

Temos um problema sério. Se olharmos em retrospectiva, faz anos que não há expansão significativa de capacidade portuária. Tivemos um grande incremento em Santa Catarina, há alguns anos, e em Santos, também há vários anos. Após esses dois saltos, não houve crescimento na capacidade operacional, ao passo que o volume de carga transportada, tanto na cabotagem como no longo curso, cresceu significativamente. Chegamos a um momento em que há um grande gargalo e os operadores de navios não têm conseguido mais crescer, já que os terminais portuários em diversos estados, não têm mais 'janelas' e tampouco têm conseguido aumentar a produtividade de forma significativa. Se tirarmos uma foto nesse momento, temos congestionamento em praticamente todos os portos do Sul ao Nordeste, com queda no nível de serviço para o cliente final e significativos aumentos de custos para os operadores de navios, seja em combustível, navio parado ou armazenagem, para citar alguns exemplos. Precisamos de mais terminais, principalmente em Santos, que concentra cerca de 40% do volume brasileiro.

E em relação ao Porto de Santos, quais são os prós e os contras nesse aspecto?

Santos é um dos principais problemas. Há necessidade de um novo terminal de contêineres para assegurar um mínimo de crescimento sustentável, com custos competitivos e melhores níveis de serviço para os clientes. É preciso levar em consideração que o Brasil ainda é um país relativamente modesto na corrente de comércio mundial, mas isso tem mudado rapidamente com as exportações agrícolas e importações crescentes de produtos manufaturados, e esbarramos nos portos sempre que nossa corrente de comércio exterior aumenta. Há gargalos no acesso terrestre ao Porto de Santos, há falta de capacidade e berços nos terminais portuários e precisamos aprofundar o canal de acesso para podermos utilizar plenamente os grandes navios internacionais, já que isso traria um belo aumento de produtividade, pois menos navios seriam necessários para um mesmo volume de carga.

*Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/08/2024*

MINISTÉRIO PÚBLICO QUER ACORDO PARA TRABALHADORES DO PORTO DE SANTOS PERSEGUIDOS NA DITADURA MILITAR MPF VAI SE REUNIR COM A AUTORIDADE PORTUÁRIA PARA DISCUTIR O TEMA

Por Ted Sartori



Em reunião, MPF coletou sugestões de ex-trabalhadores do Porto sobre como poderia ser reparado o ocorrido no período de repressão (Alexsander Ferraz/AT)

O Ministério Público Federal (MPF) deve se reunir no próximo mês com a Autoridade Portuária de Santos (APS) para iniciar a costura de um acordo envolvendo reparações aos trabalhadores portuários e às suas famílias por violações sofridas durante o regime militar, entre 1964 e 1985.

O motivo diz respeito aos danos causados pela colaboração da administração do Porto de Santos nos 21 anos de ditadura, quando perseguiu trabalhadores e coibiu atividades sindicais. No período, a Companhia Docas de Santos (CDS - até 1980) e a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) estiveram à frente do complexo portuário santista.

Em maio, houve uma reunião no MPF sobre o assunto, alvo de inquérito civil. Nesta sexta (16), um representante do órgão e outro do Ministério Público do Trabalho (MPT) estiveram na sede do Sindicato dos Petroleiros do Litoral Paulista (Sindipetro-LP) para ouvir sugestões de ex-trabalhadores e familiares a respeito do que poderia ser incluídos. O encontro foi promovido pelo Comitê Popular de Santos por Memória, Verdade e Justiça.

Pedido de desculpas público, indenizações pecuniárias, planos de saúde, concessão de bolsas de estudos, criação de espaços para manter a memória do que foi vivido na época e até mudança de nome de logradouros públicos foram lembradas. Há iniciativas que vão depender da criação de associações e de participação do Poder Público.

"Vamos fazer uma filtragem porque a gente já tinha pensado em alguns modos importantes de reparação, não só pecuniários. Agora, a ideia é chamar a empresa (APS) e perguntar se já analisou tudo e qual será a postura, ou seja, se o diálogo e a continuidade do acordo vão continuar", afirma o procurador do MPF em Santos, Ronaldo Ruffo Barbolomazi.

O procurador acredita que a postura da Autoridade Portuária tende a ser solícita. "Eles não se importam em conversar e admitiram informalmente a responsabilidade pelos atos, algo que não tinha ocorrido no início do nosso inquérito civil porque trocamos ofícios. No primeiro, disseram que não tinham responsabilidade", comentou.

As apurações que resultaram no inquérito sobre a CDS/Codesp foram realizadas em parceria com a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), que forneceu apoio científico e metodológico. O trabalho validou e ampliou pesquisa iniciada pelo ex-portuário Antônio Fernandes Neto, que também sofreu com retaliações nos anos de chumbo, e entrou com representação no MPF em 2018. "Nossa participação continua fazendo nosso papel de difundir o problema para a população e eles, investigando", afirma.

Documento aponta tortura e 'escravidão' A professora doutora da área de História, da PUC de São Paulo, Vera Lúcia Vieira, e mais sete pesquisadores, "viveram" o drama dos portuários ao olhar cerca de 25 mil documentos, que resultaram em um trabalho de 600 páginas que embasou o inquérito civil do MPF. A criação do Departamento de Vigilância Interna (DVI) do Porto, em 1966, estruturou o monitoramento.

Listas de trabalhadores considerados comunistas, torturas para que confessassem atos que não cometeram e, posteriormente, perda de direitos e condições insalubres de trabalho foram citadas.

"Em 1964, as Docas tinham 14 mil trabalhadores. Ela aumentou a sua produtividade em mais de 100% e terminou com 11 mil em 1985. Eles viviam condições similares à escravidão, com trabalho sábado e domingo sem receber e ininterruptamente por oito horas", exemplifica a pesquisadora.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 19/08/2024

PORTO - O DESAFIO ESTREIA NESTE SÁBADO A 4ª TEMPORADA NA TV TRIBUNA

Reality show pioneiro no setor portuário tem aumento no número de participantes
Por Ted Sartori



O programa contará com três equipes que terão a orientação de mentores indicados pela UniSantos (Reprodução)

Pioneiro ao abordar o universo portuário, o reality show Porto - O Desafio 2024 chega à quarta edição. A estreia acontece neste sábado (17), às 14h40, na TV Tribuna, logo depois da novela Cheias de Charme.

Uma das novidades é o aumento no número de participantes: de nove, na edição anterior, para 12 na atual, o que fez crescer a quantidade de programas a serem exibidos - de quatro para seis, um por semana.

“Todos terão a oportunidade de conhecer as operações portuárias por meio de provas que irão desafiar o conhecimento de cada um. Além disso, os grupos poderão ampliar seu network (rede de contatos) com executivos do setor e até com o presidente da Autoridade Portuária de Santos”, explica o apresentador e consultor para assuntos portuários do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Os 12 participantes serão divididos em três equipes e submetidos a uma série de atividades, como reuniões, trabalhos e processos relacionados ao objetivo do programa. Eles terão a orientação de mentores (profissionais especializados e indicados pela UniSantos).

“Muitas premiações estarão em jogo e irão contribuir muito com o projeto de cada grupo. Os participantes dessa edição serão surpreendidos com o nível da competição em busca de uma oportunidade no maior porto do Hemisfério Sul”, afirma Rodrigues.

O grupo vencedor ganhará um curso de pós-graduação e um curso de idiomas na UniSantos. Um ou mais competidores podem ganhar uma vaga de emprego em uma das empresas parceiras.

Sucesso

Maxwell atribui o sucesso do programa Porto - O Desafio à metodologia. “A estrutura está voltada em mostrar para as pessoas como ingressar no setor portuário”, afirma.

Além disso, lembra o apresentador, todos terão a oportunidade de aumentar seu conhecimento no setor ou até aprender pela primeira vez. Tudo isso com auxílio de mentores especialistas. “O projeto não entrega o peixe, mas proporciona o aprendizado de como pescar. Muito mais do que pescar, gera a oportunidade de saber onde estão os melhores peixes.

Aprendem a trabalhar em equipe, fortalecem habilidades como comunicação, gestão, conteúdo e enfrentamentos”, analisa.

A importância do programa para o setor portuário, observa o apresentador, está na inclusão da sociedade dentro do universo portuário. “Eu ainda não conheço um projeto no Brasil que trate desse tema assim como o Porto - O Desafio faz. É a verdadeira relação Porto-Cidade”, define.

Participantes

Bianca Muniz, 25 anos, de São Vicente, formada em Engenharia Química
Caroline dos Santos Ramos, 37 anos, de Santos, formada em Gestão de Comex
Daniel Pereira Guarani Cirineu, 39 anos, de Guarujá, formado em Rede de Computadores



Érica Barbosa Schmidt, 35 anos, de Santos, formada em Direito
Everton Santana de Souza, 32 anos, de São Vicente, formado em Administração
Iury Oliveira Chavier, 38 anos, de Santos, formado em Tecnologia em Marketing
Jessiane Machado Canuto, 29 anos, de Santos, formada em Engenharia de Produção
José Roberto da Silva Rocha, 54 anos, de Itanhaém, formado em Análise e Desenvolvimento de Sistemas
Leandro Gonçalves de Oliveira, 43 anos, de Santos, formado em Logística e Turismo
Mayara Alhessa dos Santos, 25 anos, de Santos. Formada em Engenharia de Produção
Thayane da Silva Vitorino, 32 anos, de São Vicente, formada em Logística
Vinícius Lima de Souza, 35 anos, de Santos, formado em Logística

Novos talentos

Os executivos que participam desta edição do Porto - O Desafio estão empolgados com a chance de lidar com novos talentos que vão surgir no decorrer das semanas de programa.

“Acho que basicamente a gente precisa de colaboradores que estejam realmente tecnicamente preparados para os desafios, mas acho também que as empresas têm que abrir as portas para quem ainda não tem experiência, ensinando e treinando, para que a gente consiga compor um quadro de colaboradores específicos para aquilo que a gente precisa”, afirma o diretor do Grupo Gelog, Blancher Sanches Sousa.

Gerente executivo de operações portuárias da Portocel, Alexandre Billot Mori lembra que todos têm buscado aprender com essa nova condição de, em um mesmo ambiente, haver quatro gerações. “É como a gente consegue, com habilidade e sabedoria, capturar o máximo de cada perfil geracional para, no final do dia, entregar resultado”, diz.

Já o diretor da Transtec World, Rogério Oliveira, acredita que o maior obstáculo é segurar o ímpeto do pessoal. “Essa turma vem pensando muito fora da caixa e, às vezes, deixa de pensar dentro da caixa. Em muitas ocasiões, a ansiedade de querer fazer o novo faz com que você esqueça como era feita a coisa. Você pode fazer o mesmo de uma maneira melhor, trazendo inovação. Que esses jovens tenham cada vez mais interesse, para que a mão de obra venha ao encontro do que a gente necessita: pessoas que pensam e planejam”.

Porto – O Desafio 2024 é uma realização do Grupo Tribuna, patrocinado por Grupo Gelog, Transtec World e Portocel e com apoio da Universidade Católica de Santos e do Grupo Incatep.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 19/08/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

CRESCIMENTO DA SAFRA LEVA PORTO DE ITAQUI A AMPLIAR TERMINAL DE GRÃOS

Setenta e três por cento dos grãos embarcados em Itaqui vão para China

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

O Porto de Itaqui (MA) prepara expansão do Terminal de Grãos do Maranhão, o Tegram. Esse terminal recebe 97% de toda a produção de grãos da região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). A decisão de investimentos, que prevê aportes de R\$ 1,5 bilhão em 18 meses, se justifica pela expansão na produção de grãos.

Levantamento feito pela agência Safras & Mercado para o Consórcio Tegram-Itaqui aponta para um aumento significativo na produção de soja na região do Matopi (Maranhão, Tocantins e Piauí), além de parte do Mato Grosso.



Vista aérea do Tegram do Porto de Itaquí/Foto: divulgação

A previsão é de um aumento de 8 milhões de toneladas de soja (+36,1%), levando a produção para 29,9 milhões de toneladas. Hoje, a produção de soja brasileira está em 163,2 milhões de toneladas e deve crescer 19,1%, saltando para 194,5 milhões de toneladas na safra 2032/2033.

Na região do Matopi, o estudo prevê também aumento na produção de milho, de + 4,6 milhões de toneladas, totalizando 17,8 milhões de toneladas (+ 34,5%). Isso

contribuirá para que a produção nacional de milho cresça 14,3%, saindo de 137,4 milhões para 157 milhões de toneladas.

O farelo de milho também terá crescimento de 9,1% na região e somará 1,9 milhão de toneladas; enquanto o aumento no país deve ser de 5,6%, somando 42,7 milhões de toneladas.

Itaquí precisa expandir

Em entrevista ao Estadão, o presidente do Consórcio Tegram-Itaquí, Marcos Pepe Bertoni, disse que os números reforçam a importância de investimentos em infraestrutura para escoar a produção do Arco Norte brasileiro. “Se não tiver expansão do terminal, os produtores não conseguirão exportar o excedente”, disse. Segundo ele, 73% dos grãos embarcados no Porto de Itaquí vão para a China e 8% para a Europa.

O investimento aguarda a autorização do Ministério dos Portos para que a obra da terceira fase comece. O projeto inclui construir um terceiro berço de atracação, com capacidade para até três navios simultaneamente, além da ampliação dos silos e armazéns.

A previsão é de que o terminal aumente a capacidade total em 30%, ou em 8,5 milhões de toneladas embarcadas. A ideia é passar dos atuais 16 milhões para 23,5 milhões de toneladas de grãos por ano e de 500 mil para 800 mil toneladas a capacidade estática dos armazéns.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 19/08/2024

ECONOMIA BRASILEIRA CRESCEU 1,1% NO SEGUNDO TRIMESTRE, DIZ FGV

De acordo com o estudo Monitor do PIB, que não é um indicador oficial da economia nacional, o Produto Interno Bruto brasileiro somou R\$ 5,437 trilhões, em valores correntes no segundo trimestre
Por Agência Brasil



As importações, que entram como um valor negativo no cálculo do PIB da economia nacional, cresceram 16,3% no período. Foto: Tânia Rego/Agência Brasil

A economia brasileira apresentou crescimento de 1,1% no segundo trimestre deste ano, na comparação com o trimestre anterior, segundo a pesquisa Monitor do PIB, da Fundação Getúlio Vargas (FGV).

De acordo com o estudo, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro somou R\$ 5,437 trilhões, em valores correntes

no segundo trimestre.

Na comparação com o segundo trimestre de 2023, a alta chegou a 2,9%, de acordo com a FGV. A taxa acumulada em 12 meses é de 2,3%.

A alta de 2,9% na comparação com o segundo trimestre do ano passado, foi influenciada pelos crescimentos de 5,3% no consumo das famílias, de 7,3% na formação bruta de capital fixo (isto é, os investimentos) e de 6,4% nas exportações.

Por outro lado, as importações, que entram como um valor negativo no cálculo do PIB, cresceram 16,3% no período.

O Monitor do PIB não é o indicador oficial do PIB, mas serve como uma prévia dos números divulgados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), através de seu Sistema de Contas Nacionais Trimestrais.

O PIB oficial do segundo trimestre será divulgado pelo IBGE no dia 3 de setembro.

Reforço para a economia

Em cerimônia no Palácio do Planalto na quarta-feira (14), o presidente Luiz Inácio Lula da Silva e o vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC), Geraldo Alckmin, anunciaram incremento de R\$ 42,7 bilhões para o Plano Mais Produção (P+P), coordenado pelo BNDES e que financia a política industrial.

A soma passa a R\$ 342,7 bilhões, com recursos do BNDES, da Finep e Embrapii, e reforço das linhas de crédito do Banco do Nordeste/BNB (R\$ 16,7 bi) e do Banco da Amazônia/ Basa (R\$ 14,4 bi), dando mais capilaridade e diversidade regional à NIB. Lançado em janeiro deste ano, junto à NIB, o Plano Mais Produção já contava com R\$ 300 bi do BNDES, Finep e Embrapii.

O total aportado pela Finep subiu de R\$ 40 bilhões para R\$ 51,6 bi. “Tudo isso não seria possível sem o fomento dos bancos públicos, como o BNDES, o BNB, o Banco da Amazônia, e das empresas e agências públicas, como a Embrapii e a Finep, além dos investimentos privados”, pontuou Lula.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 19/08/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

LEILÃO DO PRIMEIRO BLOCO DE CONCESSÕES DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DESTE ANO ACONTECE NESTA QUARTA-FEIRA (21)

Na ocasião serão arrendadas três áreas do Porto de Recife (PE), uma no Porto do Rio de Janeiro (RJ) e uma no Porto do Rio Grande (RS)



Foto: Porto do Rio Grande (RS)

Brasília, 19/08/2024 - A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) vai realizar o primeiro bloco de arrendamentos portuários deste ano na próxima quarta-feira (21). O leilão, que vai acontecer na B3, em São Paulo, conta com cinco áreas.

Entre os terminais estão o REC08, REC09 e REC10, localizadas no Porto de Recife (PE); o RIG10 que fica no Porto do Rio Grande (RS); e o RDJ06, no Porto do Rio de Janeiro (RJ). A transmissão será feita pelo canal de YouTube da ANTAQ.

As cinco áreas estavam contempladas no leilão estimado para o dia 23 de maio de 2024, mas que precisou ser adiado para agosto deste ano considerando o estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul.

Sobre a licitação

De acordo com os estudos, o valor total a ser investido nessas cinco áreas chega a R\$ 73,9 milhões. Todos esses terminais serão arrendados no modelo simplificado com prazo de no máximo 10 anos sem possibilidade de prorrogação.

O REC08 é destinado à movimentação e armazenagem de graneis sólidos vegetais e tem previsão de investimentos diretos na casa dos R\$ 50,9 milhões. Para o REC09, que é dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, especialmente arroz, a expectativa é de investimentos na casa dos R\$ 2,2 milhões.

Por sua vez, o RDJ06, que armazena e movimenta carga geral líquida, prevê R\$ 10,1 milhões em investimentos. O terminal REC10 vai movimentar e armazenar graneis sólidos e cargas gerais e a estimativa de investimento é de R\$ 2,9 milhões. Para o RIG10 a expectativa é de investimentos de R\$ 7,8 milhões, o terminal movimenta e armazena carga geral.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários

Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/08/2024

PROJETOS DE CONCESSÃO DAS HIDROVIAS DOS RIOS PARAGUAI E LAGOA MIRIM SÃO DISCUTIDOS NA MISSÃO MERCOSUL

Os dois empreendimentos hidroviários têm potencial integrador para os países que integram o Mercosul

Projetos de concessão das hidrovias dos rios Paraguai e Lagoa Mirim são discutidos na missão Mercosul



Os dois empreendimentos hidroviários têm potencial integrador para os países que integram o Mercosul

Brasília, 16/08/2024 - Desde o início da semana, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) realiza a missão Mercosul, que promoveu diálogos e troca de experiências sobre o setor hidroviário e portuário com países como a Argentina e o Uruguai

A comitiva da Agência contou com a participação do diretor-geral, Eduardo Nery, o diretor Alber Vasconcelos e servidores da Superintendência Especial de Estudos e Projetos Hidroviários e da assessoria de

Relações Internacionais.



Na última quinta-feira (15), Nery falou sobre a ligação direta entre o desenvolvimento dos países do Mercosul e as concessões hidroviárias durante o painel, em que esteve presente, do Mercosul Export, promovido pelo Brasil Export, que tratou do desenvolvimento do transporte aquaviário de cargas entre os países do Mercosul.

“Não há dúvidas de que um dos projetos de infraestrutura mais integradores que temos em andamento na Agência é o da hidrovia do Rio Paraguai. O empreendimento vai beneficiar cinco países e fazer com que uma via de transporte de carga possa ser utilizada de maneira eficiente e operacional”, destacou o diretor-geral.

Por sua vez, o diretor Alber Vasconcelos, pontuou que o projeto de concessão da Hidrovia de Lagoa Mirim vai permitir que haja uma programação para os períodos de seca evitando que a via fique inoperante. “Com a concessão, será possível ter manutenção de dragagem que vai permitir a trafegabilidade no período de seca”, disse.

Ele também destacou no Painel “As potencialidades de tecnologias aplicadas à navegação fluvial e marítima”, que aconteceu na sexta-feira (16), o compromisso da ANTAQ com a sustentabilidade e com o aperfeiçoamento dos levantamentos de dados do setor a fim de subsidiar políticas públicas mais estratégicas.

Uruguai

Na quarta-feira (14), durante a visita ao Porto de Montevideo, no Uruguai, os representantes da ANTAQ conheceram a operação de transbordo de minério de ferro na estação flutuante da LHG Mining.

No Uruguai, os membros da ANTAQ também se reuniram com representantes da Administração Nacional de Portos (ANP), com o vice-presidente do país em exercício, o Capitão de Mar e Guerra (R), Daniel Loureiro, e o embaixador do Uruguai no Brasil, Guillermo Valles.

Além disso, foi feita uma visita ao Terminal Cuenca del Plata e uma reunião com o ministro interino das Relações Exteriores do Uruguai, Nicolás Albertoni, para tratar da concessão das hidrovias do Rio Paraná e de Lagoa Mirim, dois projetos prioritários para a Agência.

Os servidores da casa estiveram ainda no I Fórum Fluvial Sul-Americano, que visa a criação de um espaço de diálogo, cooperação e ação focado na gestão integrada e sustentável dos recursos hídricos e dos sistemas fluviais na América do Sul.

Argentina

Na etapa argentina da missão, na segunda-feira (12), a comitiva foi recebida pelo embaixador do Brasil na Argentina, Julio Bitelli, e pelo ministro conselheiro da embaixada, Mauricio Fávero, a fim de alinhar os principais pontos sobre a exploração e o desenvolvimento da Hidrovia do Rio Paraguai.

Pela tarde, para debater o mesmo tema, os representantes da ANTAQ conversaram com empresas de navegação e agentes governamentais para o encontro “Hidrovia Paraná-Paraguai: um Corredor Estratégico para a Integração Regional”. Na reunião, o diretor-geral, Eduardo Nery, apresentou o que está sendo elaborado pela Agência para o projeto da hidrovia, pensando na melhor forma de desenvolvimento do Rio Paraguai.

Na terça-feira (13), o grupo foi até o Porto de Dock Sud e visitou as instalações do EXOLGAN, do Grupo ITL, onde conferiu as operações realizadas pelo terminal de contêineres. Na sequência, a comitiva reuniu-se com a presidente do Consórcio de Gestão do Porto de Dock Sud, Carla Monrabal, e demais representantes da sua equipe.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 19/08/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES E CGU PROMOVEM WORKSHOP SOBRE INTEGRIDADE E TRANSPARÊNCIA

Evento inédito discutirá práticas de ética nos dias 20 e 21 de agosto, mobilizando setores público e privado

Nesta terça (20) e quarta-feira (21), Brasília será palco do Workshop Integridade em Foco, promovido pelo Ministério dos Transportes (MT) em parceria com a Controladoria-Geral da União (CGU). Inédito, o evento reunirá líderes e especialistas dos setores público e privado do país com o objetivo de aprofundar o debate sobre integridade, transparência e compliance nas instituições.

A abertura contará com as presenças dos ministros dos Transportes, Renan Filho; da Controladoria-Geral da União, Vinicius Marques de Carvalho; da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, Esther Dweck; e do Tribunal de Contas da União (TCU) Bruno Dantas, entre outras autoridades. Profissionais de imprensa poderão acompanhar o evento presencialmente, sem necessidade de credenciamento prévio.

Detalhes sobre o workshop e toda a programação estão disponíveis no site.

SERVIÇO

O quê: Workshop Integridade em Foco – Unindo Setores Público e Privado

Abertura: Terça-feira (20), às 9h30

Onde: Auditório do Ministério dos Transportes – Esplanada dos Ministérios, Bloco R, Subsolo/Brasília-DF

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

Data: 19/08/2024



Fazendo o mundo mais ágil.

PORTAL PORTO GENTE

RESOLUÇÃO DA ANTT FORTALECE OPERAÇÕES FERROVIÁRIAS NO BRASIL

Redação Portogente

Alper destaca impactos das normas da ANTT na segurança e operação do transporte ferroviário de cargas e revela crescimento de 36,5% no setor



A recente Resolução nº 6.031/2023 da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) trouxe melhorias ao setor ferroviário brasileiro após regulamentar as "operações acessórias ao serviço de transporte ferroviário de cargas". A normativa visa aumentar a segurança jurídica nas relações comerciais e operacionais entre as concessionárias de ferrovias e outras empresas do setor, além de coibir possíveis abusos.

Imagem: Freepik

Denis Teixeira, vice-presidente de Alper Cargo, divisão de Transportes da Alper Seguros, esclarece que, embora a resolução se refira ao transporte de passageiros como seu foco principal, ela incentiva uma adequação geral das empresas às novas exigências legais. "Acreditamos que as empresas prestadoras deste serviço já tenham operações robustas e apólices contratadas em produto adequado para operar. As que eventualmente ainda não se adequaram às necessidades da nova Lei, assim o devem fazer para a segurança da operação, dos usuários e também para continuar a ter a liberação da ANTT para o exercício de seu propósito", aponta.

Para Teixeira, a robustez das apólices de seguro das grandes empresas do setor ferroviário se dá porque são fortemente fiscalizadas pela ANTT. "Inclusive a Alper possui hoje em sua carteira de clientes segurados uma das maiores empresas do Brasil no setor nessa modalidade de Transporte Ferroviário", revelou. Nos últimos dois anos, houve um aumento de 36,5% na carteira de bens transportados por ferrovia protegidos pela Alper Seguros.

No Brasil, o seguro de transporte ferroviário, conhecido como Responsabilidade Civil do Transportador Ferroviário de Carga (RCTF-C), é obrigatório e deve ser contratado pelas empresas que operam nas ferrovias por exigência da ANTT. Apesar da obrigatoriedade, o seguro ferroviário é considerado competitivo no mercado. "Normalmente não é um seguro caro, inclusive o trecho ferroviário possui taxas bem mais atrativas no mercado segurador do que o seguro dos trechos rodoviários", destacou o vice-presidente da Alper Seguros, que também explicou que a precificação normalmente não depende mais da distância percorrida, mas sim do volume e histórico de sinistralidade e segurança na operação.

A Alper Seguros, com sua vasta experiência e carteira de grandes clientes no setor ferroviário, se posiciona como uma referência em seguros para operações ferroviárias no Brasil, garantindo que as empresas estejam sempre em conformidade com as novas regulamentações e protegidas contra riscos operacionais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/08/2024

APS INAUGURA NESTA QUINTA-FEIRA NOVO VIADUTO NO PORTO DE SANTOS

Redação Portogente

A obra facilitará o fluxo de veículos com destino ao cluster de celulose

Nesta quinta-feira, 22 de agosto, às 10h, serão inaugurados o novo viaduto e o viário interno, que facilitarão o fluxo de veículos com destino ao cluster de celulose no Porto de Santos, nas proximidades do terminal portuário da Eldorado Brasil. A obra, que durou 22 meses e teve o investimento de R\$ 139 milhões, tem como objetivo dar mais fluidez ao trânsito na região e, apenas durante a cerimônia de inauguração das estruturas viárias, algumas alterações serão realizadas no tráfego de veículos.



Foto: Divulgação/APS

Segundo a Guarda Portuária, a Avenida Ismael Coelho de Souza (via interna) permanecerá com o fluxo interrompido após o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepon), sendo permitido o acesso apenas aos veículos que participarão da cerimônia de inauguração. A Avenida Governador Mario Covas Júnior (via perimetral), entretanto, não sofrerá alterações no trânsito.

Após a inauguração e a desmobilização dos materiais utilizados no evento, o viaduto será liberado para o fluxo geral de veículos. Vale destacar que a Avenida Ismael Coelho de Souza passará a ter sentido único, com acesso pela Capitania dos Portos e saída, exclusivamente, pelo novo viaduto.

Além disso, devido ao aumento esperado no fluxo de veículos, será proibido o estacionamento ao longo da Ismael Coelho de Souza. A via estará devidamente sinalizada para garantir a segurança viária e a fluidez das operações portuárias.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/08/2024

PORTO DE SANTOS REESTRUTURA-SE COM PRÁTICAS VERDES

Editorial Portogente

Dois séculos atrás, os recursos energéticos eram quase exclusivamente do sol.

Enquanto portos buscam, mundialmente, soluções de fontes de energia sustentáveis, o Porto de Santos tem o privilégio de receber parte da energia que consome de fonte renovável. Inaugurada em 1910, a Usina Hidrelétrica de Itatinga é um projeto de valor ambiental importante, já que o seu sistema de captação de água respeita a natureza e não causa grandes alterações no fluxo natural do rio Itatinga, ao produzir energia pelo modelo a fio d'água.



Foto: Divulgação

Veja mais: Logística: e o plano B? - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116048-logistica-e-o-plano-b>

Com o lançamento do edital para interessados na doação de estudos para possível concessão da Usina e sugestões que incluem gestão turística e ambiental da vila, bem como diversificação da energia produzida no complexo, a Autoridade Portuária de Santos (APS) demonstra compromisso com as práticas ESG e o planejamento estratégico de longo prazo. Assim, levar o Porto de Santos a uma posição de destaque como Porto Verde.

Veja mais: Porto Verde como padrão de produtividade - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/113299-porto-verde-como-padrao-de-productividade>

Dentro dos estudos há, também, a previsão da construção de uma usina de hidrogênio verde, gerado a partir da eletrólise da água e por meio de fontes renováveis. O hidrogênio aparece como alternativa de combustível no setor de transporte, fazendo a combinação ideal em conjunto com a cidade de Santos que possui o segmento logístico como parte principal de sua economia. A implantação dessa usina levaria pelo menos 5 anos, o que faz ser urgente o início desse processo.

Veja mais: Navios Verdes: a estrada para zerar emissões no transporte marítimo - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116032-navios-verdes-a-estrada-para-zerar-emissoes-no-transporte-maritimo>

A diversificação da energia gerada na Usina de Itatinga, além do hidrogênio, também deveria analisar sistemas híbridos de geração, com a utilização de vento e sol, bem como outras fontes alternativas, aumentando a potência gerada com a vantagem da utilização da infraestrutura já existente. Sistemas híbridos de geração de energia trazem uma maior segurança e estabilidade ao fornecimento de eletricidade.

Veja mais: O Sol a Serviço do Brasil - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115886-o-sol-a-servico-do-brasil>

Essas iniciativas são essenciais para pavimentar o futuro que, apesar de parecer distante, se aproxima de maneira fugaz. Os investimentos em processos e tecnologias que reduzem o impacto no meio ambiente, além do óbvio benefício ao planeta, também trazem aumento da eficiência; podem reduzir custos e, no caso da geração híbrida, de outro modo, trazer lucros que podem ser



reinvestidos. Entretanto, é indispensável um planejamento para assegurar eficiência e uma abordagem organizada ao desenvolvimento.

Veja mais: Porto de Santos e a rota bioceânica do Atlântico ao Pacífico - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115431-porto-de-santos-ante-a-rota-bioceanica-do-atlantico-ao-pacifico>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 19/08/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AGRONEGÓCIO E OS DESAFIOS DA PRINCIPAL FORÇA DA ECONOMIA NACIONAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

Os números das exportações do agronegócio brasileiro em julho deste ano são mais do que animadores. O recorde histórico demonstra a força e a vitalidade do setor, que se consolida como um dos principais motores da economia nacional. A soja, a carne bovina, o açúcar e outros produtos agrícolas brasileiros continuam a conquistar novos mercados e a gerar divisas para o País.

A importância do agronegócio para a balança comercial brasileira é inegável. O setor representa quase metade das exportações nacionais e gera empregos e renda para milhões de brasileiros. Além disso, o agronegócio nacional tem se destacado pela sua capacidade de inovar e de se adaptar às mudanças climáticas e às demandas dos consumidores internacionais.

No entanto, para que o agronegócio brasileiro possa continuar crescendo e se consolidando com protagonismo no cenário global, é fundamental que o Governo e a sociedade civil invistam em infraestrutura, pesquisa e desenvolvimento. A expansão da produção agrícola exige investimentos em logística, como a construção e a melhoria de rodovias, ferrovias e portos, para garantir o escoamento da produção e reduzir os custos de transporte.

A falta de infraestrutura adequada é um dos principais gargalos para o crescimento do agronegócio brasileiro. A dificuldade em escoar a produção, especialmente em períodos de safra, pode levar à perda de qualidade dos produtos e à redução da competitividade dos produtores brasileiros no mercado internacional.

Além da infraestrutura, é preciso investir em pesquisa e desenvolvimento para aumentar a produtividade e a qualidade dos produtos agrícolas. O desenvolvimento de novas tecnologias e a adoção de práticas sustentáveis são essenciais para garantir a competitividade do agronegócio brasileiro no longo prazo.

A valorização do agronegócio brasileiro no cenário internacional também exige que o Governo continue a negociar acordos comerciais com outros países. A abertura de novos mercados e a redução de barreiras tarifárias são fundamentais para aumentar as exportações e gerar mais renda para os produtores.

O agronegócio brasileiro vive um momento de grande expansão. No entanto, para que esse crescimento seja sustentável, é preciso investir em infraestrutura, pesquisa e desenvolvimento, e em políticas públicas que promovam a competitividade do setor. Ao fazer isso, o Brasil estará fortalecendo sua posição como um dos principais produtores de alimentos do mundo e contribuindo para a segurança alimentar global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024



NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ATRASOS 1

O índice de atrasos em navios que embarcam as exportações brasileiras de café chegou a 60% no mês passado, em julho, segundo dados do BoleM Detention Zero. De acordo com o levantamento, elaborado pela startup ElloX e pelo Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Cecafé), dos 277 cargueiros utilizados no transporte da commodity em julho, 167 tiveram alterações nas escalas ou sofreram atrasos. O maior prazo de espera foi registrado no Porto de Santos (SP): 55 dias entre a abertura do primeiro e do último deadline.

ATRASOS 2

Além de ter registrado o maior prazo de espera, o Porto de Santos teve o mais alto índice de atrasos, 77%, atingindo 105 dos 136 navios que escalaram no complexo marítimo para o carregamento cafeeiro. O cais santista se mantém como o líder nos embarques do grão, tendo respondido por 68,7% das exportações cafeeiras no País em julho.

ATRASOS 3

No Porto do Rio de Janeiro (RJ), o segundo maior exportador dos cafés do Brasil, com representatividade de 28,2% no acumulado de 2024, o índice de atrasos foi de 60% em julho, o que envolveu 43 dos 72 navios destinados às remessas do produto.

ATRASOS 4

Para o diretor técnico do Cecafé, Eduardo Heron, a continuidade dos altos índices de navios com alteração de escalas e rolagens de carga contribui para a lotação dos pátios dos terminais portuários, o que eleva o tempo de espera das embarcações e impede o recebimento das cargas containerizadas destinadas, diariamente, às exportações. “Continuamos observando a chegada de cargas do interior que são impedidas de entrar nos terminais portuários, porque os pátios estão abarrotados, e é a partir desse ponto que começam os custos imprevistos e elevadíssimos aos exportadores brasileiros. Isso revela o esgotamento da infraestrutura e a necessidade de ampliação da capacidade física de armazenamento de contêineres nos portos”, destacou.

LISBOA

O Porto de Lisboa bateu um novo recorde no mês passado, tendo registrado o maior movimento de passageiros de cruzeiros para julho. No total, o complexo marítimo recebeu 58.141 passageiros, 6% a mais do que o de julho de 2023, quando o resultado chegou a 54.992 passageiros. Segundo o presidente da Administração do Porto de Lisboa (APL), Carlos Correia, “este recorde evidencia não apenas a atratividade crescente da cidade de Lisboa como destino de cruzeiros, mas também o nosso compromisso em continuar a investir na melhoria das infraestruturas e serviços portuários do Porto de Lisboa, promovendo um turismo sustentável e de qualidade”.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/08/2024

NACIONAL - EXPORTAÇÕES DO AGRO BRASILEIRO REGISTRAM NOVO RECORDE EM JULHO

Setor cresce 8,8% em relação ao mesmo período de 2023, impulsionado por aumento nas vendas de soja, carnes e café

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As exportações do agronegócio brasileiro atingiram em julho US\$ 15,44 bilhões (aproximadamente R\$ 75,48 bilhões), estabelecendo um novo recorde para o mês e marcando o maior valor exportado no ano até agora. O desempenho reflete um crescimento de 8,8% em comparação aos US\$ 14,20 bilhões (cerca de R\$ 69,45 bilhões) registrados em julho de 2023, consolidando a importância do setor para a economia nacional.



No acumulado de janeiro a julho deste ano, as exportações do agronegócio totalizaram US\$ 97,80 bilhões (R\$ 477,84 bilhões), representando um recorde histórico para o período. Foto: José Medeiros/Sudeco

Os principais setores que contribuíram para esse resultado expressivo foram o complexo soja, carnes, complexo sucroalcooleiro, produtos florestais e café. Juntos, eles representaram 82,5% das exportações do agronegócio em julho. Entre os destaques estão o aumento nas exportações de soja em grãos para a China, que continua a ser o maior mercado para o produto brasileiro, além do crescimento

expressivo de 19,2% nas exportações de carnes, com ênfase na carne bovina e suína.

As exportações de carne bovina, em particular, tiveram um grande desempenho em julho, atingindo US\$ 1,14 bilhão (R\$ 5,58 bilhões), um aumento de 34,0% em relação ao mesmo mês do ano anterior. O volume exportado também foi recorde, com 265,7 mil toneladas, refletindo um crescimento de 43,9% em comparação a julho de 2023. A China se destacou como o principal destino da carne bovina brasileira, respondendo por mais da metade do volume exportado, seguida pelos Estados Unidos, Emirados Árabes Unidos e Filipinas.

“O desempenho excepcional da balança comercial do agronegócio em julho, o melhor resultado para este mês nos últimos anos, é um reflexo claro da dedicação de toda a equipe do Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária), sob a liderança do Ministro Carlos Fávaro. A estratégia de abrir cada vez mais mercados e fortalecer as relações diplomáticas tem permitido que produtos como soja, açúcar e carnes atinjam números históricos. Continuaremos focados em manter essa trajetória de crescimento, buscando novos recordes e solidificando o Brasil como líder global no agronegócio”, destacou Roberto Perosa, secretário de Comércio e Relações Internacionais do Ministério da Agricultura e Pecuária.

No acumulado de janeiro a julho de 2024, as exportações do agronegócio totalizaram US\$ 97,80 bilhões (R\$ 477,84 bilhões), um recorde histórico para o período. O montante representa um incremento de 1% em relação aos US\$ 96,87 bilhões (R\$ 473,14 bilhões) exportados nos primeiros sete meses de 2023. Produtos como açúcar de cana em bruto e soja em grãos tiveram aumento expressivo nas quantidades embarcadas, contribuindo para o resultado positivo.

Considerando os últimos 12 meses, de agosto de 2023 a julho de 2024, as exportações do agronegócio brasileiro totalizaram US\$ 167,41 bilhões (R\$ 817,84 bilhões), um crescimento de 3,2% em comparação aos US\$ 162,24 bilhões (R\$ 791,79 bilhões) registrados nos 12 meses anteriores. O agronegócio continua a desempenhar um papel essencial na balança comercial do Brasil, representando 49,3% do valor total das exportações entre janeiro e julho de 2024.

Importações

As importações de produtos agropecuários também registraram um crescimento significativo em julho de 2024, subindo 25,4% e alcançando US\$ 1,74 bilhão (R\$ 8,49 bilhões), em comparação aos US\$ 1,39 bilhão (R\$ 6,78 bilhões) importados no mesmo mês do ano anterior, estabelecendo um novo recorde na série histórica. Além das importações de produtos agropecuários, houve aumento nas importações de insumos para o agronegócio. Os fertilizantes, por exemplo, cresceram 22,5%, e os de nutrição animal, que registraram um aumento de 12,4%, ambos considerados essenciais para a produção agropecuária.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

NACIONAL - BRASIL-CHINA: 50 ANOS DE DIPLOMACIA COM O PRINCIPAL IMPORTADOR DE PRODUTOS DO PAÍS

Foram exportados para o país asiático mais de US\$ 58 bilhões entre agosto de 2023 e julho de 2024, alta de 10% em relação ao período anterior

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Sendo uma relação bilateral, o Brasil também importou produtos do país asiático, como produtos florestais e têxteis. As importações somam aproximadamente US\$ 1,18 bilhão

Os 50 anos de diplomacia entre Brasil e China foram comemorados na última quinta-feira (15). As relações diplomáticas que, anos depois, fariam do país asiático o principal parceiro comercial do Brasil tiveram início no dia 15 de agosto de 1974.

“É determinação do presidente Lula que retomemos as boas relações diplomáticas com os países. Nestes 50 anos, vemos muitas oportunidades comerciais com a China, tanto que ela se tornou nosso maior parceiro. Aqui no Mapa (Ministério da Agricultura e Pecuária) trabalhamos para que tenhamos mais progressos bilaterais econômicos”, destacou o ministro da pasta, Carlos Fávaro.

Segundo o Ministério de Relações Exteriores, a relação bilateral está estruturada na Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban), criada em 2004, que foi alçada ao nível de parceria estratégica global em 2012 e neste ano comemora-se 20 anos de sua criação.

De acordo com a Secretaria de Comércio e Relações Internacionais do Mapa (SCRI), entre agosto de 2023 e julho de 2024, a China foi o principal destino das exportações brasileiras do agronegócio, totalizando US\$58,60 bilhões (aproximadamente R\$286,38 bilhões). Houve um aumento de 10% em comparação ao período anterior. Em 2023, as exportações para a China atingiram um recorde de mais de US\$ 60 bilhões (cerca de R\$ 293,40 bilhões), um crescimento de mais de US\$ 9 bilhões (R\$ 44,01 bilhões) em relação a 2022. O

Brasil exportou US\$ 28,44 bilhões (R\$ 139,14 bilhões) em produtos agrícolas para a China no primeiro semestre de 2024.

Os principais produtos exportados para a China são soja, milho, açúcar, carne bovina, carne de frango, celulose, algodão e carne suína in natura.

Sendo uma relação bilateral, o Brasil também importou produtos do país asiático, como produtos florestais e têxteis. As importações somam aproximadamente US\$ 1,18 bilhão (R\$5,76 bilhões).

“As relações diplomáticas entre Brasil e China, especialmente sob a gestão do presidente Lula e do ministro Carlos Fávaro, alcançaram um patamar sem precedentes. Da diplomacia bem-sucedida, colhemos os frutos de negociações comerciais robustas, que consolidaram a China como o nosso principal parceiro estratégico no agronegócio”, ressaltou o secretário da SCRI, Roberto Perosa.

Um importante fator para o crescimento das exportações foi que, em março de 2024, a China habilitou 38 novas plantas frigoríficas brasileiras, sendo 34 frigoríficos e quatro entrepostos comerciais, o maior número de habilitações concedidas até então. O número de empresas do país habilitadas aumentou de 106 para 144.

Carlos Fávaro já realizou duas missões ministeriais na China. A última foi em junho deste ano, em comitiva com o vice-presidente da República, Geraldo Alckmin. Durante a missão, o Governo Federal fechou um acordo para promover o café brasileiro na maior rede de cafeterias chinesa, prevendo a compra de aproximadamente 120 mil toneladas de café.

Para manter o diálogo e as boas relações comerciais, atualmente a China é o único país que conta com dois postos de adidos agrícolas brasileiros em Pequim.

Perosa ainda afirma que a restauração de um diálogo frutífero com o país asiático permite avanços significativos, como a expansão das exportações de produtos-chave, fortalecendo ainda mais o papel do Brasil no cenário global.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

NACIONAL - REUNIÃO PARTICIPATIVA VAI DEBATER SANDBOX REGULATÓRIO PARA RODOVIAS

Sessão pública acontece no dia 20 de agosto, das 14h às 18h, no miniauditório da sede da ANTT

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A expectativa é de que o Sandbox Regulatório contribua para a modernização das práticas de inspeção e o fortalecimento das políticas de descarbonização nas rodovias federais. Foto: Reprodução/MT

A Agência Nacional dos Transportes Terrestres (ANTT) vai realizar a Reunião Participativa n. 12/2024 para discutir e receber contribuições acerca da proposta de implementação do Sandbox Regulatório para “Inovação na Inspeção de Tráfego e Descarbonização”.

A sessão pública acontece nesta terça-feira, dia 20, das 14h às 18h (horário de Brasília), no miniauditório da sede da ANTT, em Brasília (DF), de forma híbrida, presencial e com transmissão pelo canal ANTT no YouTube.

Durante a reunião, serão discutidas as possibilidades de implementação dessa nova abordagem, permitindo que as concessionárias testem e validem soluções tecnológicas em um ambiente controlado antes de uma eventual adoção mais ampla. A expectativa é que a implementação do Sandbox Regulatório contribua para a modernização das práticas de inspeção e o fortalecimento das políticas de descarbonização nas rodovias federais.

O período para envio das contribuições escritas vai até as 18h do dia 28 deste mês, horário de Brasília.

Informações e esclarecimentos adicionais poderão ser obtidos pelo e-mail rp012_2024@antt.gov.br.

O Sandbox Regulatório é um ambiente regulatório experimental, estabelecido pela Resolução ANTT nº 5.999, de 3 de novembro de 2022, que permite a aplicação de tecnologias inovadoras e novos métodos de trabalho no setor de transporte. O foco desta iniciativa é a inspeção de tráfego em rodovias federais concedidas, promovendo a integração de práticas que possam, simultaneamente, aprimorar a eficiência das inspeções e contribuir para a descarbonização do transporte rodoviário.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

REGIÃO SUDESTE - LEILÃO DA RECEITA FEDERAL TEM SMARTPHONES, NOTEBOOKS E VEÍCULOS

Propostas serão recebidas das 10h do dia 22 até as 18h do dia 26 de agosto

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A Receita Federal destaca que todas as mercadorias do po “celular/acessório” que serão leiloadas não poderão ser comercializadas, ainda que arrematadas por pessoa jurídica.
Foto: Arquivo/Receita Federal

No dia 27 de agosto, a Receita Federal em São Paulo realizará mais um leilão regional de mercadorias apreendidas ou abandonadas. O leilão será conduzido pela Alfândega de Guarulhos e inclui 208 lotes no total. Entre as mercadorias, há smartphones, notebooks, tablets, switches, componentes e periféricos de informática, acessórios e peças de celular, fones de ouvido, microfones, instrumentos musicais, mesas de som, câmeras, sensores, perfumes, relógios, bolsas, itens de vestuário, patinetes e veículos.

Há também ferramentas, luminárias, automóveis de passeio e ônibus, assim como veículos na condição de sucata com reaproveitamento de peças e resíduos para destruição ou inutilização.

O leilão será realizado de forma eletrônica e o período de recebimento das propostas vai das 10h do dia 22 até as 18h do dia 26 de agosto. A sessão para lances está prevista para às 10h do dia 27 (horário oficial de Brasília).

Os lotes estarão disponíveis para visitação de 19 a 23 de agosto, em diversos locais e Unidades da Receita Federal no estado de São Paulo (Araraquara, Santos, Santo Andr e, São Paulo, Guarulhos, Bauru, Taubat e, Sorocaba e São Bernardo do Campo) e poderão ser examinados, mediante agendamento, em dias de expediente normal, nos endereços, datas e horários indicados no edital do leilão. Os licitantes ter o 30 dias para retirada dos lotes arrematados.

Vale destacar que as mercadorias do tipo “celular/acessório” não poderão ser comercializadas, ainda que arrematadas por pessoa jurídica.

O edital, relação das mercadorias, fotos e demais informações relativas ao leilão podem ser encontrados na página:

<http://www25.receita.fazenda.gov.br/sle-sociedade/portal/edital/800100/2/2024>

A Receita Federal alerta para a realização de transmissões ao vivo (lives) fraudulentas que simulam leilões de mercadorias apreendidas em plataformas de compartilhamento de vídeos na Internet. É importante salientar que a participação nos leilões eletr nicos da Receita Federal se d  exclusivamente por meio do serviço “Sistema de Leilão Eletr nico”, acessado via Centro Virtual de Atendimento ao Contribuinte (e-CAC) mediante o uso de identidades digitais da conta GOV.BR com nível de confiabilidade Prata ou Ouro.

Além disso, o pagamento das mercadorias arrematadas em leilão é feito através de Documento de Arrecadação de Receitas Federais (Darf) e nunca mediante depósitos ou transferências para contas de terceiros.

Mais informações sobre como participar dos leilões estão disponíveis no site da Receita Federal:

<https://www.gov.br/receitafederal/pt-br/assuntos/leilao>

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

REGIÃO SUDESTE - TARIFAS DE PEDÁGIO EM SP TER O CORTE DE ATÉ 52% COM NOVAS CONCESSÕES RODOVIÁRIAS

Trechos incluem praças da Rota Sorocabana e Nova Raposo; que também oferecem descontos para usuários frequentes

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



De acordo com o Governo de São Paulo, na Rota Sorocabana, a queda nas tarifas em cinco praças vai variar entre 21,5% e 22,6%, o que representa uma redução de R\$ 1,13 a R\$ 3,40

A partir de abril de 2025, os motoristas que utilizam os trechos operados atualmente pela concessionária ViaOeste terão uma redução média de 24% nas tarifas das praças de pedágio das rodovias Presidente Castello Branco (SP-280), Raposo Tavares (SP-270) e José Ermínio de Moraes (SP-075). Essa

mudança ocorre em razão das novas concessões de rodovias do Governo de São Paulo: Rota Sorocabana e Nova Raposo. Cidades como Itu, Sorocaba, São Roque, Alumínio, Araçoiaba da Serra, Osasco, Barueri e Itapevi serão beneficiadas com essa diminuição nas tarifas. Além disso, as novas licitações trarão o Desconto de Usuário Freqüente (DUF) para os motoristas que utilizarem essas rodovias regularmente.

Com o fim do contrato da ViaOeste, o poder público reduzirá os valores nas oito praças de pedágio mencionadas. Itu, Sorocaba, São Roque, Alumínio e Araçoiaba da Serra estão incluídas na concessão da Rota Sorocabana, que contará com um desconto médio de 22%. Já Osasco, Barueri e Itapevi integram o Lote Nova Raposo, onde a redução média será de 28%.

Na Rota Sorocabana, a queda nas tarifas em cinco praças vai variar entre 21,5% e 22,6%, o que representa uma redução de R\$ 1,13 a R\$ 3,40. No Lote Nova Raposo, as três praças terão reduções de 22,5% a 32,8%, com descontos variando de R\$ 1,94 a R\$ 2,66.

Esses novos valores, tanto da Rota Sorocabana quanto do Lote Nova Raposo, passarão a vigorar a partir de abril de 2025, quando as novas concessões começarão a operar. Além da redução nas tarifas, estão previstos R\$ 16 bilhões em investimentos para melhorar o trânsito e garantir mais segurança e conforto para motoristas, pedestres e ciclistas que utilizam esses trechos.

Valor justo

Os novos projetos de concessão do Governo de São Paulo também incluem a instalação de pórticos de cobrança, parte do sistema automático conhecido como free flow, que permite uma cobrança mais justa baseada no trecho efetivamente percorrido pelos usuários.

Por exemplo, o trecho entre Araçoiaba da Serra e Sorocaba, onde a tarifa atualmente é de R\$ 5,30, passará a custar R\$ 2,68, uma redução de quase 50%. Outro exemplo é o trecho de Itu a Sorocaba, que terá uma redução de 26,7%, passando dos atuais R\$ 9,00 para R\$ 3,30.

Para quem trafega entre Carapicuíba e São Paulo pela Rodovia Castello Branco, a tarifa atual de R\$ 5,90 será substituída pelos valores dos pórticos somados, totalizando R\$ 1,62, o que representa um desconto de 45%. Descontos semelhantes serão aplicados aos trechos Itapevi-São Paulo e Barueri-São Paulo, com reduções de 32,5% e 52,4%, respectivamente.

Além disso, haverá um desconto adicional de 5% para quem utilizar tag (dispositivo de pagamento automático) nos pórticos. O sistema também contará com o DUF, que oferecerá 10% de desconto para motoristas que passarem mais de 11 vezes ao mês e 20% para aqueles que passarem mais de 21 vezes.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/08/2024

NACIONAL - AGRONEGÓCIO PAULISTA TEM SUPERÁVIT DE 9,7% DE JANEIRO A JULHO

Exportações de produtos agrícolas corresponderam a 42,8% de participação na balança comercial do estado

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O saldo da balança comercial do agronegócio paulista permaneceu superavitário, registrando US\$ 13,55 bilhões, alta de quase 10% em relação ao mesmo período de 2023 (Foto: Divulgação/Governo de SP) Crédito: Divulgação/Governo de São Paulo

O agronegócio paulista apresentou resultados positivos no período de janeiro a julho, com as exportações crescendo 9,6%, atingindo US\$ 16,83 bilhões (cerca de R\$ 82,38 bilhões). As importações do setor registraram um aumento de 9,3%, totalizando US\$ 3,28 bilhões (aproximadamente R\$ 16,06 bilhões).

Assim, o saldo da balança comercial do agronegócio paulista permaneceu superavitário, registrando US\$ 13,55 bilhões (cerca de R\$ 66,32 bilhões), um aumento de quase 10% em relação ao mesmo período de 2023.

As exportações do agronegócio representaram 42,8% do total exportado pelo estado de São Paulo no período. “Mais uma vez o bom desempenho da agricultura paulista refletiu nos bons resultados da balança comercial do Estado e contribuiu para um superavit ainda maior”, ressalta Guilherme Piai, secretário de Agricultura e Abastecimento de São Paulo.

Entre janeiro e julho de 2024, os principais produtos exportados pelo agronegócio paulista foram:

- Complexo sucroalcooleiro: US\$ 6,51 bilhões (R\$ 31,88 bilhões), com o açúcar representando 92,2% e o álcool etílico (etanol) 7,8% desse total.
- Produtos florestais: US\$ 1,83 bilhão (R\$ 8,96 bilhões), com celulose (54,0%) e papel (38,4%) sendo os principais itens.
- Carnes: US\$ 1,81 bilhão (R\$ 8,86 bilhões), com destaque para a carne bovina, que representou 83,4% do total.
- Complexo soja: US\$ 1,77 bilhão (R\$ 8,67 bilhões), sendo a soja em grão o principal item, com 81,4% de participação.
- Sucos: US\$ 1,36 bilhão (R\$ 6,66 bilhões), dos quais 97,6% referem-se ao suco de laranja.

Esses cinco grupos de produtos representaram 79% das exportações do agronegócio paulista. O café, tradicional no estado, ocupou a sexta posição, com vendas de US\$ 737,40 milhões (cerca de R\$ 3,61 bilhões), sendo que 73,3% deste total referem-se ao café verde.

Comparado ao mesmo período de 2023, os grupos que apresentaram maior crescimento em valor exportado foram: complexo sucroalcooleiro (+31,8%), café (+31%), sucos (+20%), produtos florestais (+15%) e carnes (+4,3%). Por outro lado, o complexo soja registrou uma queda significativa de 36,7% no valor exportado.

No agronegócio, São Paulo representou 17,2% das exportações brasileiras do setor, um aumento de 1,4 ponto percentual em relação ao mesmo período de 2023.

São Paulo é o segundo maior estado exportador do agronegócio brasileiro, com 17,2% de participação, atrás apenas de Mato Grosso (18,5%). O Paraná ocupa a terceira posição com 11,1%, seguido por Minas Gerais (9,9%) e Rio Grande do Sul (8,2%).

Os produtos do agronegócio paulista que mais se destacaram nas exportações nacionais foram sucos (85,6%), produtos alimentícios diversos (73,2%) e o complexo sucroalcooleiro (59,0%).

Este panorama reflete o desempenho do comércio exterior do agronegócio paulista e brasileiro nos primeiros sete meses de 2024.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/08/2024

NACIONAL - 1º LEILÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS DO ANO SERÁ NESTA QUARTA-FEIRA

Certame envolve três áreas do Porto de Recife (PE), uma no Porto do Rio de Janeiro (RJ) e uma no Porto do Rio Grande (RS)

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Todas estavam contempladas no leilão estimado para o dia 23 de maio de 2024, mas que precisou ser adiado para agosto deste ano considerando o estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul. Foto: Divulgação/Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) vai realizar o primeiro bloco de arrendamentos portuários deste ano na próxima quarta-feira (21). O leilão ocorre na B3, em São Paulo, e envolve cinco

áreas. São elas: REC08, REC09 e REC10, localizadas no Porto de Recife (PE); o RIG10 que fica no Porto do Rio Grande (RS); e o RDJ06, no Porto do Rio de Janeiro (RJ). A transmissão será feita pelo canal de YouTube da Antaq.

Todas estavam contempladas no leilão estimado para o dia 23 de maio de 2024, mas que precisou ser adiado para agosto deste ano considerando o estado de calamidade pública no Rio Grande do Sul.

De acordo com os estudos, o valor total a ser investido nos cinco ativos chega a R\$ 73,9 milhões. Todos esses terminais serão arrendados no modelo simplificado com prazo de no máximo 10 anos sem possibilidade de prorrogação.

O REC08 é destinado à movimentação e armazenagem de grãos sólidos vegetais e tem previsão de investimentos diretos na casa dos R\$ 50,9 milhões. Para o REC09, que é dedicado à movimentação e armazenagem de granel sólido e carga geral, especialmente arroz, a expectativa é de investimentos na casa dos R\$ 2,2 milhões.

Por sua vez, o RDJ06, que armazena e movimenta carga geral líquida, prevê R\$ 10,1 milhões em investimentos. O terminal REC10 vai movimentar e armazenar grãos sólidos e cargas gerais e a estimativa de investimento é de R\$ 2,9 milhões. Para o RIG10 a expectativa é de investimentos de R\$ 7,8 milhões, o terminal movimenta e armazena carga geral.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/08/2024

MERCOSUL EXPORT - URUGUAI REAFIRMA PARCERIAS EM PROJETOS DE INFRAESTRUTURA

Posicionamento do governo do país foi exposto pelo vice-ministro de Transporte e Obras Públicas

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

O vice-ministro de Transporte e Obras Públicas do Uruguai, Juan José Olaizola, destacou que o Uruguai está aberto a parcerias de investimentos e projetos voltados para incrementar o comércio de carga entre o Brasil e o país vizinho. Ele falou sobre o assunto na sexta-feira (16), no segundo e último dia de atividades do Mercosul Export, em Montevidéu.

“Estamos prontos para receber cargas brasileiras. Acreditamos que existem oportunidades de crescimento muito claras e que este é um excelente momento para desenvolver novos negócios. Na América Latina, nossas hidrovias têm uma oportunidade enorme; ainda manejamos muito pouca carga por vias fluviais internas em comparação com a Europa e os Estados Unidos”, afirmou Olaizola.

Segundo o vice-ministro, o Uruguai oferece “estabilidade, regras de jogo claras, segurança jurídica e liberdade para remeter recursos às casas-mães, mantendo essas condições constantes apesar das alternâncias de governo”.

Olaizola também pontuou a importância da complementaridade e sincronia modal, explicando que as propostas para novos projetos “exigem um transporte ferroviário de qualidade com acesso aos portos e o desenvolvimento da infraestrutura rodoviária”.

O representante do governo uruguaio sublinhou que o país investiu US\$ 3,8 bilhões na renovação de sua malha rodoviária, com 81% da rede nacional recebendo melhorias significativas para facilitar o escoamento da produção.

A autoridade observou que os interesses logísticos portuários entre os dois países estão se alinhando. Ele ressaltou a parceria com o Brasil, que optou por utilizar a Hidrovia Paraguai-Paraná para exportar uma parte significativa de sua produção de minério de ferro e da região de Mato Grosso do Sul, o que demonstra um interesse crescente no Uruguai como centro regional de distribuição de mercadorias.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

MERCOSUL EXPORT - CAMPOS DEFENDE LOGÍSTICA COMO MOTOR DO DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO

Para o presidente do Conselho Nacional do Brasil Export, é possível melhorar as condições atuais da infraestrutura no bloco

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

O presidente do Conselho Nacional do Grupo Brasil Export, José Roberto Campos, destacou a logística como um elemento unificador para os países do Cone Sul. Ele abordou o assunto durante palestra na sexta-feira (16), segundo e último dia de atividades do Mercosul Export, fórum internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, em Montevidéu, no Uruguai.



José Roberto Campos, que atua na área desde os anos 1980, relembrou o trabalho pioneiro de integração entre Brasil, Uruguai, Argentina, Chile e Paraguai no setor de transportes. Foto: Rodrigo Borthagaray

Campos, que atua na área desde os anos 1980, relembrou o trabalho

pioneiro de integração entre Brasil, Uruguai, Argentina, Chile e Paraguai no setor de transportes, enfatizando a necessidade de continuidade e atualização frente às rápidas transformações globais.

O Cone Sul, uma sub-região geopolítica da América do Sul que inclui Brasil, Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile, é essencial para o desenvolvimento econômico dessas nações. Com uma parte significativa do PIB sul-americano e grande potencial de integração comercial, a cooperação entre esses países tem sido crucial para a criação de acordos que promovem o comércio e reduzem barreiras tarifárias, como o Mercosul. Nesse contexto, Campos reforçou a importância da logística como um fator central para garantir a conectividade e o fluxo eficiente de mercadorias.

“É com muita honra estar aqui novamente, com esse grupo que a cada ano dobra. E falar sobre aquilo que deve nos unir, que é a logística”, afirmou. Campos ressaltou que, com o apoio de técnicos e especialistas, é possível melhorar as condições atuais da infraestrutura no Mercosul, adaptando-as às demandas do mundo moderno.

“Ontem (quinta-feira, dia 15) nós tivemos debates muito importantes, e não posso deixar de mencionar Julio María Sanguinetti (ex-presidente do Uruguai), que nos proporcionou uma verdadeira aula sobre a história do Mercosul. Para mim, foi emocionante ouvir o relato que ele compartilhou”, completou.

A partir de 2025, o modelo dos demais fóruns promovidos pelo Grupo Brasil Export será adotado pelo Mercosul Export, cuja sede passará a ser escolhida em formato de rodízio, levando os profissionais envolvidos a diversas cidades e polos logísticos do continente. A edição do ano que vem será realizada em Assunção, no Paraguai.

Na edição deste ano, além dos painéis de debates, autoridades e especialistas realizaram visitas à sede da Associação Latino-Americana de Integração (Aladi), ao Porto de Montevidéu, ao Terminal Cuenca del Plata, ao novo Ferrocarril Central e ao Centro de Controle de Tráfego Ferroviário.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

MERCOSUL EXPORT - PAINEL ABORDA MODERNIZAÇÃO PORTUÁRIA COM FOCO EM INOVAÇÃO E SEGURANÇA

Debatedores discutiram avanços tecnológicos e o futuro dos portos no último dia de atividades do Mercosul Export

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

A segunda edição do Mercosul Export, Fórum Internacional de Logística, Infraestrutura e Transportes, terminou na sexta-feira (16) com um amplo debate voltado para a implantação de tecnologias e inovação visando a otimização e aperfeiçoamento do setor portuário em todo o mundo.



Durante o painel, os debatedores fizeram um comparativo entre os portos do Mercosul com os complexos mais modernos e eficientes do mundo, como é o caso de Singapura. Foto: Rodrigo Borthagaray

Durante o painel que tratou do tema, os debatedores abordaram os projetos voltados para o assunto,



como por exemplo, ocorre no Rio Grande do Sul, bem como o comparativo dos países do Mercosul com os portos mais modernos e eficientes do mundo, como é o caso de Singapura, do outro lado do mundo.

O diretor-presidente da Portos RS, Cristiano Klinger, classificou a utilização de novas tecnologias, que faz parte do planejamento da empresa pública, como um fator fundamental para tomadas de decisão e, principalmente, um ganho importante na segurança das operações.

“Trago o exemplo da implantação do VTMS (sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade para prover a monitoração ativa do tráfego aquaviário). Sempre quando a gente olha para experiências que são muito caras e levam sempre bastante tempo dentro desse processo. Nessa discussão, precisamos buscar caminhos diferentes para trazer essa inovação tecnológica, esse apoio, dentro da operação do nosso complexo”, explicou.

Klinger exemplificou que uma das frentes de trabalho da Autoridade Portuária é todo o trabalho da equipe técnica em adquirir boas e novas informações ao invés de comprar equipamentos.

“Não estamos comprando nenhuma tecnologia, mas sim comprando informação. Obviamente isso será numa crescente no processo de implementação, fazendo o passo a passo necessário para trazer toda essa tecnologia e nos apoiar dentro dessa tomada de decisões. A gente precisa dessa tecnologia, mas precisamos pensar, também, diferente nessas alternativas para fazer essa construção, para ter uma solução que nos importa”, disse.

Um dos pontos levantados pelo presidente dos portos gaúchos e de grande preocupação dentro da Autoridade Portuária envolve a questão jurídica envolvendo a contratação desse tipo de serviço.

“De fato, é uma grande preocupação nossa de conseguir fazer juridicamente as coisas bem feitas para ter o respaldo. A construção de todo processo, de muita discussão interna, para se ter um desenho e validação jurídica para que isso possa ser executado”, finalizou.

Compartilhamento

O presidente do Conselho do Singapura Export, Joel Julius, exemplificou a participação de um país como Singapura dentro do bloco do Mercosul. Ele citou empresas que realizam o transporte de minério de ferro dentro do continente, bem como a participação na movimentação de contêineres na Argentina.

“O Porto de Singapura movimentou 38 milhões de TEU no ano passado. Em termos de população, Singapura e o Uruguai não são tão diferentes, mas lá observamos números enormes. Quando falamos em tecnologia, se pensa na eficiência de Singapura, muito mais voltado para sistemas e otimização das operações. Estão entrando com tecnologias, veículos autoguiados, mas sem perder os empregos. Elevando a capacidade das pessoas e otimizando em automação. Tudo começa lá, como um piloto, e trazendo essas tecnologias para cá e aprende com as realidades locais”, analisou.

O painel ainda contou com as participações de Alber Vasconcelos, diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq); Regis Prunzel, presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp); Angelino Caputo, diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra); e presidente do Conselho Brasil Tech Export; e do engenheiro naval Gustavo Alonso. A moderação foi do jornalista Leopoldo Figueiredo, diretor-geral da Rede BE News.

O Mercosul Export foi uma edição internacional do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTOSRIO REGISTRA ALTA DE 23% NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO 1º SEMESTRE

Complexos administrados pela Autoridade Portuária operaram 36,7 milhões de toneladas entre janeiro e junho deste ano

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Entre janeiro e junho deste ano, o Porto de Itaguaí movimentou 30 milhões de toneladas de cargas, com destaque para o minério de ferro, que alcançou 27 milhões de toneladas. Foto: Divulgação/PortosRio

A PortosRio registrou no primeiro semestre deste ano um expressivo aumento na movimentação de cargas, totalizando 36,7 milhões de

toneladas. Esse volume representa um crescimento de 23% em comparação ao mesmo período de 2023. Segundo a Autoridade Portuária, o resultado positivo é atribuído ao desempenho dos Portos de Itaguaí e do Rio de Janeiro, que apresentaram crescimentos de 22% e 28,4%, respectivamente.

Entre janeiro e junho deste ano, o Porto de Itaguaí movimentou 30 milhões de toneladas, com destaque para o minério de ferro, que alcançou 27 milhões de toneladas, um aumento de 22,5% em relação ao mesmo período do ano anterior. Atualmente, o porto detém 14,5% da 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 exportada pelo 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, um crescimento de 53,9% em comparação ao primeiro semestre de 2023. A movimentação de contêineres no porto atingiu o recorde de 430.089 TEUs, representando 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), divulgados em 11 de agosto. O Painel Estatístico da Antaq está disponível para consulta no site da agência, oferecendo informações detalhadas sobre transporte de longo curso, cabotagem, vias interiores e movimentação portuária.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/08/2024

REGIÃO SUDESTE - WILSON SONS E VALE FECHAM ACORDO PARA DOCAGEM NO PORTO DE SANTOS

Nos próximos cinco anos serão realizadas manutenções programadas em rebocadores e ferry boats pertencentes à mineradora

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



A primeira docagem de uma das sete embarcações contratadas pela Vale vem sendo realizada no rebocador Guaíba, com os serviços iniciados em julho, no estaleiro de Guarujá. Foto: Divulgação/Wilson Sons

A Wilson Sons, maior operador de logística portuária e marítima no Brasil, fechou um contrato com a Vale, a maior produtora global de minério de ferro, pelotas e níquel, com operações em cinco continentes, para a docagem de sete embarcações em seu estaleiro localizado em Guarujá, no Porto de Santos (SP). Ao longo do contrato, que tem duração de cinco anos, serão realizadas manutenções programadas em cinco rebocadores e dois ferry boats pertencentes à mineradora, que operam no Rio de Janeiro. Essa parceria proporcionará uma economia de 67% em combustível para a Vale.

As embarcações da Vale têm um papel fundamental no apoio portuário, auxiliando na atracação e desatracação de navios no Terminal da Ilha Guaíba (TIG), em Mangaratiba, e no terminal da Companhia Portuária Baía de Sepetiba (CPBS), em Itaguaí, ambos localizados no litoral sul do Rio de Janeiro e operados pela Vale. Esses navios transportam minério de ferro proveniente de Minas Gerais, destinado principalmente à exportação para a China.

A Wilson Sons adota uma série de práticas rigorosas durante as docagens para garantir a excelência dos serviços e a eficiência operacional das embarcações. Essas práticas atendem a todas as exigências técnicas e legais, reforçando o compromisso da empresa com a segurança e a sustentabilidade ambiental em suas operações. Entre os serviços que serão realizados nos rebocadores e ferryboats da Vale estão tratamento e pintura de cascos e tanques, limpeza de tanques, reparos estruturais, além de desmontagem e teste de válvulas, com o trabalho sendo executado por uma equipe de 60 profissionais especializados.

“Expectativa positiva para o início dessa nova parceria entre a Vale e a Wilson Sons, que representa um passo significativo em direção ao nosso objetivo comum: garantir a segurança e a qualidade dos nossos processos. Estamos confiantes de que, ao unir nossos recursos e expertises, conseguiremos alcançar melhores resultados e oferecer um valor ainda maior aos nossos clientes”, afirma Rodrigo Vasconcelos, diretor de operações da Vale na Costa Verde do Rio de Janeiro.

A primeira docagem de uma das sete embarcações contratadas pela Vale vem sendo realizada no rebocador Guaíba, com os serviços iniciados em 18 de julho.

“Estamos muito felizes em atender a Vale, com a escolha da mineradora pelos serviços de excelência do nosso estaleiro. Com a capacidade técnica dos nossos profissionais e o uso de tecnologia de ponta, trabalhamos sempre para surpreender o cliente, focados na garantia da segurança e da eficiência operacional das embarcações”, afirmou Adalberto Souza, diretor-executivo da divisão de estaleiro da Wilson Sons. Ele também destacou: “Buscamos atender o cliente oferecendo soluções inovadoras e customizadas, contribuindo com o desenvolvimento do setor de logística portuária e marítima do País”.

Após o Guaíba, outra embarcação da Vale deverá passar pelos serviços de docagem até o final do ano. O contrato abrange também a docagem dos rebocadores Moatize, Mutuca, Alegria e Fazendão, além dos ferry boats Vale Mangaratiba e Vale Sahi.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/08/2024

REGIÃO SUL - “RESOLVEMOS O MAIOR GARGALO LOGÍSTICO DO RS”, DIZ RENAN AO ENTREGAR OBRA

Ministro dos Transportes participou, ao lado do presidente Lula, da inauguração do Complexo da Scharlau, na Grande Porto Alegre

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



O Complexo de Viadutos da Scharlau, em São Leopoldo, inclui duas novas alças e o alargamento das pistas de acesso, ampliando a capacidade de fluxo de veículos no viaduto. Foto: Ricardo Stuckert/PR

Foi entregue na sexta-feira (16) o Complexo de Viadutos da Scharlau, em São Leopoldo, na Grande Porto Alegre (RS). O presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) e o ministro dos Transportes, Renan Filho, participaram da inauguração do empreendimento, por onde passam diariamente cerca de 140 mil condutores, incluindo moradores, turistas, prestadores de serviço e caminhoneiros.

A megaestrutura recebeu investimentos de R\$ 80 milhões do Governo Federal e foi realizada pelo Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit). O projeto inclui duas novas alças e o alargamento das pistas de acesso, ampliando a capacidade de fluxo de veículos no viaduto, que agora conta com três faixas em cada sentido.

De acordo com o Governo Federal, a entrega do Complexo da Scharlau resolve o maior gargalo logístico do Rio Grande do Sul. O novo viaduto está localizado no entroncamento da BR-116/RS com a BR-240/RS, sendo um ponto de passagem tanto para quem acessa Porto Alegre quanto para quem segue em direção a Caxias do Sul, Novo Hamburgo, Gramado e Canela, importantes polos econômicos e turísticos do estado.

“Esse era o principal estrangulamento. Resolvemos hoje o maior gargalo logístico do Rio Grande do Sul. Pouco mais de um ano depois do início das obras, entregamos. Parabéns aos servidores do Dnit, que realizaram esse trabalho. Tanto de resgate e reconstrução, quanto de construção nessas obras da Scharlau”, destacou o ministro Renan Filho, enquanto vestia o boné do órgão responsável pela execução do projeto.

O presidente Lula, que cumpriu uma extensa agenda com ministros no Rio Grande do Sul ao longo do dia, reforçou o compromisso do Governo Federal com o estado após a tragédia climática ocorrida entre abril e maio deste ano. “Não era necessário acontecer o que aconteceu nesse desastre. Antes da enchente, já tínhamos começado o Novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). Não queria inventar a obra que seria importante para cada região, queria saber de cada governador. Trouxemos os investimentos para ajudar o estado assim, ouvindo. Nós estamos recuperando a dignidade desse povo agora, reconstruindo e construindo o que é necessário”, afirmou.

O vice-governador do Rio Grande do Sul, Gabriel Souza, elogiou o trabalho realizado para a conclusão da obra. “Essa relação de alto nível entre governo estadual e federal melhora a vida das pessoas. Quero cumprimentar, reconhecer e agradecer sempre que o Governo Federal faz entregas importantes para a população. Esta é uma delas”.

As obras do Complexo Scharlau fazem parte de um projeto maior de melhoria em segurança e tráfego na BR-116/RS. Ao longo de 38,5 km da rodovia, estão incluídas ações de revitalização em 7 km das Avenidas Guilherme Schell e Ernesto Neugebauer, que são importantes ligações entre Canoas e Porto Alegre. As intervenções abrangem sete cidades, e o Governo Federal prevê um aporte total de R\$ 577,8 milhões até 2026.

“As obras na BR-116 são mais amplas do que o viaduto. Não paramos só com o trabalho de recuperação, que foi mesmo amplo e muito bem feito. Chegamos a ter 150 pontos de bloqueio. Abrimos os caminhos que permitiram os resgates, a passagem de alimentos. Já liberamos 149 pontos, falta um, a ponte do Rio Caí. Ainda em dezembro deste ano, entregaremos essa obra pronta”, afirmou Renan Filho.

Scharlau, que dá nome ao complexo, é um bairro de São Leopoldo, uma das cidades mais afetadas pelas cheias.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 19/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - “SILVIO SANTOS VEM AÍ” – A SAGA DE ALGUÉM DIGNO DE INSPIRAR NOSSAS CARREIRAS E VIDAS



HUDSON CARVALHO

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

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

A admiração foi crescendo quando entendi que o homem é um verdadeiro empreendedor, daqueles que seguem em frente mesmo diante das maiores dificuldades, talvez impulsionado por seu espírito de camelo, vendedor de canetas nas ruas da Lapa, Rio de Janeiro, na década de quarenta. “Eu não nasci dono de televisão. Eu fui dono de televisão porque os donos de televisão fecharam as portas para mim”. Não é pouca coisa.



“Quem tem razão, forte ou fraco, vence sempre. O bem sempre vence o mal. O mal vence por alguns minutos, por algum tempo, mas o bem sempre vence o mal. E não teríamos razão para viver, (...) se o mal vencesse o bem”

Silvio Santos

Silvio Santos vem aí!

Veio, ficou e ficará por muito e muito tempo em nossos corações e mentes.



Só isso já seria um grande feito, um legado, não? Dar oportunidades, crescer e fazer crescer. Alegrar. Influenciar gerações de forma positiva.

Aprendi a admirar Silvio Santos aos poucos, conforme eu mesmo fui amadurecendo.

Primeiro como comunicador, ou apresentador de programas, como ele se auto definia. Quem não se emocionou com as crianças em Domingo no Parque, com a garotinha sonhadora de Boa Noite Cinderela, com os pedidos atendidos, ou não, quando se abria a Porta da Esperança? Torceu para que alguém conquistasse a tão sonhada casa própria só por rodar um pião, ou por um casal que optasse por “namoro” ao invés de “amizade”? Riu com os calouros e jurados mais estranhos já vistos?

Aos poucos, entendi que havia mais do que um homem atrás de um microfone. Cuidadoso com sua carreira, inovou, criou uma fórmula para apresentar programas de auditórios, copiada até hoje. Quando inovar não era possível ou necessário, não tinha vergonha de buscar fora do País os quadros que, “tropicalizados”, fizeram e fazem sucesso até hoje.

A admiração foi crescendo quando entendi que o homem é um verdadeiro empreendedor, daqueles que seguem em frente mesmo diante das maiores dificuldades, talvez impulsionado por seu espírito de camêlo, vendedor de canetas nas ruas da Lapa, Rio de Janeiro, na década de quarenta. “Eu não nasci dono de televisão. Eu fui dono de televisão porque os donos de televisão fecharam as portas para mim”. Não é pouca coisa.

Sabemos que não é fácil empreender em nosso País, muito menos se formos fiéis – como devemos ser – à legislação e às regras de governança. Poderia perguntar se você lembra de algum caso de desvio de conduta associado a ele ou suas empresas. Pessoalmente não me recordo. Mas lembro que, diante do maior revés econômico sofrido pelo Grupo Silvio Santos, quando foram descobertas fraudes de quase quatro bilhões no Banco Panamericano, Silvio assumiu a responsabilidade oferecendo seus bens pessoais para garantir o empréstimo feito junto ao Fundo Garantidor de Crédito, o FGC, que viria a solucionar a maior parte do problema. A contabilidade registra o prejuízo, a história registra o feito. O mercado entende e reage favoravelmente. Inteligência para gerir o negócio inclui conhecer a importância de manter uma imagem íntegra, de fato e de direito, perante os olhos de quem compra seus produtos e serviços.

Por fim, a admiração pelo ser humano, Senhor Abravanel, o verdadeiro nome de Silvio. Ainda que esse vivesse à sombra do personagem maior que é Silvio Santos, foi a essência que guiou a mão que segurou tantos e tantos contratos de profissionais que já não teriam chance de atuar em nenhuma outra emissora, em especial em função da idade, ou por estarem fora do padrão estético aceito. Com Silvio, eles tinham voz e vez, um exemplo para tantos que discursam bem sobre ageísmo e diversidade, mas praticam pouco. Quem quer entrar para a história age silenciosamente, raramente fala.

Há relatos de dezenas de artistas reproduzindo esse fato, mas o que me chamou a atenção, mais do que tudo, foi o relato que li de uma das pessoas que organizavam as famosas “caravanas” que lotavam o auditório. Segundo ela, Silvio chegava antes do início das gravações, falava com todos que podia, verificava se todos haviam recebido o combinado. O verdadeiro líder tem preocupação autêntica com todos. No caso desse negócio, em particular, com os que têm voz para gerar repercussão na mídia e com as “colegas de trabalho”.

Seria possível estender-me por páginas, relacionando fatos da vida de Silvio com exemplos de boa gestão de carreira e vida profissional, mas os fatos falam por si próprios. O tempo e a História darão a Silvio o seu devido lugar, com os prós e contras que cada um de nós seguramente possui.

Mas gostaria de terminar com o que, para mim, soa de melhor no legado deixado por ele: “Do mundo não se leva nada. Vamos sorrir e cantar.”

Quando praticarmos, a sério, a ideia de que não levamos nada desse mundo, a vida será muito melhor.

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

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

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 19/08/2024

OPINIÃO – ARTIGOS – ARTICULISTA - UM PORTO PARA A BYD



WALDECK ORNÉLAS

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

opinio@portalbenews.com.br

Causou estranheza que, ao decidir vir para a Bahia, e adquirir as instalações que foram da Ford, a BYD não houvesse incluído na operação o Terminal Miguel da Oliveira, mais conhecido como Porto da Ford, também de propriedade do Estado da Bahia. Afinal, projetando produzir 250 mil veículos/ano, é essencial que pense em exportação e, naturalmente, que tenha nos seus planos a cabotagem. Fato é que a BYD ficou sem um porto para chamar de seu.

Outrossim, circunstâncias supervenientes, essas de natureza fiscal, levaram a BYD a decidir importar, neste ano de 2024, 100 mil veículos prontos. O Porto de Vitória (ES), por onde atendia ao mercado nacional, era claramente insuficiente para suprir esta demanda, mesmo prejudicando, como está ocorrendo, as suas operações com as exportações de café e rochas ornamentais. Foi assim que vários outros portos brasileiros precisaram ser mobilizados para suprirem, em conjunto, esta demanda extraordinária, a exemplo de Itajaí (SC) e Suape (PE). Outra vez, nada de porto na Bahia.

Estes dois fatos evidenciam que, no Brasil, a BYD ainda não assumiu a sua naturalidade baiana. Por outro lado, com a importação de uma elevada quantidade de veículos em tão curto prazo, deixou explícito que o país não dispõe de instalações portuárias em condições de atender a operações, por assim dizer, em escala chinesa.

Na Bahia, se é certo que existiram, nos últimos anos, investimentos na ampliação da capacidade dos principais terminais portuários da Baía de Todos os Santos (BTS), a verdade é que eles apenas se ajustaram à demanda presente. Nesse caso, a simples chegada da BYD constitui fator suficiente para alterar o atual equilíbrio existente entre oferta e demanda no movimento marítimo, exigindo movimentarem-se as águas desta que é a segunda maior baía do planeta.

É verdade que muito ainda pode ser alcançado com a atual estrutura do BTS-Port, formada por onze instalações portuárias. Parece, no entanto, haver chegado o momento em que se necessita de uma iniciativa disruptiva, que seja, não apenas, capaz de atender à economia local e sua hinterlândia, no patamar atual, mas contemplar a expansão futura das economias estadual e nacional, além de ganhar escala internacional, na perspectiva de transformação da BTS em um hub-port para o Atlântico Sul.

O Atlântico Sul precisará ter um hub-port capaz de atender à nova escala e dinâmica do comércio internacional. É evidente que, por todas as razões, este porto deverá ser no Brasil e, certamente, esse porto não será o de Santos, que tem outras funções a cumprir.



Há circunstâncias em que as condições naturais se impõem à concentração, às forças econômicas preestabelecidas, aos lobbies empresariais ou aos interesses políticos imediatos, exigindo, dos poderes públicos e suas lideranças, uma tomada de decisão que se sobreponha a esses fatores, para fazer prevalecer, em favor do país, a posição mais racional.

Meganavios exigem o atendimento a requisitos operacionais que tornem os portos capazes de recebê-los. Ambientes naturais – como localização geográfica, águas abrigadas e tranquilas, adequadas condições meteorológicas, profundidade natural e baixo nível de assoreamento –, atributos da BTS, podem, em tais condições, ter a preferência, contribuindo para alterar a geografia econômica de um país.

Pode ser o que estamos assistindo agora no Brasil, quando o Porto de Salvador, na Baía de Todos os Santos, Capital da Amazônia Azul, torna-se o primeiro porto nacional a operar com navios do tipo New Panamax, com 366m de comprimento e capacidade de 15.000 TEUs.

Se o Brasil quer crescer, deixar de ser emergente e tornar-se desenvolvido, é preciso que se prepare para satisfazer as condições de competitividade internacional, para atender às necessidades da nova escala e às exigências tecnológicas do comércio exterior, não apenas em relação à movimentação de carros, mas a todos os tipos de cargas. Para isto, é necessário contar com portos multipropósitos.

É neste contexto que surge a oportunidade de termos, no litoral brasileiro, para servir ao Atlântico Sul, um megaporto semelhante ao que a Cosco, empresa chinesa, com sócio local minoritário (60% / 40%), está fazendo em Chancay, no Peru.

E que outro local, no Brasil, apresenta melhores condições naturais e operacionais para projeto deste porte, senão a Baía de Todos os Santos? Situada ao sul do Arco Norte (acima do Paralelo 16° S), a BTS, por sua localização, no centro do litoral brasileiro, apresenta condições de atender a todo o litoral sulamericano e, na hinterlândia, a um grande raio de distância, abrangendo estados do próprio Sudeste, além do Centro-Oeste, do Norte e do Nordeste.

Para atingir esta escala, a BTS precisa de um novo porto, completo, diversificado, dotado de pátio e retroporto com capacidade para a movimentação de grandes volumes de cargas. Não será um porto apenas para a BYD, mas um porto concentrador de cargas, capaz de cumprir, no Atlântico Sul, o mesmo papel que Chancay, a ser inaugurado já este ano, cumprirá no Pacífico Sul, ambos nas extremidades da futura Ferrovia Transulamericana.

Projetos deste porte só se viabilizam com firme decisão nacional e o envolvimento de acordo de financiamento entre países, como é o caso do acordo entre o Brasil, Peru e China, para os estudos e financiamento da ferrovia que ligará os Oceanos Pacífico e Atlântico. Este mesmo acordo pode ser aditado, para incluir o Porto do Atlântico Sul, na Baía de Todos os Santos. Do ponto de vista chinês, a participação se justifica no âmbito da Iniciativa Cinturão e Rota.

Além de um sócio privado nacional, a participação direta do governo federal no investimento constitui uma demonstração de efetivo interesse, relevante para os chineses, o que poderia ser atendido através da Codeba, a Autoridade Portuária Federal na Bahia, detentora, na BTS, dos portos de Salvador e de Aratu-Candeias, a que se agregaria uma terceira unidade. Esse novo porto atenderá também à BYD.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 19/08/2024



BAHIA ECONÔMICA - BA

COM 46 GIGAWATTS INSTALADOS NO BRASIL, FONTE SOLAR JÁ REPRESENTA 19,5% DA MATRIZ ELÉTRICA, SEGUNDO ABSOLAR

Por Bruna Carvalho - 19/08/2024 14:58



A fonte solar acaba de ultrapassar a marca de 46 gigawatts (GW) de potência instalada na geração própria de pequenos sistemas e nas usinas de grande porte, o equivalente a 19,4% da matriz elétrica brasileira, de acordo com mapeamento da Associação Brasileira de Energia fotovoltaica (ABSOLAR).

Segundo a entidade, o setor fotovoltaico já atraiu mais de R\$ 214,9 bilhões em novos investimentos e gerou mais de 1,38 milhão de empregos verdes no País. Adicionalmente, a fonte solar já evitou a emissão de 55,6 milhões de toneladas de CO2 na geração de eletricidade. Desde 2012, os negócios no setor garantiram mais de R\$ 66 bilhões em arrecadação aos cofres

públicos.

Na geração própria solar, são 31,2 GW de potência instalada da fonte solar. Isso equivale a cerca de R\$ 150,6 bilhões em investimentos, R\$ 44,9 bilhões em arrecadação e mais de 936 mil empregos verdes acumulados desde 2012, espalhados pelas cinco regiões do Brasil. A tecnologia solar é utilizada atualmente em 99,9% de todas as conexões de geração própria no País, liderando com folga o segmento.

Já no segmento de geração centralizada, as grandes usinas solares possuem mais de 14,9 GW de potência no País, com cerca de R\$ 63,9 bilhões em investimentos acumulados e mais de 447 mil empregos verdes gerados desde 2012.

“Quem investe na geração própria fotovoltaica, por exemplo, consegue economizar até 90% na conta de energia. E o retorno é rápido, pois o preço dos módulos caiu mais de 50% no ano passado”, disse Ronaldo Koloszuk, presidente do Conselho de Administração da ABSOLAR.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 19/08/2024

ACELEN COMEÇA A IMPLANTAR BIOREFINARIA DE R\$ 16,5 BI ATÉ DEZEMBRO. TERÁ CENTRO DE TECNOLOGIA E VAI COMPRAR TERRAS NA BAHIA.

Redação - 17/08/2024 15:59 - Atualizado 18/08/2024



A Acelen vai iniciar até dezembro as ações para implantar seu primeiro projeto de biorefinaria no país, avaliado em cerca de R\$ 16,5 bilhões. O empreendimento, localizado em Mataripe, na Bahia, ficará próximo à refinaria adquirida da Petrobras há mais de dois anos.

O complexo de biorefino incluirá um centro de tecnologia, denominado Acelen Agripark. A empresa está em fase final de negociação com o BNDES para um empréstimo de R\$ 250 milhões. O financiamento já foi aprovado e deve ser liberado nas próximas

semanas.

A Acelen pretende utilizar a macaúba, planta nativa do Brasil, para produzir óleo vegetal. Este será misturado ao diesel para criar o diesel verde e ao querosene de aviação (SAF). Dentro desse projeto, a companhia planeja adquirir 180 mil hectares de terras degradadas entre Minas Gerais e Bahia, divididos em cinco lotes iguais. Os municípios estão sendo selecionados pela Acelen e, juntos, terão capacidade para produzir 1 milhão de litros de biocombustível por ano.

A expectativa é que a unidade de biorrefino comece a operar em 2027. São necessários quatro anos para a macaúba dar as primeiras colheitas, por isso, a produção na unidade aumentará gradualmente, conforme a disponibilidade da matéria-prima. Nos primeiros anos, a Acelen poderá usar óleo de soja e gordura animal para o processamento dos combustíveis.

Ao mesmo tempo, a Acelen está destinando R\$ 500 milhões para a construção de um parque solar que abastecerá o consumo da refinaria. A previsão é que o projeto esteja concluído em 2026.

O Mubadala Capital vai usar o projeto da Acelen como um teste para avaliar a construção de outras quatro biorrefinarias no Brasil. Segundo uma fonte, a estratégia é exportar os biocombustíveis em todas as unidades. A Petrobras demonstrou interesse em se tornar sócia no projeto, e as conversas estão em andamento, paralelamente ao processo de recompra da refinaria em Mataripe.

Para a produção do SAF, a Acelen já conversa com fabricantes de aeronaves e companhias aéreas. De acordo com o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação, em discussão no Congresso, as aéreas terão que reduzir as emissões em 1% ao ano a partir de 2027. Com informações de O Globo.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 19/08/2024



AGENCIA EPBR DE NOTÍCIAS

SENADO DEBATE MARCO DAS EÓLICAS OFFSHORE

Comece seu dia bem-informado com as principais notícias sobre petróleo, gás, energia e política
Por *epbr* 19 de agosto de 2024 Em *Comece seu Dia, Congresso, Mercado offshore, Petróleo e gás, Política energética*



Plataforma offshore Dudgeon da Statoil para exploração de petróleo e gás associada à eólica offshore (Foto: Jan Arne Wold Woldcam/Equinor)

O Senado Federal pode iniciar, enfim, um debate público sobre o projeto de lei que, inicialmente, criava um marco para a geração de energia eólica offshore, criando um regime para contratação das áreas.

Há previsão de realização de uma audiência pública na Comissão de Infraestrutura na terça (20/8), após a reunião que vai tratar do relatório do Combustível do Futuro, mas a agenda ainda não foi confirmada.



O texto foi aprovado na Câmara com diversas emendas para projetos de geração termelétrica a gás natural, além de renováveis, o que atrasa a discussão sobre o tema original.

Diversos agentes interessados no desenvolvimento das eólicas offshore têm se mobilizado para assegurar que o texto seja enviado para sanção neste segundo semestre.

É um projeto de interesse do setor de energia, mas também de óleo e gás, com diversas grandes petroleiras posicionadas por uma futura disputa pelas áreas.

Não há acordo. O governo Lula mantém oficialmente uma posição contrária às emendas, enquanto o relator Weverton Rocha (PDT/MA) diz que irá simplesmente rejeitar as emendas aprovadas pela Câmara dos Deputados.

Em um evento na semana passada, Weverton defendeu que é possível fazer alterações no marco das eólicas propriamente dito, sem enviar o texto de volta à Câmara dos Deputados. E quanto aos dois principais temas que travaram a tramitação – contratação de térmicas a gás e prorrogação de contratos de usinas a carvão – caberia ao governo decidir se sanciona ou veta:

“Quem vai resolver se vai vetar ou não, é a sua excelência [o Presidente da República], o que trata a política pública da energia, que é o Poder Executivo. Com isso, tiraria da gente essa confusão [de forma] mais rápida”.

Combustíveis. Na terça (20/8), a CI discute o projeto de lei do Combustível do Futuro, apresentado por Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB). Ele manteve a decisão da Câmara dos Deputados de não incluir o coprocessado nas opções consideradas elegíveis para o mandato de diesel verde e fez alterações na proposta para o biometano e captura de carbono.

Os preços do petróleo abriram a semana em baixa, com o Brent no mercado futuro negociado novamente abaixo dos US\$ 80 por barril. A commodity registrava perdas de 0,60% pela manhã, cotada a US\$ 79,19, enquanto o mercado avalia os desdobramentos das negociações pelo cessar-fogo em Gaza.

Ibama. Por aqui, as atividades de licenciamento ambiental do Ibama seguem preocupando o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás (IBP), que estima que ainda há uma perda de produção da ordem de 120 mil barris/dia (Reuters) em razão da greve dos servidores da área ambiental, iniciada em julho e posteriormente judicializada pelo governo. Na semana passada, os servidores chegaram a um acordo, que frustrou a categoria.

Transição. Em entrevista à Folha, a ministra de Meio Ambiente, Marina Silva (Rede), voltou a defender que os países ricos devem liderar a redução no consumo de combustíveis fósseis seguido pelos países em desenvolvimento, como o Brasil.

“O debate que se coloca no mundo é que aqueles países que são exploradores de petróleo e suas empresas, e eu advogo isso para Petrobras, não podem ser apenas de exploração de petróleo. Elas têm que ser empresas de produção de energia”, disse.

Foz do Amazonas. Respondia a uma pergunta sobre o projeto de exploração de petróleo da Petrobras, na Bacia da Foz do Amazonas. Quanto a isso, voltou a dizer que a decisão é exclusiva do Ibama (“não pode nem facilitar nem dificultar”), enquanto a transição energética deve ser discutida no CNPE.

No início do mês, a agência epbr mostrou que a tentativa do governo de mediar, por meio da AGU, o licenciamento no FZA-M-59 levou à nada: o órgão ambiental rejeitou o processo, em que o Ministério de Minas e Energia (MME) tinha esperança que poderia levar a uma definição clara das condicionantes para a licença. A Petrobras entregou novos planos e aguarda uma resposta do Ibama.

Chuvas. O ONS elevou de 54,8% para 55,2% o nível de armazenamento das usinas hidrelétricas do subsistema Sudeste/Centro-Oeste em agosto. Enquanto reduziu o crescimento da carga: estima que a demanda no mês será 3,7% superior à registrada no mesmo período do ano passado, menos do que o previsto anteriormente (+3,9%).

Fonte: Agência EPBR de Notícias

Data: 19/08/2024

A REVENDA DE GÁS PELAS DISTRIBUIDORAS E O QUE FAZER COM SUAS RECEITAS

Distribuidoras começam a testar operações de comercialização e abrem debate sobre que tratamento regulatório do tema

Por André Ramalho 17 de agosto de 2024 - Atualizado em 19 de agosto de 2024 Em gas week, Mercado de gás, Política energética



Instalações da Cegás, distribuidora de gás canalizado no Ceará (Foto: Divulgação)

PIPELINE Distribuidoras começam a testar operações de revenda de gás para outros agentes no mercado e abrem debate sobre que tratamento regulatório dar à receita obtida com a comercialização.

SP recorre ao STF em disputa com ANP pela classificação do Subida da Serra. Senado pauta Combustível do Futuro. BTG recebe aval para comercializar gás. Delta fecha contrato de aquisição de

molécula com a Galp e mais. Confira:

UM NOVO CAPÍTULO DA ABERTURA

Com um portfólio de suprimento cada vez mais diversificado e flexível, e por consequência mais complexo de gerir, as distribuidoras estaduais estão começando a testar operações de revenda de gás natural para outros agentes.

Por ora, são operações pontuais que visam a repassar excedentes (para reduzir riscos de penalidades com o transportador, por exemplo) ou arbitrar em busca de preços mais vantajosos pela molécula.

De acordo com dados da Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), são ao menos dois casos concretos este ano: a Cegás comercializou com a Origem Energia; e a MTGás vendeu para a Edge excedentes de gás importado da Bolívia.

Enquanto isso, mais distribuidoras vêm se habilitando para comercializar gás. A ANP já autorizou em 2024 a Copergás (PE), PBGás (PB) e, mais recentemente, a Sulgás (RS) a exercerem a atividade.

O trio se junta à MTGás (MT) e Cegás (CE), além da Algás (AL), Bahiagás (BA), Compagas (PR), Sergás (SE) e SCGás (SC) – que já possuíam o aval.

A movimentação, ainda incipiente e marginal, abre o debate sobre que tratamento regulatório dar à receita obtida com esse tipo de operação quando ela começar a escalar. As regulações estaduais têm hoje lacunas que ainda serão preenchidas para comportar a novidade.

Um dos nossos esforços na gas week é, justamente, antecipar debates que o desenrolar da abertura do mercado impõe. E aí está uma discussão que ainda terá de ser amadurecida. Vamos a ela.

O QUE FAZER COM AS RECEITAS DE COMERCIALIZAÇÃO?



É tudo muito novo. O assunto começou, recentemente, a ser discutido dentro dos fóruns técnicos da Associação Brasileira de Agências Reguladoras (Abar), segundo fontes.

É um debate mais amplo que passa também pela necessidade ou não de separação das atividades de distribuição e comercialização nas regulações.

Cada estado tem liberdade para seguir seu próprio caminho. Em geral, os custos com comercialização costumam ser incorporados nas tarifas pelo uso do sistema (TUSDs).

Na regulação de alguns estados, como São Paulo e Paraná, há um detalhamento maior do que pode ser reconhecido como encargos de comercialização (custos associados à gestão dos contratos de suprimento e transporte).

Entram nessa rubrica, por exemplo, despesas financeiras, de recursos humanos, contabilidade, administrativas, operação e manutenção de ativos utilizados para esse fim; custos de odorização; medição; atendimentos de emergência; suspensão e religação dos serviços etc.

Em outros estados, como no Ceará, o contrato de concessão é mais vago: as “despesas com comercialização e publicidade” ajudam a compor os custos operacionais – e, por extensão, a margem bruta das concessionárias.

Mas fato é que essas regulações foram desenhadas dentro de uma outra realidade de mercado, para cobrir os custos com a compra do gás – e não para incorporar as eventuais receitas com a venda de gás pelas distribuidoras.

Em tese, pelo racional, uma receita adicional com a venda de gás ajudaria a reduzir o custo de comercialização, com impacto favorável na modicidade tarifária.

“Mas é uma situação nova para qual não tem regulação. Por princípio, as distribuidoras são remuneradas pela margem, não com preço do gás. Essas receitas vão ter que começar a ser monitoradas, com contabilidade. O caminho pode vir a ser uma conta gráfica”, comenta o ex-diretor da Arsesp e consultor da Zenergás, Zevi Kann.

Um mecanismo de transparência que hoje sequer existe em todos os estados.

CONSUMIDORES PREGAM SEPARAÇÃO

Para o diretor de gás natural da Abrace, Adrianno Lorenzon, será preciso debater o limite de até onde a distribuidora pode ir para atender o mercado cativo sem virar um trader.

“Que tipo de risco ele pode assumir para atender mercado consumidor [com exposição a contratos spot, por exemplo]. Porque esses riscos vão ter que ser regulados e isso é um esforço regulatório enorme”, disse.

Um debate subjacente a esse, segundo ele, é a questão da desverticalização. A separação das atividades de distribuição e comercialização é uma bandeira do Relivre – o Ranking do Mercado Livre de Gás, que reúne a visão de produtores, comercializadores (IBP e Abpip) e consumidores (Abrace) sobre as condições de abertura do mercado em cada estado.

O Relivre defende que a distribuidora (ou o grupo econômico por ela integrado), para exercer a atividade de comercialização, deveria constituir pessoa jurídica distinta e com fins específicos à comercialização, com independência técnica, financeira, operacional e de gestão contábil.

A comercialização é, em algumas legislações estaduais, uma das competências atribuídas à distribuidora. É uma atividade inerente à gestão de portfólio de suprimento da concessão.

Na visão de comercializadores e consumidores, porém, há uma preocupação de que as distribuidoras avancem para a constituição de traders que possam, em alguma medida, inibir a



concorrência na comercialização nos estados – e, assim, o próprio desenvolvimento do mercado livre.

AINDA FALTA LIQUIDEZ PARA MAIS

As operações de revenda de gás pelas distribuidoras ainda são pontuais. A percepção entre agentes do mercado é que, hoje, o mercado brasileiro de gás ainda carece de liquidez para que essas transações consolidem um mercado secundário, de fato.

Falta mais oferta de gás de terceiros e uma plataforma de comercialização – o tal do “hub”, o ponto virtual de negociação que permite padronizar operações e criar um referencial de preço para estas trocas. Era um conceito presente nas discussões do Novo Mercado de Gás, mas que ainda não avançou.

Na falta de um hub, oportunidades de comercialização de volumes a curto prazo têm acontecido nas plataformas de balanceamento das transportadoras – espaço onde são fechados contratos flexíveis de curto prazo, para garantir o equilíbrio do sistema.

Na TAG, que reúne uma diversidade maior de usuários, por exemplo, em 2023 cerca de 10% das propostas de compra e venda apresentadas na plataforma vieram de distribuidoras.

Funciona assim: no modelo de entrada e saída, os usuários da rede de transporte devem manter constantemente suas injeções e retiradas equilibradas. No dia a dia, porém, eventuais diferenças entre os volumes injetados e retirados pelos carregadores podem comprometer o sistema.

Cabe ao transportador, nesses casos, garantir o balanceamento, por meio de operações de compra e venda de molécula, em contratos spot. A TAG entende que esse mecanismo contribui para dar um pouco mais de liquidez aos agentes e para a revelação de preços no mercado de gás.

O CASO CEGÁS

A distribuidora cearense vem se aproximando de agentes do mercado em busca de opções de compra e venda no mercado de curto prazo. Faz parte da estratégia de capturar preços melhores.

A Cegás tem acordos MSA com empresas como 3R, Eneva, Origem, PetroReconcavo e Shell. Esses contratos (do inglês Master Sale Agreement) definem as condições gerais de um contrato flexível e permitem aproveitar, de forma mais célere, oportunidades de mercado. Algumas delas – com a Origem, por exemplo – já foram efetivadas em operações pontuais este ano.

A concessionária também tem feito negócio com outras distribuidoras estaduais, por meio de trocas de titularidade de molécula dentro da malha de gasodutos de transporte da TAG. No fim de 2023, efetuou a primeira transação do tipo entre distribuidoras, com a Sergas.

A comercialização de gás é uma competência legal da Cegás, prevista na lei de criação da empresa. A empresa argumenta que o objetivo principal da atividade não é gerar receitas adicionais – e sim mitigar penalidades e aproveitar oportunidades de preços mais baixos no mercado de curto prazo, para efeitos de modicidade tarifária.

Um exemplo para ajudar a ilustrar: a companhia tem contratos de suprimento nas modalidades firme e PUT – contrato flexível que dá ao produtor uma opção de venda a um determinado preço, geralmente com descontos, e, em contrapartida, o cliente tem o dever de comprar.

Eventualmente, a companhia pode ter acesso a um gás de oportunidade mais barato que os volumes contratados. Então a distribuidora pode tomar esse gás flexível mais competitivo para si e revender o gás PUT para terceiros.

O tratamento regulatório: A Arce, a agência reguladora estadual, na falta de regras claras sobre o que fazer com as receitas de comercialização, preferiu, num primeiro momento, não intervir diretamente.



A criação de uma conta gráfica para acompanhar as flutuações às vezes diárias de preço de aquisição e venda de gás pela distribuidora local foi considerada pela agência uma opção com elevado custo regulatório para a realidade do órgão estadual.

A Arce preferiu, então, segundo uma fonte, tratar o assunto via regulação da margem da Cegás. A agência entende que os ganhos da concessionária com a venda de gás não têm sido suficientes para fazer a margem da concessionária ultrapassar os limites autorizados em revisão tarifária – feita anualmente, por força do contrato de concessão.

Isso, aliás, dificulta qualquer debate sobre o tratamento regulatório que se queira dar às receitas da comercialização que não passe pela rediscussão do contrato, onde estão as regras de composição das tarifas.

Nas próximas semanas, aliás, deve começar o processo da nova revisão da margem da distribuidora. É o momento em que a agência se debruça sobre a numeralha (investimentos, despesas etc) para definir a margem da concessionária. A expectativa é que o impacto da comercialização de gás da Cegás seja, então, melhor avaliado.

Por ora, a Arce entende também que a comercialização tem ocorrido para fins de otimização do fluxo de suprimento e à montante da área de concessão (sem prejuízo, portanto, para comercializadores concorrentes).

GÁS NA SEMANA

Subida da Serra no STF. O estado de São Paulo e a Arsesp entraram com uma ação contra a ANP, pela disputa envolvendo a classificação do gasoduto da Comgás. O caso está sob a relatoria de Edson Fachin.

– SP pede tutela de urgência para que a operação do Subida da Serra seja mantida sob regulação estadual até o julgamento final da ação; e para que a ANP seja impedida de interditar a operação do ativo.

Combustível do Futuro. A Comissão de Infraestrutura do Senado pautou para 20/8 a votação do parecer do relator Veneziano Vital do Rêgo (MDB/PB). Para o biometano, a principal mudança foi a exclusão do gás natural utilizado em termelétricas flexíveis da base de cálculo do mandato. Na epbr

Biometano. Bahiagás (BA) e Copergás (PE) lançaram uma chamada pública coordenada para aquisição do gás renovável. As duas distribuidoras buscam contratos de fornecimento de até dez anos, com vigência a partir de 2027.

Gás para Empregar. O governo adiou a reunião do CNPE convocada para quinta (15/8) e que poderia definir os rumos do programa.

Mercado livre. O BTG Pactual Commodities obteve autorização da ANP para atuar como comercializadora de gás natural, bem como carregadora. Na epbr

Galp fornece para Delta Energia. Contrato, válido por 18 meses, visa a atender a UTE William Arjona (190 MW), no MS, mas também permite à comercializadora da Delta vender gás no mercado livre. Na epbr

Gás para indústria de sal. A Potigás (RN) abriu licitação para construção do gasoduto Gás Sal, que ligará Mossoró até Areia Branca e que permitirá, assim, abastecer a região salineira potiguar



JORNAL O GLOBO – RJ

SEMANA DE DECISÃO NO EMBATE SOBRE AS EMENDAS, A CONVERSA JÁ COMEÇOU

Por *Miriam Leitão*

Esta é uma semana de decisão sobre a polêmica das emendas. O melhor caminho é o debate institucional e não o confronto como visto nesta sexta-feira, com retaliação do Congresso às decisões do ministro Flávio Dino de suspender emendas parlamentares. Em busca de uma solução para o conflito, o Supremo Tribunal Federal (STF) deve realizar, nesta terça-feira, uma reunião com representantes do Congresso. O tema também esteve presente na reunião realizada nesta segunda-feira de Lula com ministros e líderes do Congresso. Informalmente, a conversa entre Executivo e Legislativo já havia começado.

A semana passada terminou com um grande embate entre o Supremo e o Congresso Nacional. De um lado, o ministro Flávio Dino tomou a decisão de suspender todas as emendas, inclusive as impositivas, até que se chegue a um formato que cumpra os requisitos estabelecidos pela Corte, um ano e meio atrás, que determina critérios indispensáveis de transparência e rastreabilidade. Atualmente, uma parte grande das emendas não obedece a nenhum desses critérios, não se sabe exatamente quem ordenou a despesa, para onde foi o recurso, para qual projeto se destina. O voto de Flávio Dino foi acompanhado por todos os ministros.

A Câmara reagiu fortemente à decisão, tirando da gaveta dois projetos contra o Supremo. Um deles prevê limitar as decisões monocráticas dos ministros da Corte, o que é até razoável. Mas quem pode fazer isso é o próprio STF, numa medida autocontenção, que estabeleça limites para as decisões monocráticas que, às vezes, ficam na gaveta durante anos. Evidentemente quando há necessidade de uma medida liminar, ela tem que ser monocrática. Por exemplo quando há o risco de uma perda iminente, (o periculum in mora) é fundamental ter uma decisão rápida, que só pode vir através de uma liminar.

A outra proposta, feita pelo presidente da Câmara, de estabelecer que decisões do Supremo podem ser alteradas pelo Congresso Nacional não faz sentido nenhum, não é constitucional, não se harmoniza com o princípio de equilíbrio entre os Poderes. São Três Poderes, sendo do Supremo Tribunal Federal a última palavra porque ele é o intérprete da Constituição e a Constituição, portanto, é a última palavra. Não faz sentido dar ao Congresso esse superpoder. Se essa proposta passar, o Congresso se tornaria um poder acima de todos os outros.

Esses projetos foram retirados da gaveta pelo presidente da Câmara, Arthur Lira, para ameaçar o Supremo. Esse, no entanto, não é o caminho. Como aponta o voto do ministro Flávio Dino, o caminho é o diálogo institucional. O diálogo entre o Congresso e o Executivo, principalmente, para se chegar a uma maneira de ordenação de despesas de forma transparente. O acordo firmado a partir dessa negociação seria submetido ao Supremo.

Além da questão da transparência na destinação dos recursos, há um outro problema em debate, a necessidade de reduzir o volume e o valor das emendas. Em nenhum país do mundo há um valor tão elevado do Orçamento nas mãos dos parlamentares. No Brasil, o Congresso brasileiro decide a destinação de quase 25% de toda a despesa que o governo tem liberdade de usar, as discricionárias. Isso não faz sentido, deve ser alterado. É preciso um freio de arrumação.

Nesta semana haverá muita conversa, muita negociação entre os poderes para que se chegue a um ponto comum.

Fonte: O Globo - RJ



Data: 19/08/2024

MERCADO ELEVA PROJEÇÕES DE INFLAÇÃO, PIB E DÓLAR PARA ESTE ANO E DE JUROS PARA 2025

Por Luciana Casemiro

Os analistas revisaram, mais uma vez para cima, as projeções para a inflação deste ano, foi 4,20% para 4,22%, ainda dentro da meta. No Boletim Focus, divulgado nesta segunda-feira pelo Banco Central do Brasil, também foram elevadas as estimativas para o dólar, que saiu de R\$ 5,30 para R\$ 5,31, e para o PIB que subiu três pontos percentuais, chegando a 2,23%. Já para 2025, o que subiu foi a previsão para a taxa de juros, foi de 9,75% para 10%. As perspectivas para a inflação e o PIB caíram, para 3,91% e 1,89%, respectivamente.

O movimento de revisões altistas para o crescimento da economia este ano se intensificou após a divulgação de dados econômicos da semana passada, como indústria e serviços, reforçado pelo IBC-Br, considerado uma prévia do PIB, que surpreendeu com crescimento de 1,4% em junho, o que fez crescer o número de economistas que apostam numa alta do PIB mais próximo de 3% para 2024.

Na avaliação do economista Álvaro Bandeira, coordenador de Economia da Apimec, o boletim traz uma ligeira piora de cenário. No que diz respeito ao PIB, no entanto, ele acredita que as estimativas podem e devem melhorar nas próximas semanas, mas aposta também em uma subida nas previsões para a taxa de juros básica da economia para este ano:

- As expectativas para o fim do ano do PIB são melhores e portanto nas próximas semanas o Focus deve melhorar a projeção de crescimento da economia. A inflação subiu um tiquinho na margem. O dólar teve alta e deve subir mais também nas próximas semanas, a expectativa já está na faixa dos R\$ 5,40, R\$ 5,50 para o fim do ano. Apesar da taxa Selic ter sido mantida 10,5%, há várias instituições mexendo em suas projeções para 11,75% e até 12% no fim deste ano. Então há uma certa piora, exceto no que diz respeito ao PIB.

Andréa Angelo, estrategista de inflação da Warren Investimentos, diz que o Focus desta semana foi muito importante, principalmente por conta das perspectivas desenhadas para 2025.

- O olhar está totalmente o do Banco Central agora, de 2025 e início de 2026. A semana retrasada já tinha dado um sinalzinho de que estava desacelerando o cenário para 2025, a projeção esta semana corroborou isso. Muito em linha com o discurso mais rock do Galípolo. Nesse cenário de 2025 também subiu mais um pouquinho, em 25 bases, a previsão para a Selic. Então realmente foi um foco muito bom para a política monetária. Agora a o BC tem que entregar o que está falando: juros mais altos por mais tempo para continuar com essa inflação desacelerando, eventualmente até entregar uma alta dos juros que é onde o mercado está tentando de que levar o BC para esse para esse mood. 2024 é menos relevante agora.

Para os economistas Guilherme Sousa e Étore Sanchez, da Ativa Investimentos, o Boletim Focus desta segunda-feira "esvazia marginalmente a perspectiva de que teremos um ciclo altista de juros ainda esse ano." Na análise divulgada esta amanhã, eles destacam ainda que o recuo do IPCA de 2025 é "possivelmente fruto de uma taxa contracionista no atual patamar por mais tempo".

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2024

BRASIL ARRECADARIA R\$ 260 BI POR ANO COM IMPOSTO SOBRE SUPER-RICOS, DIZ ESTUDO

Levantamento da Tax Justice Network, baseado no modelo de tributação sobre a riqueza espanhol, aponta que globalmente valor arrecadado seria o dobro do necessário para o financiamento climático dos países em desenvolvimento

Por Luciana Casemiro



Levantamento da Tax Justice Network aponta que taxação de super-ricos resultaria em arrecadação global de R\$ 2,1 trilhões anuais — Foto: Editoria de Arte

O Brasil poderia arrecadar US\$ 47,5 bilhões, o que equivale a cerca de R\$ 260 bilhões, se tributasse com uma taxa entre 1,7% e 3,5% os super-ricos. Segundo o novo estudo da Tax Justice Network, publicado nesta segunda-feira, se essa tributação fosse adotada globalmente, a arrecadação anual seria de US\$ 2,1 trilhões. Esse montante, destaca o levantamento, é o dobro da quantia necessária anualmente para o financiamento climático dos países em desenvolvimento, que deve ser um dos principais temas nas negociações da COP 29 este ano.

- Um imposto sobre bilionários, tal como discutido no G20 no Brasil, tem o potencial de estabelecer um piso global mínimo para a tributação dos super-ricos, e a liderança inovadora do Brasil este ano foi realmente valiosa. Contudo, apenas os impostos sobre a riqueza nacional têm todo o potencial para resolver os danos sociais associados às desigualdades extremas. O Brasil enfrenta desigualdades especialmente graves, caracterizadas pela sobreposição de dimensões raciais e de gênero, e poderia, portanto, se beneficiar de forma significativa da introdução de um imposto nacional sobre a riqueza como o proposto - afirmou Alex Cobham, CEO da Tax Justice Network, ao blog, por e-mail de Londres onde mora.

O estudo é baseado no modelo do imposto sobre a riqueza vigente na Espanha, aplicado a 0,5% das famílias mais ricas do país. Segundo a Tax Justice Network, em média, cada país teria um incremento de 7% no Orçamento com a implementação da tributação sobre os super-ricos.

A organização britânica - que investiga a evasão e trabalha em prol da justiça tributária - pontua que os expressivos valores a serem arrecadados, apesar do pequeno percentual de tributação sobre a riqueza, são possíveis devido aos níveis extremos de riqueza acumulados pelos mais ricos. Em média, aponta o estudo, apenas 3% de toda a riqueza de cada país estão nas mãos da metade da população, enquanto os 0,5% mais ricos detêm 25,7%.

A Tax Justice Network destaca que os bilionários tendem a pagar taxas de imposto que são a metade das pagas pelo restante da sociedade. E pontua que a extrema riqueza entre os super-ricos está tornando as economias inseguras e está diretamente ligada a uma menor produtividade econômica e a piores resultados sociais.

O relatório fornece aos países orientações detalhadas sobre como implementar leis de imposto sobre a riqueza baseadas no estudo e no exemplo da Espanha.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 19/08/2024

ATIVISTAS AMBIENTAIS BLOQUEIAM CHEGADA DE CRUZEIRO A AMSTERDÃ

É a segunda semana consecutiva que os ativistas organizam esse tipo de ação nos portos da capital holandesa

Por AFP — Amsterdã

Vários membros da organização ambiental Extinction Rebellion (XR) se amarraram na manhã de domingo a uma eclusa, impedindo a chegada de um cruzeiro à capital holandesa, segundo imagens dos ativistas e uma porta-voz do porto de Amsterdã.

É a segunda semana consecutiva que os ativistas organizam esse tipo de ação nos portos da capital holandesa, com o objetivo de parar a atividade dessas embarcações altamente poluentes.



Ativistas ambientais bloqueiam a chegada de cruzeiro a Amsterdã — Foto: Reprodução/X

"O petróleo mata, parem os navios de cruzeiro", escreveram os ativistas em uma eclusa, onde se amarraram nas portas, de acordo com imagens transmitidas ao vivo na internet pela XRTV.

Carlijn van Essen, porta-voz do porto de Amsterdã, informou à AFP que os ativistas estão nas eclusas Noordersluis e Zeesluis, no imenso complexo de IJmuiden, a noroeste da capital.

A ação bloqueia a passagem do "Serenade of the Seas", uma gigantesca embarcação com mil camarotes que se dirigia a Amsterdã, segundo a porta-voz.

Um petroleiro também foi bloqueado, acrescentou.

A emissora pública holandesa NOS informou no sábado passado que 2.000 passageiros de um cruzeiro tiveram que ser evacuados de ônibus e, em seguida, transportados de trem para Amsterdã e para o aeroporto da cidade.

Os ativistas se retiraram por conta própria do local, mas retornaram no dia seguinte. Foram removidos pela polícia, o que permitiu que um barco continuasse sua rota.

De acordo com um comunicado da XR, no domingo, a passagem de outros dois cruzeiros, Ambition e Amera, foi perturbada. Van Essen refutou essa afirmação e assegurou que os navios, ancorados em IJmondhaven, chegaram ao seu destino final.

Segundo um estudo da ONG Transporte e Meio Ambiente, os cruzeiros que navegaram nas águas europeias em 2022 emitiram mais de 8 milhões de toneladas de CO₂, o equivalente a 50.000 voos entre Paris e Nova York.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2024

PF RESGATA IMIGRANTES CLANDESTINOS AFRICANOS EM NAVIO CARGUEIRO FUNDEADO NO RIO

Os jovens viajaram por três dias em um caminhão de carga clandestino antes de embarcar no navio. Um dos imigrantes expressou interesse em solicitar refúgio no Brasil

Por O Globo — Rio de Janeiro



Momento em que a Polícia Federal abordou no navio — Foto: Divulgação

A Polícia Federal resgatou, no último sábado, cinco imigrantes clandestinos africanos a bordo de um navio cargueiro de bandeira maltesa, fundeado na Baía de Guanabara, no Rio de Janeiro. Os imigrantes foram descobertos pelos tripulantes da embarcação, que partiu do Porto de Dakar, capital de Senegal, em 4 de agosto.

Durante a ação, foi constatado que os imigrantes estavam em condições precárias de saúde e foram resgatados por motivos humanitários. Por isso, receberam autorização para o desembarque condicional.

Os cinco imigrantes são originários de Conakri, capital da Guiné. Entre eles, dois são menores de idade, com 16 e 17 anos. O mais jovem relatou que deixou um irmão de 11 anos cuidando de outros quatro irmãos menores em casa, após a morte dos pais em uma explosão que matou 400 pessoas na cidade onde viviam.

Os jovens viajaram por três dias em um caminhão de carga clandestino antes de embarcar no navio. Um dos imigrantes expressou interesse em solicitar refúgio no Brasil.

Após serem ouvidos pela PF, a seguradora do navio assumiu a responsabilidade pelos cuidados dos imigrantes, que foram encaminhados para um hotel, onde aguardam a continuidade dos procedimentos legais.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 19/08/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

MINISTÉRIOS AMEAÇAM CORTAR SERVIÇOS A APOSENTADOS, ÁGUA E INTERNET, SOB PRESSÃO DO ORÇAMENTO DE 2025

Pastas pedem mais dinheiro no projeto orçamentário do ano que vem e alegam risco para o funcionamento de atividades; Ministério do Planejamento diz que proposta está em elaboração e não se manifesta

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA – A elaboração do Orçamento de 2025 provocou uma crise entre ministérios do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), com ameaças de paralisação de atividades e serviços públicos em função dos cortes planejados pela equipe econômica. Órgãos alegam que os recursos do Orçamento para o próximo ano, que será enviado ao Congresso no dia 30 de agosto, não são suficientes – o que pode prejudicar desde o atendimento da Previdência Social do País até provocar falta de água e internet em prédios da Presidência da República.

O governo Lula tenta manter os investimentos com o mesmo valor de 2024 no próximo ano, priorizando obras em andamento e o Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC). Mas, para isso, decidiu cortar despesas administrativas de ministérios e autarquias, conforme documentos internos aos quais o Estadão teve acesso. Em resposta à reportagem, o Ministério do Planejamento e Orçamento afirmou que o projeto orçamentário está em processo de elaboração e não se manifestará antes do envio ao Congresso.

Os cortes planejados para 2025 se somam ao congelamento de gastos de R\$ 15 bilhões decretado neste ano e que dificilmente será revertido. O aumento de despesas obrigatórias – como benefícios previdenciários e assistenciais –, além do avanço das emendas parlamentares, agrava a situação. Conforme o Estadão revelou, o governo e o Congresso adotaram uma manobra contábil que sacrificou a manutenção de órgãos federais para aumentar emendas que herdaram o espólio do orçamento secreto.



O presidente Lula durante reunião ministerial, no dia 8 de agosto, no Palácio do Planalto, em Brasília. Foto: Wilton Junior/Estadão

O Instituto Nacional do Seguro Social (INSS) recebeu um orçamento preliminar de R\$ 1,9 bilhão para 2025 e afirmou que o mínimo necessário para cobrir todas as despesas é de R\$ 2,4 bilhões. O valor estipulado atualmente pelo governo “não será suficiente para cumprir seus contratos em vigor até o final do exercício”, segundo o órgão afirmou em ofício interno, ao qual o Estadão teve acesso.

Um dos contratos ameaçados é com a Dataprev, que reúne uma base de dados com todos os benefícios da Previdência Social. Além disso, de acordo com o instituto, há risco de paralisação de unidades de atendimento e, no âmbito das perícias, multas por descumprimento de ordem judicial.

“Ao estabelecer um referencial monetário inferior ao necessário, esta autarquia enfrenta dificuldades em seu planejamento, pois é obrigada a incluir no Sistema Integrado de Planejamento e Orçamento - SIOP um valor que não será suficiente para cumprir seus contratos em vigor até o final do exercício”, diz nota técnica do INSS, assinada pelo coordenador-geral de Orçamento do órgão, Omar Moraes.

O Ministério das Comunicações também pediu acréscimos. A Telebras, que fornece internet para diversos órgãos públicos, recebeu um orçamento de R\$ 299 milhões; mas, de acordo com o órgão, precisará de R\$ 1 bilhão para manter as atividades programadas para o ano que vem. Se não houver a complementação, faltaria internet para 1.650 agências do INSS, prejudicando o atendimento em todo o Brasil, além de 17 mil escolas públicas, agências do Ministério do Trabalho, postos de saúde e para os prédios da Presidência da República.

“A insuficiência de dotação orçamentária para 2025 acarretará implicações negativas aos Programas Gesac e Wi-Fi Brasil deste ministério, como também de outros entes públicos, que sofrerão prejuízo, pois utilizam a prestação de serviços da Telebras para manter a conectividade dos respectivos pontos de presença às suas redes privadas, a exemplo da Dataprev, ICMBio, RNP, Abin, Ministério da Defesa, Ministério da Justiça e Presidência da República”, afirmou a secretária-executiva da pasta, Sônia Faustino Mendes, em ofício ao Ministério do Planejamento e Orçamento.

A Telebras diz que já está inadimplente com alguns contratos, situação que pode piorar em 2025. “A entidade registra, ainda, o risco real de interrupção de serviços, inclusive de conexão à Internet e às redes privadas de escolas e Unidades Básicas de Saúde (UBS), uma vez que a indisponibilidade dos recursos necessários impedirá a execução de contratos já pactuados ou contratações em andamento, fundamentais à preservação da qualidade do serviço e à manutenção da prestação dos serviços à sociedade”, complementa a secretária no documento.

As despesas não obrigatórias do Poder Executivo, que incluem investimentos e custeio da máquina pública, devem somar R\$ 203,9 bilhões em 2025, de acordo com o projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (PLDO) de 2025. O valor precisa ser dividido entre investimentos, despesas administrativas, serviços públicos e emendas parlamentares.

Não há garantias, no entanto, que o montante será mantido. Em 2024, essa fatia de recursos da União sofreu um corte de R\$ 8,4 bilhões entre o que estava previsto no início do ano e o que foi atualizado em julho.

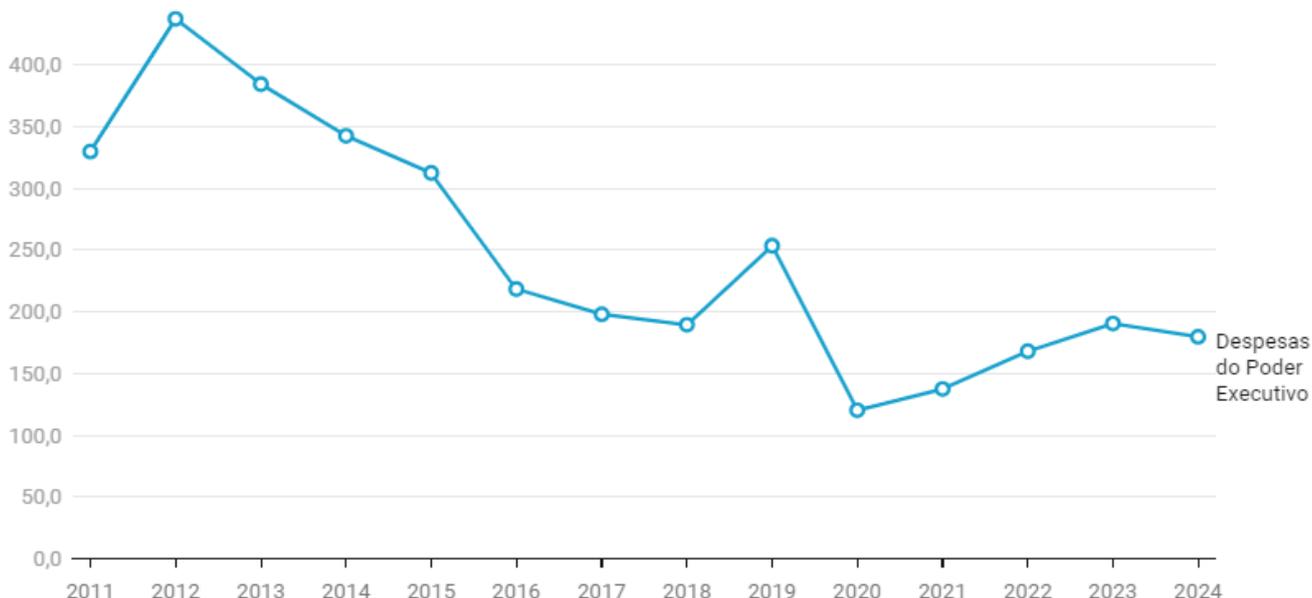
Cortes ameaçam ações da Defesa Civil, combate ao racismo e até água no Palácio do Jaburu

O Ministério da Integração e do Desenvolvimento Regional, que ficou com R\$ 2 bilhões no orçamento preliminar, alegou que a demanda total é de R\$ 5,72 bilhões para gastos administrativos e para o PAC. A falta de dinheiro comprometerá a distribuição de água no semiárido brasileiro e os atendimentos emergenciais da Defesa Civil em tragédias climáticas, segundo a pasta.

“O orçamento se destina a demandas de extrema importância para a sociedade brasileira como ações de resposta, que compreendem socorro, assistência às vítimas e restabelecimento de serviços essenciais”, disse o ministério em ofício à equipe econômica.

Despesas do Poder Executivo sem emendas - em R\$ bilhões

Valores disponíveis para manutenção de órgãos, custeio de serviços públicos e investimentos



Orçamento atualizado, em valores corrigidos pelo IPCA, exceto créditos extraordinários

Gráfico: InfoGráfico Estadual • Fonte: Siga Brasil • [Obter dados](#)

O gabinete da Vice-Presidência da República, comandado por Geraldo Alckmin, também reclamou do valor recebido para despesas administrativas em 2025, de R\$ 5,4 milhões, e pediu mais R\$ 600 mil. “Tais recursos serão essenciais ao custeio de despesas contratuais desta Vice-Presidência da República e do Palácio do Jaburu, tais como fornecimento de água, energia elétrica, telecomunicações, locação de veículos, entre outras”, diz ofício do gabinete enviado à Secretaria de Orçamento Federal, que integra o Ministério do Planejamento.

Em nota ao Estadão, a Vice-Presidência da República afirmou que o valor solicitado não implica em aumento no orçamento do órgão, pois a proposta apresentada pela equipe econômica já é 1,35% inferior ao orçamento de 2024 e 7% inferior ao orçamento de 2023. O gabinete de Alckmin também disse que vem executando um corte sistemático de gastos “A Vice-Presidência da República atua com absoluto rigor na execução de seu orçamento. E, nesse sentido, seguirá pronta para fazer adequações em seu orçamento que se mostrarem necessárias.”

Importante destacar que, mesmo antes da determinação do governo federal de redução de despesas, a atual gestão da Vice-Presidência já vinha procedendo a um corte sistemático de gastos. Exemplo disso é que a PLOA de 2025 é 52,5% inferior ao orçamento de 2022 (R\$ 12.697.859,00), e 22,8% em relação ao de 2021 (R\$ 7.817.816,00), anos da gestão anterior.

Portanto, o valor de R\$ 600 mil, somados ao orçamento proposto para 2025, já implica uma redução em relação ao orçamento de 2024.

A Vice-Presidência da República atua com absoluto rigor na execução de seu orçamento. E, nesse sentido, seguirá pronta para fazer adequações em seu orçamento que se mostrarem necessárias.

O Ministério de Minas e Energia pediu mais R\$ 97 milhões (de R\$ 483 milhões para R\$ 580 milhões) para custear atividades da PPSA, estatal responsável por comercializar o óleo da União proveniente do Pré-Sal, e outras despesas administrativas da pasta, alegando risco para o funcionamento do órgão.

O Ministério da Igualdade Racial, por sua vez, recebeu uma previsão de R\$ 61,6 milhões para despesas de custeio, mas pediu um adicional de R\$ 82,5 milhões para ações de combate ao racismo, ampliação de bolsas de pesquisa e campanhas publicitárias.

No Ministério dos Transportes, que concentra o maior volume de investimentos, a versão preliminar do Projeto de Lei Orçamentária Anual (PLOA) indica R\$ 14,6 bilhões para o PAC, mantendo os valores deste ano – mas com uma redução de R\$ 200 milhões nas despesas administrativas, que inclui gastos com diárias, passagens, conta de luz, organização e supervisão de leilões.

“Isso demanda um esforço administrativo adicional, um esforço de gestão e governança maior; mas acho que estamos dentro do que já estávamos fazendo de redução de custo e não teremos dificuldades”, afirmou o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, George Santoro, ao Estadão. Santoro pontuou que a pasta precisará fazer um esforço maior para botar de pé, por exemplo, leilões e concessões, que dependem de gastos administrativos em órgãos como a Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT).

A Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) pediu um aumento de R\$ 294 milhões, afirmando que os R\$ 558 milhões previstos não são suficientes para o atendimento de todas as demandas do órgão. “Necessário ressaltar que a destinação de recursos para as atividades da Funai representa uma forma de prevenção contra possíveis prejuízos advindos da ausência do Estado em executar as políticas públicas indigenistas, tais como invasão de terras indígenas”, diz documento enviado ao Ministério dos Povos Indígenas, responsável pela interlocução com a equipe econômica.

Crescimento de gastos obrigatórios compromete restante do Orçamento

O Orçamento ainda está em elaboração e deve ser finalizado no dia 30 de agosto. Até lá, os valores podem sofrer alterações. Além disso, o volume final ainda dependerá do Congresso Nacional. No ano passado, os parlamentares cortaram verbas do PAC para aumentar as emendas e priorizaram ministérios controlados pelo Centrão.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, anunciou um corte de R\$ 25,9 bilhões em despesas obrigatórias em 2025. O valor, no entanto, não deve ser direcionado para os ministérios, mas servirá para cumprir as regras fiscais. Os gastos obrigatórios, principalmente da Previdência Social, seguem pressionando o Orçamento da União.

Nota da Consultoria de Orçamentos da Câmara estima que o Poder Executivo vai ter um aumento de R\$ 138,3 bilhões nas despesas de 2025 em comparação com 2024, levando-se em conta o arcabouço fiscal, que limita o crescimento anual dos gastos em até 2,5% mais a inflação.

As despesas obrigatórias, porém, devem consumir R\$ 135 bilhões desse acréscimo, ou seja, quase todo o espaço. “Por ora, salienta-se a relevância das agendas de ‘revisão do gasto’ e ‘orçamentação de médio prazo’ como ferramentas consentâneas com os desafios fiscais e orçamentários contemporâneos”, diz a análise assinada pelos consultores Paulo Bijos, ex-secretário de Orçamento Federal, e Dayson de Almeida.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2024

HONEYWELL: TRANSIÇÃO ENERGÉTICA E TECNOLOGIA SÃO OS CAMINHOS PARA ACELERAR A ECONOMIA NET ZERO

Fórum Net Zero, realizado pela empresa em parceria com a Amcham-Brasil, reuniu cerca de 450 líderes nos dois dias do evento em São Paulo e no Rio de Janeiro, que debateram desafios e perspectivas para um futuro mais sustentável

Por Honeywell e Estadão Blue Studio

O Brasil tem potencial para liderar a agenda de descarbonização no planeta, com tecnologias que acelerem a redução das emissões e com investimento em transição energética. Essa foi a principal mensagem do Fórum Net Zero 2024, evento realizado nos dias 13, em São Paulo, e 15 de agosto,

no Rio de Janeiro, pela Câmara Americana de Comércio para o Brasil (Amcham-Brasil) e que contou com o apoio da Honeywell, líder global em soluções de energia, aviação e automação industrial.

Nos dois dias do encontro, cerca de 450 líderes de empresas, entre parceiros e clientes da companhia, debateram os desafios e as perspectivas para um futuro mais sustentável e compartilharam experiências bem-sucedidas neste sentido.



José Fernandes, CEO da Honeywell na América Latina, durante Fórum Net Zero Foto: Divulgação/Honeywell

Transição energética: fundamental

As consequências das mudanças climáticas, caso não sejam tomadas medidas urgentes, podem ser catastróficas e irreversíveis, alertou o CEO da Honeywell na América Latina, José Fernandes. “Temos que continuar nos esforçando. A transição energética reduz drasticamente essas emissões ao substituir as fontes de energia como carvão, petróleo e gás natural por fontes renováveis como a solar, eólica e

hidroelétrica.”

O executivo, que assumiu a posição no início do ano, focando em três megatendências críticas, incluindo a transição energética e o futuro da aviação, reforçou que, além da transição energética, um dos objetivos da companhia é garantir que as plantas petroquímicas existentes funcionem da forma mais eficiente possível. “Continuaremos a desenvolver novos métodos para oferecer suporte a esses combustíveis”, reforçou.

Segundo o executivo, além de soluções em automação e transformação digital, uma das oportunidades de promover a transição são os combustíveis sustentáveis para a aviação – o SAF (da sigla em inglês para Sustainable Aviation Fuel).

Produzir SAF é justamente um dos focos da Acelen Renováveis, empresa de energia criada pelo fundo de investimentos Mubadala Capital para acelerar a transição energética mundial. A empresa anunciou investimentos superiores a US\$ 3 bilhões na primeira unidade integrada para produção de combustíveis renováveis a partir da macaúba, planta nativa do Cerrado brasileiro.



Além da transição energética, a Honeywell tem objetivo de garantir que as plantas petroquímicas existentes funcionem da forma mais eficiente possível Foto: Divulgação/Honeywell

“A macaúba é estudada há mais de 70 anos mundialmente e possui benefícios estratégicos para nossa operação, já que é capaz de produzir de 7 a 10 vezes mais óleo por fruto se comparada a outras culturas como a soja”, explicou o vice-presidente de Novos Negócios da companhia, Marcelo Cordaro. A estimativa é que a biorrefinaria produza, já a partir de 2027, 1 bilhão de litros de combustíveis por ano e participe da descarbonização do setor aéreo mundial. “A parceria com a Honeywell é fundamental para que possamos ajudar as companhias aéreas a alcançar as suas metas de descarbonização”, diz o executivo.

Na visão do diretor de Novos Negócios da gigante sucroenergética Atvos, Caio Dafico, todas as rotas tecnológicas para a produção de SAF serão necessárias e é importante começar pelas mais competitivas – caso da cadeia produtiva de etanol. “O Brasil pode ser um grande player”, ressaltou, fazendo uma ressalva: “É imperativo que existam incentivos governamentais, com mandatos para garantir a igualdade competitiva, mas com colchão financeiro para que nem todo esse custo seja arcado pelas companhias aéreas ou pelos consumidores”.

José Fernandes, da Honeywell, concorda e relembra a importância da criação do PL 528/2020, que cria o programa Combustível do Futuro e que deverá ser discutido na Comissão de Infraestrutura ainda em agosto. “A decisão, ratificada recentemente pelo Senado, representa um marco significativo e constitui uma etapa inicial, embora modesta. Com ela, começamos a estabelecer um mercado e a incentivar o crescimento dessa indústria, algo semelhante ao que ocorreu anteriormente com o etanol”, adiciona o executivo.

“Temos que continuar nos esforçando. A transição energética reduz drasticamente as emissões de carbono ao substituir as fontes de energia como carvão, petróleo e gás natural por fontes renováveis como a solar, eólica e hidroelétrica”

José Fernandes, CEO da Honeywell na América Latina

O programa entregue pelo senador Veneziano Vital do Rêgo estabelece metas de redução de gases de efeito estufa (GEE) a partir de mandatos para o combustível sustentável de aviação (SAF) e diesel verde. A meta será de 1% de descarbonização por meio do uso de SAF em 2027, aumentando em 1% ao ano até 2037, chegando a 10%.

Agenda verde

Um dos desafios para a transição é o financiamento. O contrato de Compra Mínima Garantida (offtake agreement) é um fator que pode ajudar a viabilizar novos projetos, de acordo com o CEO do Citi Brasil, Marcelo Marangon. Mas isso vai requerer segurança jurídica. “Estamos competindo com projetos globais. Precisamos ter essa visão, com contratos com padrões internacionais.”

Para o CEO da Amcham-Brasil, Abrão Neto, é essencial modernizar o ambiente regulatório. “A aprovação desses projetos (a chamada ‘agenda verde’ em tramitação no Congresso Nacional) é fundamental para que o Brasil possa acelerar sua transição energética, cumprir os seus compromissos internacionais sobre o clima e atrair mais investimentos.”

Na visão de Joaquim Levy, diretor de Estratégia Econômica e Relações com os Mercados do Banco Safra, o Brasil pode se tornar net zero já em 2040, mas é relevante que o País alcance soluções realmente competitivas. “O hidrogênio verde só funcionará se tiver um offtaker”, exemplificou. “Para conseguir esses mercados, é preciso fazer alianças e parcerias”, recomendou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2024

ECONOMISTAS VEEM RISCO DE INFLAÇÃO SUPERAR TETO DA META E EXIGIR ÚLTIMA CARTA DE CAMPOS NETO

Se cenário se confirmar, presidente do BC encerraria seu mandato escrevendo a terceira carta aberta para explicar o descumprimento do alvo, o maior número para um chefe da autoridade monetária

Por Cícero Cotrim (Broadcast)

BRASÍLIA - Economistas do mercado veem um “risco crescente” de que a inflação deste ano supere o teto da meta, de 4,50%, diante da mudança de patamar do dólar, da pressão nos preços administrados e do mercado de trabalho resiliente. Se esse cenário se confirmar, Roberto Campos Neto encerraria seu mandato escrevendo a terceira carta aberta para explicar o descumprimento do alvo, o maior número para um presidente do Banco Central.

Os analistas ouvidos pelo Estadão/Broadcast dizem, no entanto, que esse quadro não desabonaria o período de Campos Neto à frente da autoridade monetária. Este ano, os preços administrados explicam boa parte da resiliência da inflação, eles dizem. E, nos outros dois anos de descumprimento da meta (2021 e 2022) a quebra de cadeias globais de suprimentos e outras pressões decorrentes da pandemia de covid-19 levaram a um aumento expressivo no IPCA.

“Quando olhamos a trajetória da inflação durante a gestão do Roberto Campos no BC, temos de lembrar que, no meio do caminho, teve uma pandemia”, afirma o economista-chefe da G5 Partners, Luís Otávio de Souza Leal. “Não só tivemos o choque imediato de inflação, com a quebra das cadeias produtivas, como também uma resposta fiscal muito grande dos governos no mundo inteiro.”



Descumprimento da meta pela terceira vez não desabonaria o período de Campos Neto à frente da autoridade monetária, segundo analistas Foto: Wilton Junior/Estadão

Leal lembra que o BC brasileiro foi um dos primeiros a começar a elevar os juros, ainda durante a pandemia, e foi elogiado pelos pares pelo seu combate tempestivo à inflação. “Eu não vejo um problema de credibilidade se o IPCA superar a meta este ano”, diz o analista, que tem no cenário uma inflação de 4,25% em 2024, mas reconhece que a chance de a taxa superar os 4,50% existe.

O economista-chefe do Banco BMG, Flávio Serrano, tem no cenário-base um IPCA de 4,20% este ano, mas afirma que o comportamento dos preços administrados pode levar a inflação a superar o teto do alvo. Os riscos, ele diz, se concentram principalmente em dois componentes: a bandeira de energia, que hoje está no nível “verde”, mas poderia subir para “amarela” no fim do ano; e um eventual reajuste dos preços de gasolina.

“À luz do que temos hoje de cenário hídrico e em termos de paridade dos preços de importação, eu diria que não é um risco tão grande assim, algo em torno de 30%”, ele explica. “De qualquer forma, fica claro que os preços administrados foram o problema de 2024, subindo cerca de 7%, contra 3,60% dos preços livres.”

Essa composição, segundo Serrano, demonstra que a inflação de 2024 responde a uma correção de preços relativos e não a uma “leniência” do BC, uma vez que a política monetária não tem efeito sobre os preços administrados. “Se olharmos para os preços livres e os núcleos, vamos chegar à conclusão de que a política monetária foi desinflacionária este ano”, explica.

Riscos

A estrategista de inflação da Warren Investimentos, Andréa Angelo, tem no cenário-base uma inflação de 4,42% este ano e calcula que a chance de o IPCA superar o teto da meta já está entre 60% e 70%. O cenário-base dela já contempla um alívio de 0,1 ponto porcentual no IPCA devido à antecipação de recursos da Eletrobras para quitar as contas Covid e de Escassez Hídrica, mas ela destaca que o efeito dessa medida é incerto.

“Nós não sabemos como o Ministério de Minas e Energia e a Aneel vão contabilizar essa medida e, se não der certo, isso terá um impacto de 0,1 ponto para cima na nossa projeção”, ela explica. “Se não chover e formos para bandeira amarela no fim deste ano, temos mais 0,1 ponto de impacto. E, nos preços livres, se o repasse do câmbio mais alto começar um pouco mais cedo, o impacto também pode ficar perto de 0,1 ponto.”

O economista da LCA Consultores Fábio Romão aumentou recentemente a projeção de inflação deste ano, de 4,20% para 4,40%, devido à desvalorização do real e à resiliência do mercado de trabalho. Incorporando esses dois fatores, ele espera que os bens industrializados terminem o ano com alta de 3,3% (revisada de 2,5% antes) e os serviços, subindo 4,6%.

“Temos alguns fatores de pressão levando essa projeção para perto do teto: o aumento do imposto de cigarro, o mercado de trabalho apertado, e o comportamento do câmbio”, diz Romão. “Também existe a questão da bandeira: eu tenho no cenário bandeira verde, mas ela pode fechar no amarelo, com impacto de 0,08 ponto na projeção.”

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 19/08/2024

Valor

Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

EUROFARMA, ATHENA SAÚDE E ULTRAFÉRTIL FARÃO OFERTAS PARA CAPTAÇÕES EM DEBÊNTURES QUE SOMAM R\$ 2,94 BI

Empresas têm aproveitado a demanda por títulos de renda fixa para financiar projetos e antecipar o pagamento de dívidas

Por Rita Azevedo, Valor — São Paulo



A maior das ofertas é da Eurofarma, de R\$ 1,45 bilhão — Foto: Divulgação/Eurofarma

A lista de companhias que buscam recursos com debêntures foi ampliada, com ofertas da farmacêutica Eurofarma, da rede de hospitais Athena Saúde e da Ultrafertil, que atua na manutenção, exploração e gestão de instalação portuária. As três operações somam R\$ 2,94 bilhões e devem ser concluídas até meados de setembro.

As empresas têm aproveitado a demanda por títulos de renda fixa para financiar projetos e antecipar o pagamento de dívidas. A maior das ofertas é da Eurofarma, de R\$ 1,45 bilhão. Com os recursos, a empresa vai financiar o resgate de debêntures da primeira emissão e de quatro séries de notas promissórias comerciais, além de pagar uma dívida com o J.P. Morgan Chase Bank.

Os papéis terão prazo de quatro anos e taxa máxima de CDI mais 0,93% ao ano. A liquidação é prevista para o dia 11 de setembro.

Outra companhia que vai financiar o resgate de debêntures com novos títulos é a Athena Saúde. A empresa quer levantar R\$ 890 milhões para pagar títulos de duas emissões. A taxa máxima é de CDI mais 3,5% e o prazo é de quatro anos. A operação deve ser liquidada ainda nesta semana.

Já a Ultrafertil busca R\$ 600 milhões com títulos que vencem em sete anos. O dinheiro será usado no gerenciamento do fluxo de caixa, especialmente para a gestão dos passivos.

A empresa quer pagar, no máximo, CDI mais 0,67% ao ano. A remuneração será definida no dia 29 de agosto e a liquidação deve ocorrer no dia 03 de setembro, conforme o cronograma da operação.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/08/2024

BRASIL COBRA DE NOVO FLEXIBILIDADE NA LEI ANTIDEMATAMENTO DA UE

Delegação brasileira também visitará portos europeus por onde mais transitam os produtos brasileiros alvejados

Por Assis Moreira, Valor

O Brasil amplia cobranças junto à União Europeia (UE) por flexibilidades na lei antidesmatamento que entrará em vigor dentro de cinco meses. Brasília vai agora agir também junto aos principais portos onde desembarcam produtos brasileiros na Europa.

A lei da UE visa proibir acesso ao mercado comunitário de seis commodities - carne bovina, soja, café, óleo de palma, madeira e cacau, além de seus derivados - produzidas em zonas desmatadas após o final de 2020.



Brasil cobra de novo flexibilidade na lei antidesmatamento da UE — Foto: Claudio Belli/Valor

Essa lei atingirá 34% das exportações brasileiras para o mercado europeu, com base em dados de 2023. O potencial de dano é portanto elevado no comércio para a Europa a partir do ano que vem.

‘O governo brasileiro segue cobrando das autoridades europeias os esclarecimentos e a flexibilidade necessários para a compatibilização da lei com a realidade concreta do comércio dos produtos afetados’, afirmou o diretor do Departamento de Política Comercial do Itamaraty, embaixador Fernando Pimentel.

A preocupação cresce com a proximidade da implementação da lei e falta de respostas a uma série de questões por parte do Brasil e outros produtores da América Latina, Ásia e África.

A avaliação é de que o custo reputacional trazido pela lei é muito alto. E agora, o Brasil ampliará o corpo a corpo, que se fará não apenas em Bruxelas, junto à Comissão Europeia, mas também junto a quem especificamente aplicará a lei.

É que cada país europeu designa qual órgão vai monitorar a legislação antidesmatamento, e eles são diferentes. Na Itália, serão os Carabinieri, uma força de segurança pública, enquanto na Holanda será a receita Federal local, e em outro país pode ser uma polícia ambiental, por exemplo.

Ou seja, as regras serão as mesmas, mas não aplicadas de maneira homogênea, na avaliação brasileira, que busca evitar o perigo de mais dificuldades na entrada dos produtos na Europa.

‘Contatos adicionais com autoridades portuárias que aplicarão a legislação em âmbito nacional e que podem ter práticas diferentes também são necessários’, disse Fernando Pimentel.



Fernando Pimentel — Foto: Foto: Leo Pinheiro/Valor

Em relação aos países europeus de entrada por onde transitam as mercadorias brasileiras afetadas, em primeiro lugar estão portos na Holanda, seguidos de Alemanha, Espanha, Itália, França e Bélgica.

Desses destinos, os produtos são movimentados para dentro do mercado comum europeu com quase 500 milhões de consumidores.

O café brasileiro entra mais pela Alemanha, país que se tornou um dos principais exportadores mundiais do produto processado sem produzir a commodity.

A soja entra mais na Europa por portos na Espanha na e Holanda. Couro um pouco mais na Itália.

A constatação em Brasília é de que a lei antidesmatamento europeia vai dar muito trabalho aos exportadores, inclusive em meio ao fato de a própria UE estar desorganizada e não dar conta de esclarecer questões para a implementação.

A pressão de governos e do setor privado tem sido fortes, para a UE adiar a aplicação da lei. Mas até agora a única inflexão concreta por Bruxelas foi rever o nível de risco de desmatamento por país. A ideia era de haver três categorias de países, com mais ou menos controle das cargas enviadas à Europa.

Agora, pelo menos no início, haverá 'risco neutro' de desmatamento para todo mundo. Isso irritou bastante os agricultores europeus, que pensavam que os competidores teriam risco alto.

Várias questões continuam no ar, o que joga no colo do importador uma série de dúvidas e riscos. A indefinição sobre como agir em relação a certos embarques de soja, por exemplo. Como agir com uma soja que vem de zona não desmatada, mas que após diferentes tipos de transportes, pode ser misturada a outra soja no navio? Isso inviabiliza toda a carga? Como garantir a compatibilização da soja ao longo de toda a cadeia?

Nesse contexto de incertezas, conglomerados de óleo de palma (o óleo vegetal mais utilizado no mundo, em uma série de áreas industriais) da Indonésia e da Malásia ampliam laços com empresas estatais da China, para garantir o abastecimento chinês. Ou seja, a China poderá ser uma das beneficiadas da dura lei europeia, com certos produtores podendo preferir a flexibilidade de Pequim nas importações para garantir seu abastecimento.



— Foto: [Twitter/@IntlPaperGR](#)

De seu lado, os fabricantes de papel dos EUA alertaram recentemente a União Europeia de que a lei antidesmate que exige que eles rastreiem a madeira até suas origens trás o risco de interromper o comércio de US\$ 3,5 bilhões por ano e aumentar os preços de fraldas, absorventes higiênicos e outros produtos de higiene.

Para os americanos, será impossível cumprir a regulamentação pendente sobre desmatamento da UE porque as cadeias de suprimento de celulose são muito difusas para rastrear todas as árvores, e geralmente há um intervalo de dois anos entre o momento em que elas são cortadas e quando são transformadas em fibra, segundo publicou a agência Bloomberg.

Até o fim do ano, delegações brasileiras farão pelo menos duas novas viagens à Europa, na pressão por esclarecimentos e flexibilidades na lei antidesmatamento.

Fonte: *Valor Econômico* - SP

Data: 19/08/2024

MARCO LEGAL DO HIDROGÊNIO DE BAIXO CARBONO ABRE PERSPECTIVA DE INVESTIMENTO

Apesar da lei trazer maior segurança jurídica, setor ainda tem questões a serem resolvidas

Por *Robson Rodrigues* — De *Fortaleza*



Luis Viga, presidente da australiana Fortescue no Brasil, está definindo o financiamento do projeto de R\$ 20 bilhões para produção de hidrogênio verde no Ceará — Foto: Divulgação

A sanção do marco legal do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, chamado de hidrogênio verde ou de baixa emissão, em agosto, deve ajudar a tirar da gaveta projetos que ainda esperavam um amparo legal para virar realidade. Mas embora o novo ambiente regulatório ofereça maior segurança jurídica aos investidores, ainda há pontos de atenção que não foram

endereçados na lei, como a alocação dos incentivos ao setor com recursos do Tesouro Nacional, proposta que divide opiniões; a destinação da produção, que inicialmente tende a ser apenas para o mercado externo; e como se dará o processo de certificação do hidrogênio em conformidade com os padrões internacionais, principalmente o europeu.



Só no Ceará, no Porto de Pecém, há 36 memorandos de entendimentos, sendo que seis empresas - Fortescue, Casa dos Ventos, Qair, Voltalia, FRV e AES Brasil - estimam investimentos que somam US\$ 30 bilhões. Os dados são da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec), com base no estudo da consultoria americana IXL com participação de especialistas de Harvard e do MIT.

Dos investimentos já garantidos, a Fortescue tem um projeto de R\$ 20 bilhões. “[Para este investimento] tem equity e alavancagem, que pode vir do BNDES, BNB e de bancos internacionais (...). Estamos no processo de sindicato de bancos para escolher o ‘financial advisor’, que é o banco que vai coordenar outros bancos para financiar o investimento”, disse o presidente da companhia, Luis Viga.

A mineradora australiana já recebeu a primeira licença prévia do “hub” cearense e iniciou as obras de terraplanagem na área de 100 hectares. A meta da empresa é produzir 837 toneladas de hidrogênio verde por dia, a partir de 2027. Para isso, planeja um consumo de 2,1 GW de energia renovável.

A Casa dos Ventos tem assegurado o terreno junto à Zona de Processamento de Exportação (ZPE) do Porto de Pecém e as licenças ambientais. Lucas Araripe, diretor-executivo da empresa, diz que tem R\$ 200 milhões em recursos garantidos para a finalização dos estudos. O objetivo é a exportação de amônia verde para os principais mercados mundiais.

“Na frente comercial, estamos mantendo diálogos com os principais consumidores de hidrogênio verde na Europa e na Ásia (...). A TotalEnergies, como acionista da Casa dos Ventos, está atuando conjuntamente conosco para o desenvolvimento do projeto, utilizando sua expertise em moléculas verdes e acesso ao mercado europeu e global”, diz Araripe.

O presidente da Fiec e vice-presidente da CNI, Ricardo Cavalcante, destaca que além das vantagens naturais do Ceará para a geração de energia renovável com baixo custo marginal, o Estado apostou na construção de uma infraestrutura portuária, tecnológica e logística que o conecta ao restante do mundo.

Segundo a consultoria Mirow & Co., a cadeia do hidrogênio verde no Brasil tem cerca de 40 potenciais projetos em diferentes momentos de desenvolvimento, a maior parte deles em estágios iniciais de análises. Se os projetos saírem do papel e ganharem escala, este mercado pode ser uma das apostas para destravar mais investimentos no setor elétrico, já que cria uma nova demanda por energia renovável no Brasil.

O presidente AECIPP, associação que representa as empresas do Complexo do Pecém, Eduardo Amaral, acredita que o Ceará pode se transformar um centro global de energia limpa, dada a localização privilegiada, próxima à Europa. Nos cálculos de Amaral, a cadeia produtiva gerada pelas empresas pode ter um impacto social na criação de 50 mil empregos, diretos e indiretos, somente durante a fase de implantação.

Como o Nordeste reúne as condições ideais para produzir muito hidrogênio verde e o Brasil tem pouco potencial para consumo no curto prazo, a produção no Porto de Pecém tende a ser inicialmente toda voltada para o mercado externo, conforme afirmou o governador do Ceará, Elmano de Freitas (PT), em entrevista ao Valor.

A amônia verde, derivada do hidrogênio, pode servir o agronegócio no Matopiba

Com 30% de participação em Pecém, o Porto de Roterdã, o maior da Europa, é candidato a absorver toda a produção inicial. O objetivo seria contribuir para a descarbonização da economia europeia, muito dependente de fontes consideradas poluentes. Um terço da energia consumida na Alemanha, por exemplo, passa por Roterdã, sendo predominantemente não renovável.

A diretora executiva da Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (Abihv), Fernanda Delgado, diz que o Brasil precisa dar um segundo passo para o setor virar realidade: a inserção dos incentivos com recursos do Tesouro Nacional. A Câmara dos Deputados aprovou um crédito fiscal de

R\$ 18,3 bilhões passível de ser concedido de 2028 a 2032. A torcida da dirigente é para que o texto trâmite rápido no Senado.

Mas a proposta divide opiniões. Como hoje não há um mercado doméstico para o hidrogênio verde, alguns analistas dizem que não faz sentido o Brasil dar incentivos para descarbonizar a indústria internacional.

Ao mesmo tempo, companhias como a ArcelorMittal Pecém, unidade do grupo ArcelorMittal instalada no litoral do Ceará, que utiliza carvão siderúrgico importado, são cobradas a serem mais ambiciosas na descarbonização. Isso criaria uma demanda interna e a siderúrgica poderia adotar tecnologias mais limpas em suas operações domésticas.

Contudo, não há uma decisão tomada pela empresa sobre a transição energética com hidrogênio. O CEO da companhia, Erick Torres, diz que é necessário amadurecer os processos industriais na siderurgia. Até isso ocorrer, a produtora de aço está realizando adaptações no alto-forno para utilizar gás natural, embora o custo elevado do insumo ainda seja um desafio.

Outra alternativa para o mercado interno é utilizar a infraestrutura da ferrovia Transnordestina para transportar amônia verde, derivada do hidrogênio, ao setor agroindustrial na região do Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia).

Sócia do Rolim Goulart Cardoso Advogados, Maria João Rolim colaborou diretamente nas discussões da lei e destaca que o principal avanço foi a atuação conjunta do setor, que resultou na eliminação de subsídios no setor elétrico e na alocação dos incentivos fiscais a partir de recursos de política pública.

No entanto, Rolim alerta para pontos que ainda dependem de regulamentação, com destaque para a questão da certificação do hidrogênio que precisa estar em conformidade com os padrões internacionais, em particular o europeu. Ela também enfatiza a importância de um modelo de elegibilidade para os incentivos que seja eficiente na alocação de recursos públicos, privilegiando projetos com menor emissão de carbono e maior retorno público sobre o investimento. O repórter viajou a convite da Federação das Indústrias do Estado do Ceará (Fiec)

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 19/08/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

ARTIGO - O DESPACHO ADUANEIRO VAI DESAPARECER?

Por Rafael Dantas Opinião 19/08/2024 - 15:54



Com o avanço das novas tecnologias, muitos se perguntam se o despacho aduaneiro está com os dias contados. Acompanhando a indústria há anos, acredito que o momento atual exige que os despachantes aduaneiros e as comissarias de despacho agreguem ainda mais valor com o uso das tecnologias emergentes.

Desde a pandemia, diversos setores econômicos aceleraram consideravelmente a adoção de soluções digitais. A crise sanitária global forçou empresas e governos a repensarem seus modelos operacionais, impulsionando a digitalização em uma escala sem precedentes. Por exemplo, em 2020, as exportações mundiais de serviços de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) cresceram 6%,

atingindo US\$ 676 bilhões, com as tecnologias digitais tornando-se essenciais para manter a continuidade dos negócios, segundo a UNCTAD. Esse avanço foi crucial não apenas para a sobrevivência de muitas empresas durante a pandemia, mas também para o aumento da eficiência e a redução de custos operacionais.

No setor de comércio exterior, a digitalização tem desempenhado um papel transformador. Um exemplo relevante é a utilização cada vez maior de Inteligência Artificial em diversos processos da cadeia logística, oferecendo a oportunidade de digitalizar todo o departamento de comércio exterior das empresas que importam e exportam, além de agilizar o desembaraço aduaneiro.

Em muitas empresas, essas novas tecnologias complementam os sistemas e ERPs existentes, que normalmente carecem de módulos específicos para o comércio exterior. Os módulos disponíveis costumam ser incompletos, incapazes de digitalizar e simplificar processos, desde o pedido até a entrada da nota fiscal no estoque, incluindo o desembaraço digital.

Hoje, com o potencial que temos para digitalizar até 95% do departamento de comércio exterior, é possível criar controles para devolução de contêineres vazios e inúmeras outras funções, trazendo mais eficiência e tecnologia para os processos de importação e exportação.

A adoção dessas tecnologias é mais do que uma escolha estratégica; é uma necessidade inevitável para permanecer competitivo em um mercado global cada vez mais digitalizado. De acordo com a Economic and Social Commission for Asia and the Pacific (ESCAP), em regiões em desenvolvimento, a digitalização do comércio reduziu em mais de 20% os custos operacionais, destacando a importância da transição para processos sem papel e o uso de sistemas digitais.

E onde entra o despachante aduaneiro nesse cenário? Mesmo que o importador possa registrar sua DI automaticamente, o despachante aduaneiro, ao adotar essa tecnologia, pode terceirizar todo o departamento de comércio exterior dos clientes, agregando mais valor ao oferecer serviços completos. Isso inclui a redução da necessidade de pessoal e a aplicação do conhecimento técnico especializado que o despacho exige, agora enriquecido pela tecnologia. Dessa forma, o despachante aduaneiro não só continuará relevante, como poderá expandir seu papel, desde que compreenda como utilizar a tecnologia para oferecer serviços ainda mais completos aos seus clientes.

A digitalização é, portanto, o futuro inevitável de todas as áreas, incluindo o comércio exterior. Cabe aos profissionais do setor abraçarem essa transformação para garantir sua relevância e crescimento.

Rafael Dantas é diretor de Vendas da Asia Shipping

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 19/08/2024

FERROPORT ATINGE 100% DE CONSUMO ELÉTRICO RENOVÁVEL

Da Redação *Portos e Logística* 18/08/2024 - 16:00



Arquivo/Divulgação

Terminal de minério de ferro do Açú embarcou mais de 24 milhões de toneladas de minério de ferro em 2023, segundo relatório de sustentabilidade. Operadora apurou lucro líquido de R\$ 489 milhões no período

A Ferroport, joint venture da mineradora Anglo American e da brasileira Prumo Logística, já consome energia elétrica 100% renovável gerada por usina eólica em suas operações. Esse é um dos destaques do relatório de sustentabilidade 2023, que a empresa

divulgará, nesta segunda-feira (19). A publicação menciona que, por ano, são consumidos 37 mil megawatt/hora (MWh) de energia na operação da planta, o equivalente ao consumo de cerca de seis

mil residências. A Ferroport apurou lucro líquido de R\$ 489 milhões, 3,4% acima do verificado em 2022.

A operadora do terminal portuário de minério de ferro do Porto do Açu, em São João da Barra (RJ), embarcou mais de 24 milhões de toneladas de minério de ferro em 2023, três milhões a mais em comparação a 2022. Os embarques ocorreram em 145 navios carregados no terminal, totalizando mais de 160 milhões, desde o início das operações em 2014. Os destinos dos navios são: Bahrain (44%), no Golfo Pérsico, China (29%), México (14%), Holanda (5%), Japão (4%), Índia (3%) e Argélia (1%).

Os números constam neste que é o terceiro relatório de sustentabilidade da empresa, elaborado de acordo com as normas da Global Reporting Initiative (GRI). O documento cita a elaboração do plano de descarbonização das operações, que resultou na obtenção, pela primeira vez, do selo ouro do Programa Brasileiro GHG Protocol, referente ao inventário de gases do efeito estufa (GEE) de 2022. Outro destaque foi a evolução no índice de desempenho ambiental (IDA) da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), aumentando a pontuação de 87,14 para 99,18 e alcançando o 5º lugar na categoria de maior IDA para terminais de uso privado (TUPs).

A companhia atua em operações portuárias de armazenamento e embarque de minério de ferro em atendimento a Anglo American, acionista e cliente, responsável pela extração do minério de ferro em mina localizada em Conceição de Mato Dentro (MG). O produto é transportado por mineroduto de 529 quilômetros, percorrendo 33 municípios até o Porto do Açu, onde passa por processo de filtragem e é estocado até ser exportado via navio para diversos países. A capacidade nominal de embarque da empresa é de 10 mil toneladas por hora.

A Ferroport lançou o programa 'Rumo aos 30!', mirando uma operação futura de 30 milhões de toneladas de minério por ano. O escopo olha para questões relacionadas à disponibilidade e confiabilidade operacional e práticas ESG, descritas no relatório. "Queremos chegar bem preparados aos 30 milhões de toneladas de minério de ferro. Por isso, mantemos postura proativa, sempre dando passos à frente em busca de uma operação cada vez mais eficiente e sustentável em todos os aspectos", declarou o CEO da Ferroport, Carsten Bosselmann.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/08/2024

APS INAUGURA NA PRÓXIMA QUINTA-FEIRA NOVO VIADUTO NO PORTO DE SANTOS

Da Redação Portos e logística 18/08/2024 - 17:34



A obra facilitará o fluxo de veículos com destino ao cluster de celulose

Na próxima quinta-feira (22) será inaugurado o novo viaduto que facilitará o fluxo de veículos com destino ao cluster de celulose no Porto de Santos, nas proximidades do terminal portuário da Eldorado Brasil. A obra, que durou 22 meses e teve o investimento de R\$ 139 milhões, tem como objetivo dar mais fluidez ao trânsito na região e, apenas durante a cerimônia de inauguração das estruturas viárias, algumas alterações serão realizadas no tráfego de veículos. Segundo a

Guarda Portuária, a Avenida Ismael Coelho de Souza (via interna) permanecerá com o fluxo interrompido após o Núcleo Especial de Polícia Marítima (Nepon), sendo permitido o acesso apenas aos veículos que participarão da cerimônia de inauguração. A Avenida Governador Mario Covas Júnior (via perimetral), entretanto, não sofrerá alterações no trânsito.

Após a inauguração e a desmobilização dos materiais utilizados no evento, o viaduto será liberado para o fluxo geral de veículos. Vale destacar que a Avenida Ismael Coelho de Souza passará a ter sentido único, com acesso pela Capitania dos Portos e saída, exclusivamente, pelo novo viaduto.

PUBLICIDADE

Além disso, devido ao aumento esperado no fluxo de veículos, será proibido o estacionamento ao longo da Ismael Coelho de Souza. A via estará devidamente sinalizada para garantir a segurança viária e a fluidez das operações portuárias.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 19/08/2024

APOIO DO FMM É DIVERSIFICADO E TEM ESPAÇO PARA PROJETOS DE P&D

Por Danilo Oliveira Indústria naval 16/08/2024 - 23:54



Arquivo/Divulgação

Para analista do MPor, legislação vem evoluindo para dar celeridade às tramitações e trouxe novas oportunidades para indústria naval

A analista de infraestrutura do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), Lara Calado, avalia que a legislação que cerca o Fundo da Marinha Mercante (FMM) vem evoluindo em muitos pontos para que projetos sejam avaliados de forma mais célere. Ela considera que o fundo setorial, que passou por

diferentes fases desde 1941, com altos e baixos, segue robusto e fundamental para o desenvolvimento da indústria da construção e reparação naval no Brasil. Lara observa uma variedade de segmentos que podem ser atendidos pelo fundo, além de novas oportunidades de apoio para projetos de pesquisa e desenvolvimento (P&D) da indústria naval.

Segundo Lara, a procura por apoio do fundo a iniciativas de P&D ainda não é expressiva, mas há espaço para projetos de navios especiais e soluções com pegada de sustentabilidade, por exemplo. "É importante entender que tudo isso é abrangível. O FMM tem um guarda-chuva enorme de abrangência em termos do que pode ser financiado", destacou, 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.

Na ocasião, Lara acrescentou que, em geral, a maioria do escopo de projetos é passível de financiamento. Ela explicou que os itens sobressalentes ao que a sociedade classificadora define não são objeto de financiamento. "Em todo projeto, [equipe técnica] mergulhamos para entender o que é objeto ou não de financiamento", ressaltou.

Lara disse que, historicamente, o núcleo dessa política é a embarcação, com destaque para os segmentos de apoio portuário e marítimo, transporte de passageiros, embarcações de pesca e navegação interior, além do transporte de carga, sobretudo petroleiros. Também há casos de estaleiros beneficiados com financiamento do FMM para obras industriais. Ela lembrou que, há dois anos, a lei passou a prever a possibilidade de financiamento para obras de infraestrutura portuária e aquaviária.

Entre as recentes mudanças que ocorreram no FMM, o aumento do escopo de manutenções (preventivas e preditivas) e de reparos passíveis de crédito. Segundo a analista do MPor, as regras atuais deixaram mais explícito o que não é reparo e docagem de embarcações. Estaleiro e empresas detentoras de atividades associadas à área naval também são passíveis de financiamento.



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 080/2024
Página 63 de 63
Data: 19/08/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

Lara frisou que as liberações estão sujeitas a uma série de comprovações pelas equipes técnicas. “Os detalhes hoje estão muito amarrados. Existe um alinhamento grande entre FMM, agentes financeiros (...), de forma transparente, no sentido de juntar todo mundo para entender o problema e tentar alinhá-lo”, disse a analista.

Ela explicou que é possível financiar, inclusive, empresas estrangeiras — se elas ocuparem estaleiros no Brasil. “A estratégia da política [pública], quando se falou em financiamento de empresa estrangeira, foi essa possibilidade, sobretudo de reparo e docagem. Existe uma possibilidade imensa. Não chegamos nem na ponta do iceberg da possibilidade de reparo e docagens”, analisou Lara.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 16/08/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS
Data: 19/08/2024