

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 088/2024
Data: 02/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP).....	4
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: ENTRAVES E MUDANÇAS MARCARAM PROJETO NA ÚLTIMA DÉCADA	4
PARQUE VALONGO, EM SANTOS, PODE TER OCUPAÇÃO DE ARMAZÉNS E NÃO SE LIMITAR A EVENTOS	6
HIDROGÊNIO PODE TRAZER NOVO CICLO ECONÔMICO PARA O BRASIL E BENEFICIAR PORTOS, DIZEM ESPECIALISTAS	7
CONTRA DEMISSÕES NO PORTO DE SANTOS E LEILÃO DE TERMINAL, SINDICATOS VÃO PARA BRASÍLIA	10
AUTORIDADE PORTUÁRIA QUER MANTER ECOPORTO EM SANTOS	11
SETOR PORTUÁRIO PEDE AUMENTO DA CAPACIDADE NO BRASIL	12
PORTARIA QUE FACILITA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA INFRAESTRUTURA EM PORTOS E AEROPORTOS É ASSINADA	14
CENTENAS DE ESTIVADORES PROTESTAM EM SANTOS POR RECEIO DE PERDER EMPREGOS	14
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	15
GASODUTOS DA COPERGÁS CHEGAM A NAZARÉ DA MATA (PE) ATÉ O FINAL DE 2024.....	15
COM BUNKER DA ULTRACARGO E DISLUB, SUAPE GANHA “POSTO DE COMBUSTÍVEL FLUTUANTE”	16
FÓRUM DISCUTE DESAFIOS E OPORTUNIDADES EM BIOCOMBUSTÍVEIS E ENERGIAS LIMPAS	18
TELCOMP PEDE TRATAMENTO DIFERENCIADO PARA TELECOMUNICAÇÕES NA REFORMA TRIBUTÁRIA	21
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS.....	22
ESTUDO DE CARACTERIZAÇÃO DOS PONTOS DE ATRACAÇÃO DE TRAVESSIA É APROVADO PELA DIRETORIA	22
BE NEWS – BRASIL EXPORT	23
EDITORIAL – AS QUEIMADAS, O AGRONEGÓCIO E A NECESSIDADE DE UM PLANO DE RECUPERAÇÃO	23
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	23
<i>Margem Equatorial 1</i>	23
<i>Margem Equatorial 2</i>	24
<i>Margem Equatorial 3</i>	24
<i>Queimadas 1</i>	24
<i>Queimadas 2</i>	24
<i>Guarulhos</i>	24
NACIONAL - GOVERNO DESENVOLVE APOIO FINANCEIRO PARA REPLANTIO DE CANA APÓS QUEIMADAS	24
NACIONAL - ANTT PRORROGA PESQUISA SOBRE PISOS MÍNIMOS DE FRETE RODOVIÁRIO.....	25
NACIONAL - SEMINÁRIO DEBATE GOVERNANÇA, SUSTENTABILIDADE E INFRAESTRUTURA NOS PORTOS	26
REGIÃO SUL - ENTIDADE LANÇA CONSELHO PARA FORTALECER O COMÉRCIO EXTERIOR EM SC.....	27
NACIONAL - FLÁVIO DINO DEFENDE REFORMA NA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA	28
REGIÃO SUDESTE - EXECUTIVOS DE SUAPE VISITAM PORTO DE SANTOS	28
REGIÃO NORTE - COMEÇA O DESLOCAMENTO DO PÍER FLUTUANTE NO RIO AMAZONAS	29
CELULOSE - SUZANO CONCLUI COMPRA DE PARTICIPAÇÃO DE 15% DA LENZING	30
REGIÃO NORDESTE - PARCERIA PERMITE OPERAÇÕES DE BUNKER NO PORTO DE SUAPE	30
REGIÃO NORTE - SENADO DISCUTE IMPACTOS DA HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS.....	32
NACIONAL - CONGRESSO ABOL DISCUTE REFORMA TRIBUTÁRIA E INOVAÇÃO	33
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP.....	34
APS RECEBE REPRESENTANTES DO PORTO DE SUAPE (PE) PARA INTERCÂMBIO SOBRE SEGURANÇA	34
DIRETORIA-GERAL DE NAVEGAÇÃO DISCUTE COLABORAÇÃO ESTRATÉGICA COM PRESIDENTE DA FENOP	34
MDIC CONSOLIDA NORMAS DE EXPORTAÇÃO EM PORTARIA ÚNICA	35
ULTRACARGO E DISLUB INICIAM OPERAÇÃO DE BUNKER NO PORTO DE SUAPE	36
CNT CONQUISTA PLEITOS DO TRANSPORTE NO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO	37
EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA.....	38
AGU VOLTA A ATUAR EM LICENCIAMENTO DA FOZ DO AMAZONAS	38
SENADO ANALISA NA TERÇA (3/9) PROJETO DOS 'COMBUSTÍVEIS DO FUTURO'	39
PROJETO QUE CRIA LETRA DE CRÉDITO VERDE PARA INCENTIVAR SERVIÇOS AMBIENTAIS AVANÇA NA CÂMARA.....	41
TAXA DE CARBONO PODE MOBILIZAR US\$ 2,5 BI PARA NAVIOS NET ZERO EM EMERGENTES.....	42
JORNAL O GLOBO – RJ.....	44
BRISANET TRAÇA PLANOS PARA EXPANDIR 5G E INCLUSÃO DIGITAL NO NORDESTE.....	44
AEROPORTO SANTOS DUMONT RECEBERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 400 MILHÕES ATÉ 2027	46
ORÇAMENTO: DESPESAS OBRIGATÓRIAS CONSOMEM AUMENTO DO LIMITE DE GASTOS EM 2025	46
NÚMERO 2 DA FAZENDA DIZ QUE LIRA É UM DOS GRANDES PARCEIROS DA AGENDA ECONÔMICA, APÓS CRÍTICAS SOBRE IMPOSTOS	49



O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	50
100 DIAS DE MAGDA NA PETROBRAS: ‘CONSÓRCIO’ FORMADO POR RUI COSTA, SILVEIRA E PT ASSUME CARGOS	50
ORÇAMENTO DE 2025 ‘NÃO ESTÁ MUITO REALISTA’, DIZ DIRETORA DA INSTITUIÇÃO FISCAL INDEPENDENTE	54
COMBUSTÍVEL DO FUTURO: ALCKMIN ESPERA QUE PROJETO SEJA VOTADO NESTA TERÇA	55
PLANEJAMENTO: PROPOSTAS DE DESVINCULAÇÃO DE GASTOS VIRÃO NO TEMPO CERTO PARA NÃO ‘INTERDITAR DEBATE’	56
ECONOMISTAS CRITICAM ‘VAIVÉM’ NA COMUNICAÇÃO DO BANCO CENTRAL EM REUNIÃO COM DIRETORES	57
VALOR ECONÔMICO (SP)	58
AEROPORTO SANTOS DUMONT TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 400 MILHÕES ATÉ 2027	58
FUNDO DE MARINHA MERCANTE TERÁ 100% DOS RECURSOS PRESERVADOS, DIZ COSTA FILHO.....	59
BELÉM TENTA RECUPERAR O TEMPO PARADO PARA ESTAR PRONTA ATÉ A COP30	59
ENTRADA DE NOVOS CONSUMIDORES DEPENDE DE TARIFAS	60
PORTAL PORTOS E NAVIOS	62
GRUPO CBO ADQUIRE CRÉDITOS DE CARBONO E I-RECS DA ENEL PARA COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES	62
MARINHA CREDENCIA FEMAR PARA CURSO VOLTADO PARA APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAL DE NÁUTICA.....	62
SUPER TERMINAIS APRESENTA OPERAÇÃO DE R\$ 15 MILHÕES PARA MANTER LOGÍSTICA NA ZONA FRANCA DE MANAUS DURANTE A SECA.....	63
PORTARIA FACILITA EMISSÃO DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA PARA SETORES PORTUÁRIO E AEROPORTUÁRIO	64
NORSUL AMPLIA FROTA COM CHEGADA DO NAVIO ‘BABITONGA BAY’	64
PROPOSTA QUE AFETA INDÚSTRIA DE FUNDOS PODE PREJUDICAR ESTALEIROS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL	65
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM TUPS CRESCE 7,2% NO 1º SEMESTRE	66
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	67
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	67



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: ENTRAVES E MUDANÇAS MARCARAM PROJETO NA ÚLTIMA DÉCADA

Após inúmeros debates e até um cancelamento de licitação, proposta de ligação seca passou por mudanças para avançar

Por Víctor Barreto



Túnel submerso vai da região do Macuco, em Santos, até Vicente de Carvalho (foto), em Guarujá; projeto prevê 124 desapropriações de imóveis e está na Cetesb para aprovação (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Anunciado novamente em fevereiro deste ano, agora em uma parceria dos governos Estadual e Federal, o projeto do túnel submerso Santos-Guarujá passou, nos últimos dez anos, por uma série de entraves que barraram a obra. Entre debates acerca de sua viabilidade e até mesmo um cancelamento de

licitação, a execução foi sendo adiada. Porém, desta vez, o projeto que teve o primeiro escopo em 1927, há quase 100 anos, tem um empurrão a mais para sair do papel.

Para o consultor portuário Ivam Jardim, o diferencial que favorece o projeto agora é o suporte dado por diferentes esferas do Poder Público. Segundo o consultor, há união entre os níveis municipal, estadual e federal. “Essa colaboração é um grande avanço para o projeto, refletindo o consenso sobre a importância dele para o desenvolvimento regional e a melhoria da mobilidade urbana”, afirma.

Para o engenheiro portuário Rodrigo Paiva, a mudança de localização do projeto também agilizou o processo. “Houve um avanço e, agora, as etapas normais de qualquer projeto deste tamanho têm que ser vencidas. Elas não são fáceis, mas, hoje, são superáveis. Acho que isso se deve muito à alteração da localização do projeto”, pontua.

Apesar dos avanços, os especialistas advertem que ainda há obstáculos a serem superados até o início da execução da obra, previsto para o segundo semestre de 2025. Um impasse é a divergência entre os governos do Estado e Federal acerca dos traçados propostos.

“Enquanto o Ministério dos Portos e Aeroportos (MPor) prefere um traçado sem desapropriações, o Governo do Estado está licenciando outro”, explica Jardim. Um dos fatores que provoca a divergência é a forma como o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) vai operar no túnel. A passagem do modal pela ligação submersa foi incluída no projeto e noticiada por A Tribuna em 7 de maio deste ano.

Para o consultor, essas indefinições em aspectos do projeto podem afastar investidores em potencial no momento da realização do leilão. “É crucial que as partes envolvidas alinhem suas expectativas e resolvam essas divergências para garantir a confiança dos investidores e o sucesso do projeto”, pontua Jardim.

Até ponte

Em 5 de fevereiro de 2019, o então governador João Doria deu sinal positivo para a construção de uma ponte de 7,5 quilômetros entre as duas cidades. Antes, em 2010, o ex-governador José Serra chegou a inaugurar a maquete de uma ponte e gastou R\$ 1,3 milhão no projeto básico. Nos dois casos, as ideias naufragaram.

Previsão



Segundo o governador Tarcísio de Freitas (Republicanos), o contrato para obras do túnel submerso Santos-Guarujá será assinado em 2025. Todavia, o início das intervenções necessita do aval do Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) e da emissão da Licença Prévia (LP) por parte da Cetesb. Em 12 de junho, o governador e o prefeito de Santos, Rogério Santos (Republicanos), estiveram reunidos no Palácio dos Bandeirantes, em São Paulo, para discutir o tema.

Conforme noticiado por A Tribuna, após o encontro, foi protocolado na Cetesb o estudo de impacto ambiental, que segue em análise. A licitação deve ser aberta já com a LP, no ano que vem, de modo a atrair investidores com segurança jurídica. O túnel, que será feito em parceria pelos governos do Estado e Federal, deve custar ao menos R\$ 6 bilhões em dinheiro público. A ligação seca contará com 1,5 km de extensão, por meio de um túnel submerso com 870 metros. A estrutura será composta por módulos de concreto pré-moldados.

Impasse em financiamento foi empecilho em 2014

Da euforia à frustração, A Tribuna tem o registro de todas as vezes em que o túnel foi colocado em discussão, desde 1927. Porém, é possível constatar que nos últimos dez anos a ligação seca ficou mais perto da realidade, chegando a parar o Porto para os estudos necessários. Mas foi só ilusão.

Há dez anos, por exemplo, a expectativa era grande para o início das obras. Na época, esperava-se que os serviços começassem em 2015, sendo financiados pelo Estado. Conforme noticiado por A Tribuna, em abril de 2014, o Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) autorizou a Cetesb a emitir a Licença Prévia (LP), documento necessário para que o projeto pudesse ser licitado.

Em julho daquele ano, contudo, a licitação do túnel foi cancelada devido a um impasse no financiamento. Um mês depois, a extinta estatal Dersa, que era a responsável pela obra, divulgou que o custo total do empreendimento - por causa da inflação - aumentou em R\$ 688 milhões. O preço final saltou para R\$ 3,2 bilhões na época, alta de 27%

Segundo A Tribuna, em 22 de agosto de 2014, o acréscimo era equiparado ao valor que o Governo Paulista programava gastar em um projeto anterior, de uma ponte, cujo estimado era de R\$ 700 milhões.

As expectativas de início das obras do túnel em 2015, contudo, foram freadas. Em janeiro, o Tribunal de Contas do Estado (TCE) mandou paralisar a licitação sob a alegação de "afastar possíveis improbidades" presentes no edital. Após analisar os documentos, o órgão determinou que a Dersa corrigisse o edital para abrir nova licitação.

A crise econômica enfrentada pelo Brasil na época brecou a abertura de uma nova licitação, visto que o Governo Federal foi obrigado a fazer contingenciamento de recursos. O Estado necessitava de autorização da Secretaria do Tesouro Nacional (STN) para ampliar seu endividamento em R\$ 7 bilhões. Nesse total, R\$ 1,3 bilhão seriam necessários para a execução do túnel.

Em meio a essa incerteza, um levantamento geológico foi concluído em setembro de 2015, após um ano e meio de estudos. As pesquisas foram conduzidas pela empresa Alphageos Tecnologia Aplicada. Foram coletadas amostras de sedimentos da área que deve receber o túnel a mais de 60 metros de profundidade.

Em 2019, o projeto foi impulsionado ao ser incluído no plano de desestatização do Porto de Santos. Na ocasião, o túnel faria parte de um pacote de concessões, os quais envolveriam a privatização da administração do Porto. Entretanto, preocupações quanto à gestão da infraestrutura portuária, além de resistência política, criaram novos empecilhos.

Em 2023, após o Governo Federal rechaçar a possibilidade de privatização do Porto, o projeto do túnel foi reestruturado para ser desenvolvido através de uma parceria público-privada (PPP), agora em parceria com o Governo Estadual.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 02/09/2024

PARQUE VALONGO, EM SANTOS, PODE TER OCUPAÇÃO DE ARMAZÉNS E NÃO SE LIMITAR A EVENTOS

Prefeitura e Autoridade Portuária de Santos analisam alternativas para o local

Por Victor Barreto



Principal atrativo do espaço hoje é uma roda-gigante, mas Prefeitura de Santos garante que há agenda de eventos públicos e privados (Vanessa Rodrigues)

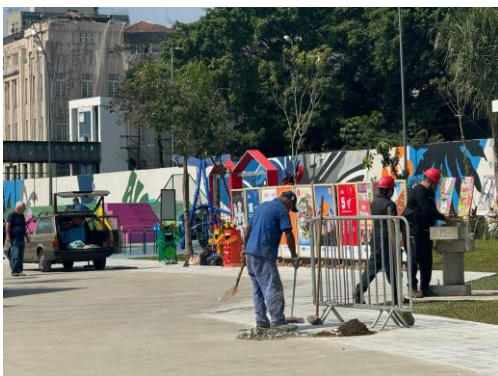
Após quase dois meses da inauguração do Parque Valongo, a Prefeitura de Santos se vê diante de um desafio: evitar que o equipamento se transforme em um elefante branco e fique sem a manutenção adequada. A Administração Municipal garante que o local não se limitará a receber eventos da Prefeitura e que se discute, junto com a Autoridade Portuária de Santos (APS), um plano de ocupação dos armazéns 1 ao 3, que devem ser

revitalizados até o ano que vem.

Segundo o secretário de Desenvolvimento Urbano de Santos, Glaucus Farinello, as discussões indicam que os espaços devem ser ocupados pela iniciativa privada por meio de concessões, o que acontecerá após a entrega das obras. “Carece do avanço das demais obras para ter permanentemente a gastronomia e o apoio de alguns serviços no parque”, ressalta o secretário.

Farinello reforça, além disso, que a ausência momentânea de determinados recursos no Parque Valongo era esperada, visto que a entrega do atrativo foi pensada por etapas. “Sabemos que é uma fase de transição, uma primeira etapa de um projeto muito sonhado pela Cidade e que não é em um mês, ou até em um ano que teremos o cenário definitivo”, pontua.

O titular da pasta menciona o decreto publicado em 13 de agosto, no Diário Oficial de Santos, que fixa valores públicos para o uso das áreas do parque para a realização de eventos. “Os entes privados já estão fazendo eventos, de modo que o equipamento não dependa de investimentos do Município para a realização dessas atrações, que envolvem entretenimento e gastronomia”.



Administração Municipal pensa espaço para o futuro: “Não é em um ano que teremos o cenário definitivo” (Vanessa Rodrigues)

Farinello diz que o parque é uma extensão do Centro Histórico, que conta com obras de revitalização. “O Parque Valongo não é uma célula independente dentro da Cidade, ele é uma extensão, um atributo desse planejamento previsto para o Centro Histórico. O povoamento é um dos pilares fortes para que consigamos tornar a região central em um Centro vivo, com gente circulando 24 horas, o que traz segurança, desenvolvimento, comércio e serviços”, esclarece.

Melhorias no acesso

Além das reformas nos armazéns 1, 2 e 3, nos próximos meses deste ano será iniciada a obra do bulevar aéreo, que conecta a atração turística à Rua XV de Novembro, ampliando as opções de acesso ao parque, que hoje só pode ser acessado pela passarela da Alfândega, que também dá acesso ao terminal de barcas, área que será revitalizada futuramente.

Com o novo acesso, a Prefeitura estima que o Parque Valongo ficará separado por uma caminhada de cinco minutos da Bolsa de Café, outro atrativo turístico de Santos. Ainda segundo Farinello, há tratativas em andamento para uma conexão do parque com o futuro terminal de passageiros do Concais, que deve ser transferido de Outeirinhos para o Valongo, onde também há o Museu Pelé.

Além disso, há um projeto em andamento para a construção de uma passarela de bicicletas associada à passarela da Alfândega, o qual é de responsabilidade da concessionária que administra a linha férrea que passa pelo local, a Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips).

Atrações

Dentre as atrações previstas no Parque Valongo, está a instalação de museus e restaurantes, que devem ocupar os armazéns de 1 a 3. Além disso, em toda a área, entre os armazéns 1 e 6, são previstos equipamentos como quadras para esportes de areia, áreas verdes, mobiliário e um calçadão.

Na área já em funcionamento, há duas quadras para a prática de beach tennis, futevôlei e vôlei de praia, playground, um píer contemplativo e flutuante para a recepção de turistas, uma roda gigante, além do armazém 4, espaço que recebe eventos como a Festa Inverno Criativo de 2024. Para este mês, estão programados o Festival Geek e o Parque Valongo Music Fest.

Local tinha problemas pontuais

Após informações recebidas por A Tribuna sobre falta de manutenção do equipamento inaugurado em 5 de julho, a Reportagem foi ao Parque Valongo para verificar detalhadamente o estado do novo ponto turístico.



Embora um buraco tenha sido visto, havia equipe de manutenção. No banheiro, papeleira e saboneteira já danificadas e sem uso (Vanessa Rodrigues)

A Reportagem encontrou papeleiras e saboneteiras já danificadas no banheiro. Além disso, o banheiro infantil estava fechado e o piso tinha um buraco. Porém, não foram verificados grandes problemas e havia equipe de manutenção no espaço.

Em nota, a Prefeitura de Santos informou que o Parque Valongo segue com obras de adequação, e que “será providenciada a reposição das papeleiras dos sanitários”. Ainda segundo a Administração Municipal, o fraldário e os sanitários funcionam normalmente, mas o banheiro infantil passa por manutenção.

O Município informou também que a limpeza dos banheiros é realizada diariamente, das 8 às 20 horas, por uma empresa contratada, e que “todos os dias também são feitas a varrição do parque e o recolhimento de resíduos das lixeiras pelas equipes da Terracom”.

A Prefeitura disse que, quando necessário e não há eventos, é feita a lavagem da área externa do espaço e da parte interna do armazém 4.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 02/09/2024

HIDROGÊNIO PODE TRAZER NOVO CICLO ECONÔMICO PARA O BRASIL E BENEFICIAR PORTOS, DIZEM ESPECIALISTAS

Lei prevê incentivos para descarbonização
Por Victor Barreto



Portos brasileiros devem estar preparados para a nova demanda, no momento em que atuam para descarbonização das próprias operações (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Investimentos em hidrogênio verde podem representar um novo ciclo econômico para o Brasil, segundo especialistas entrevistados por A Tribuna. Os transportes terrestre e marítimo estão inseridos nesse contexto.

A diretora do Instituto E+ Transição Energética, Rosana Santos, afirma que a possibilidade surge devido à abundância de recursos renováveis de alta qualidade disponíveis no País, aliados à alta demanda por produtos de baixa emissão de carbono.

A Política Nacional do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono, também chamada de Marco do Hidrogênio Verde, sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT) no começo deste mês, vai ao encontro dessa proposta.

“Há uma eficiência no processo e esse hidrogênio sai por um custo naturalmente mais baixo do que o dos nossos competidores internacionais”, esclarece Rosana.

Como a segurança jurídica é fundamental para os investimentos, a diretora do Instituto E+ Transição Energética considera a legislação sancionada muito importante para a produção do hidrogênio verde no Brasil. “O marco define quem faz o quê dentro dessa cadeia do hidrogênio, o que pode ser considerado como hidrogênio de baixas emissões, além de ser importantíssimo para definir os padrões na produção”.

Além das certificações, o Marco do Hidrogênio Verde cria mecanismos de incentivo para aumentar a atratividade dos projetos de produção de energia. Serão oferecidos R\$ 18 bilhões em incentivos fiscais pelo Governo Federal nos próximos cinco anos, com o objetivo de descarbonizar a indústria e os transportes.

Segundo o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, o Brasil já tem mais de R\$ 200 bilhões em projetos de hidrogênio verde anunciados no âmbito do Programa Nacional do Hidrogênio (PNH2).

Conforme o Plano Decenal de Expansão de Energia 2031, elaborado pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), vinculada ao Ministério, o Brasil possui potencial técnico para produzir 1,8 gigatonelada de hidrogênio por ano, sendo aproximadamente 90% desse volume utilizando energias renováveis.

Para Luciana Moreira, consultora da GO Associados, os incentivos governamentais têm papel fundamental para tornar o País competitivo no mercado internacional. “O Brasil não é atualmente competitivo nos custos de produção de hidrogênio verde, principalmente por conta dos elevados incentivos governamentais na produção de energia renovável em outros países”, afirma.

Contudo, de acordo com ela, estudos da consultoria McKinsey & Company apontam que, até 2030, há a possibilidade de o Brasil ter o hidrogênio verde mais competitivo do mundo. “Os portos brasileiros devem estar preparados para essa nova demanda, ao mesmo tempo em que atuam para a descarbonização de suas próprias operações”, pontua. “Isso exige adequação da estrutura portuária e está em linha com a Agenda ESG, com a qual alguns portos nacionais já estão comprometidos, como o Porto de Santos”, complementa a consultora.

De acordo com Rosana Santos, essa adequação será possibilitada pelo Marco. “Vai permitir que os portos se preparem para receber essas instalações ou plantas industriais de produção de hidrogênio”, afirma. “Nos portos, é possível fabricar o combustível e sintéticos para alimentar os navios”, diz.

“Caso haja uma indústria estabelecida em torno do porto, é possível usar esse hidrogênio para a fabricação de produtos de baixas emissões, e esses produtos podem, inclusive, ser exportados pelo porto”, emenda.

A respeito da exportação de produtos verdes, Rosana Santos destaca que esse processo pode destacar o Brasil no cenário internacional, dada a demanda por esse tipo de produto e pela qualidade dos recursos naturais do país para possibilitar a fabricação.

Para o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, a política é o primeiro passo para os investimentos necessários. “Com isso, a médio prazo, será possível receber embarcações menos poluentes e implementar infraestrutura adequada que supra a demanda de energia elétrica”, complementou Nery.

O que é

O hidrogênio verde, identificado pela sigla H2V, é produzido por meio de fontes de energia limpas e renováveis. A produção é a partir da eletrólise da água, uma reação química provocada pela passagem de uma corrente elétrica. A produção do hidrogênio verde não emite gás carbônico e o elemento pode ser utilizado para fins que vão desde a geração de energia elétrica à produção de amônia para a fabricação de fertilizantes. Segundo Rosana Santos, do Instituto E+ Transição Energética, o H2V é uma das alternativas no combate ao uso de combustíveis fósseis e uma peça importante para a descarbonização de diversos processos.



A produção de hidrogênio verde pode ser feita a partir da instalação de um eletrolisador junto à Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga (Vanessa Rodrigues/Arquivo AT)

Cais santista tem interesse na produção de energia limpa

O Porto de Santos é um dos portos brasileiros interessados na produção de H2V. De acordo com o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, o Porto cresce “observando critérios de sustentabilidade”.

Ele lembrou que, em novembro do ano passado, esteve reunido com a ministra da Ciência e Tecnologia, Luciana Santos, para pedir apoio do Ministério ao projeto de produção de hidrogênio verde no cais santista. A produção deve ser feita a partir da instalação de um eletrolisador junto à Usina Hidrelétrica de Itatinga, em Bertioga.

A partir dessa produção, a APS teria condições de produzir, armazenar e distribuir o H2V para os consumidores, que seriam terminais portuários, navios acostados no cais, bem como empresas, indústrias e moradias da região.

Conforme Pomini, uma das iniciativas da APS é a eletrificação do cais, o que permite que os navios atracados deixem de usar, no Porto, combustível fóssil. “É um dos principais projetos associados à ideia de um Porto mais sustentável”, afirma.

A APS, em nota, acrescentou que, por meio da Portaria Dipre nº 208, de 1º de dezembro de 2023, reduziu as tarifas cobradas dos chamados “navios verdes”, com cadastro e pontuação positiva no Índice Ambiental de Navios. Segundo a Autoridade Portuária, os descontos “também beneficiam os navios que navegam com frequência pela costa brasileira (cabotagem) e os de passageiros, como forma de incentivar o turismo”.

Pecém

O Complexo Portuário do Pecém, no Ceará, onde o presidente Lula sancionou o Marco, é considerado como o centro do H2V no Brasil. Com 19 mil hectares de área, o complexo portuário abrange os principais projetos do setor no País.

O diretor comercial do Porto, André Magalhães, explicou como a produção do Hidrogênio Verde vai funcionar no complexo. Segundo ele, as empresas responsáveis ficarão instalados na Zona de Processamento de Exportação (ZPE) Ceará, em uma área de 1,9 mil hectares, para receber novos investimentos.

Magalhães detalha que o hub de Hidrogênio Verde no Complexo do Pecém vai oferecer, através de parceiros, soluções compartilhadas aos produtores.

“Com isso, o produtor não precisa investir nesses equipamentos e, assim, consegue reduzir seus custos de produção”, explica. Ainda de acordo com o diretor, as primeiras decisões de investimento são esperadas para o próximo ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2024

CONTRA DEMISSÕES NO PORTO DE SANTOS E LEILÃO DE TERMINAL, SINDICATOS VÃO PARA BRASÍLIA

Portuários querem manter Ecoporto e evitar arrendamento da área no cais do Saboó

Por Ted Sartori



Trabalhadores fizeram manifestação durante a manhã desta sexta-feira na frente da sede da APS, no Macuco (Vanessa Rodrigues/AT)

Dirigentes de sindicatos de diversas categorias de trabalhadores do Porto de Santos devem se reunir na próxima semana, em Brasília, com o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho. O objetivo é buscar soluções para evitar o fechamento do Ecoporto e a consequente perda de empregos. Além disso, os sindicalistas pretendem fazer pressão contra o leilão da área onde está o terminal, o STS10, no cais do Saboó.

A reunião com o ministro, que deve acontecer na quarta ou na quinta-feira, foi acertada nesta sexta (30) durante encontro das entidades sindicais com o presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

O presidente da APS recebeu os representantes dos trabalhadores, que fizeram uma manifestação durante a manhã desta sexta-feira (30) na frente da sede da gestora do Porto, na Avenida Rodrigues Alves, no Macuco. O protesto foi organizado pelo Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) e contou com a participação de várias outras entidades. Mais de 200 trabalhadores participaram do ato.

“O ministro (Silvio Costa Filho) pediu para estudarmos um formato que prestigie a manutenção dos trabalhadores. O ministro está absolutamente sensível à manutenção da única empresa que presta esse serviço de movimentação de cargas gerais, mas ao mesmo tempo há necessidade de expandirmos o Porto de Santos com a realização do leilão do STS10”, disse Pomini.

O presidente do Sindestiva, Bruno José dos Santos, e outros dirigentes sindicais consideraram a proposta vaga e gostariam de algo mais consistente para resolver o problema. Segundo ele, o Ecoporto possui mais de 500 funcionários vinculados, os quais devem ser demitidos com o fim do contrato de arrendamento, previsto para dezembro, causando o que ele chama de “caos social” na região. Além disso, Santos explica que o cais público (representado pelo restante do STS10 que não está ocupado) é responsável por empregar a maior parte dos trabalhadores avulsos. Quando a área é privatizada, esses profissionais são descartados.

“Precisamos defender o nosso campo de trabalho, porque em Manaus (AM) acabaram com o cais público e as categorias de lá estão há oito anos sem trabalhar. Estamos no aguardo do retorno da

data para que possamos falar pessoalmente com o ministro. Até queriam que fosse on-line, mas preferimos presencialmente”, diz.

Apoio

O deputado federal e presidente da Frente Parlamentar de Portos e Aeroportos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), se manifestou. Disse que o fim das operações do Ecoporto pode afetar quase 2,5 mil famílias.



“Não podemos admitir isso na Baixada Santista e manifestei meu posicionamento ao Governo e ao ministro, para que sejam encontradas soluções. Deve-se criar uma alternativa para que as operações da empresa e os postos de trabalho sejam mantidos”.

Presidente da gestora do Porto recebeu sindicalistas para reunião (Vanessa Rodrigues/AT)

STS10 marca descompasso de discursos

Na véspera da manifestação, o presidente da APS, Anderson Pomini, já tinha informado em nota para A Tribuna que estuda a implementação de um terminal STS10 em formato menor para contêineres. Assim poderia permanecer com o Ecoporto e receber ainda o terminal de cruzeiros do Concais (cuja transferência de Outeirinhos é dada como certa). A ideia também foi transmitida para os sindicalistas.

“Faremos uma consulta ao Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de renovarmos com o Ecoporto, com uma cláusula de permuta de área”, disse Pomini. “Após o leilão do STS10, o Ecoporto teria um prazo de dois ou três anos, que é o tempo para implementação desse terminal, para que fizesse a transferência da sua área dentro da própria região do Porto”, continua.

O presidente da APS afirma que a expansão do Porto será feita com responsabilidade. “Faremos essa reunião com o ministro para projetarmos o bom debate. Levaremos os representantes dos sindicatos para dialogarmos em conjunto sobre todos esses projetos, não só da região do Saboó, mas da expansão do Porto”, comentou Pomini.

No último dia 21, o ministro Silvio Costa Filho disse, durante leilão de terminais, em São Paulo, que pretendia fazer o leilão do STS10 em 2025. No dia seguinte, em Santos, ele desconversou sobre o prazo. Antes, em 1º de agosto, o presidente da APS havia dito que o STS10 não seria viabilizado antes de quatro anos, o que mostra descompasso nos discursos.

Já sobre o Ecoporto, segundo o Valor Econômico, o ministro havia dito que não faria a renovação do contrato. Mas não confirmou para A Tribuna. O arrendamento do Ecoporto venceu em 2023 e foi prorrogado por três vezes, com último prazo até dezembro deste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 31/08/2024

AUTORIDADE PORTUÁRIA QUER MANTER ECOPORTO EM SANTOS

Após estivadores convocarem protesto, presidente Anderson Pomini fala em garantir empregos
Por Maurício Martins e Victor Barreto

Se a área do terminal STS10, no cais do Saboó, é alvo de divergências até mesmo dentro do Governo Federal, o terminal Ecoporto, que ocupa parte do espaço, entrou na mesma indefinição. O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, informou nesta quinta-feira (29), em nota, que estuda a implementação de um terminal STS10 para contêineres em formato menor, que receba o terminal de passageiros do Concais (cuja transferência é dada como certa) e garanta a permanência do Ecoporto.



Área do terminal STS10, no cais do Saboó (Divulgação)

“Faremos uma consulta ao Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a possibilidade de renovarmos com o Ecoporto, com uma cláusula de permuta de área”, diz Pomini. “Após o leilão do STS10, o Ecoporto teria um prazo de dois ou três anos, que é o tempo para implementação desse terminal, para que fizesse a transferência da sua área dentro da própria região do Porto”, continua.

O presidente da APS afirma que essa medida seria importante para “manutenção dos empregos e de uma empresa que opera cargas gerais”.

A fala de Pomini ocorre após o Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva) marcar uma manifestação para hoje, às 8h30, na porta da APS (Avenida Rodrigues Alves, no Macuco). Eles vão protestar justamente contra o fim do Ecoporto, contra o leilão do STS10 e a favor do cais público.

O Sindestiva convocou entidades representantes de outros trabalhadores portuários para o ato. O presidente do sindicato, Bruno dos Santos, afirma que o protesto tem como objetivo chamar a atenção do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para um possível aumento do desemprego desses trabalhadores. Segundo ele, o cais público é responsável por empregar a maior parte dos trabalhadores avulsos, e o terminal Ecoporto possui mais de 500 funcionários vinculados, os quais devem ser demitidos com o fim do contrato de arrendamento.

Em relação ao leilão do STS10, Santos defende que se deve preservar um espaço público para a atracação e descarga de navios. Segundo ele, as incertezas sobre o local preocupam.

O presidente do Sindestiva destaca a perda de empregos da categoria com a instalação de um terminal de contêineres no STS10. “Os trabalhadores avulsos só trabalham no cais público. Um terminal de contêineres tiraria nossa mão de obra”, completa.

Indefinição

No último dia 21, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse, durante leilão em terminais, em São Paulo, que pretendia fazer o leilão do STS10 em 2025. No dia seguinte, em Santos, ele desconversou sobre o prazo. Antes, em 1º de agosto, o presidente da APS havia dito que o STS10 não seria viabilizado antes de quatro anos, o que mostra um descompasso nos discursos. Já sobre o Ecoporto, que é da Ecorodovias, o ministro havia dito ao jornal Valor Econômico, que

“já há decisão de não fazer a renovação”. Mas não confirmou o que disse para A Tribuna. O arrendamento do Ecoporto venceu em 2023 e foi prorrogado por três vezes, com último prazo até dezembro deste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2024

SETOR PORTUÁRIO PEDE AUMENTO DA CAPACIDADE NO BRASIL

A reivindicação por mais espaço para cargas não se resume ao Porto de Santos

Por Victor Barreto

A discussão em torno da necessidade de aumento da capacidade do Porto de Santos não é a única no País. A ampliação do espaço para cargas nos portos brasileiros é vista como fundamental para fazer frente à crescente movimentação e, conseqüentemente, tornar o País mais competitivo no cenário internacional e mais atraente para investimentos. Para representantes do setor portuário, o Governo Federal precisa agilizar essa expansão.



A discussão em torno da necessidade de aumento da capacidade do Porto de Santos não é a única no país (Portonave/ divulgação)

Evitar sobrecarga e aumentar a eficiência dos terminais é urgente, dizem executivos ouvidos por A Tribuna. O diretor do Porto de Suape, em Pernambuco, Márcio Guiot, explica que o congestionamento de um porto gera movimentação da carga para outro, o que traz custos adicionais.

“O produto perde competitividade, a nível de ficarmos fora de alguns segmentos ou perdemos relevância em algumas atividades. Ter uma infraestrutura adequada é fundamental”, diz.

No porto pernambucano, o diretor esclarece que a estratégia para aumentar a competitividade é apresentar Suape como uma rota de escoamento viável para o agronegócio brasileiro, que movimentou menos de 1 milhão de toneladas das 24 movimentadas pelo porto em 2023.

Ainda que a taxa de ocupação seja inferior a 60%, Suape vai expandir os berços para atração de navios. Além disso, está prevista a construção de mais um terminal de contêineres. Desde 2001, o porto opera com só um terminal. “Entendemos como importante aumentar a capacidade e gerar concorrência”, pontua Guiot. O segundo terminal deve operar em 2026.

Portonave

Para o diretor-superintendente administrativo da Portonave, em Santa Catarina, Osmar de Castilho Ribas, é fundamental que os portos nacionais se adequem para que possam receber navios maiores.

“À medida em que o Brasil tenha condição de receber (plenamente) navios com 366 metros, o País terá um aumento na produtividade e, como em qualquer segmento da economia, produtividade significa ganho de eficiência e redução de custos”, pontua.

Segundo Ribas, para aumentar a capacidade portuária, a Portonave será expandida a partir de obras de adequação do cais. O objetivo do projeto, cujo investimento privado é de R\$ 1 bilhão, é possibilitar o recebimento de navios de até 400 metros.

Governo fala em sinergia

Segundo o secretário Nacional de Portos, Alex Sandro de Ávila, o aumento na movimentação de cargas no País tem sido exponencial ao longo dos anos. Em 2023, o Brasil movimentou 1,3 bilhão de toneladas de carga. “É um volume muito grande. Como precisamos atender isso através dos nossos portos, há a necessidade de expansão”, pontua.

De modo a atender essa demanda, Ávila garante que há sinergia do Poder Público e com a esfera privada. Dentre as iniciativas destacadas pelo secretário, está o primeiro leilão de arrendamentos portuários de 2024, feito na semana passada pelo do Governo Federal. Foram cinco áreas arrendadas: REC08, REC09 e REC10, no Porto de Recife (PE), RDJ06, no Rio de Janeiro, e o RIG10, que fica no Porto do Rio Grande (RS).

O secretário acrescenta que está previsto o leilão de 35 blocos até o ano de 2026, tendo mais dois programados para este ano. “Com isso, trazemos um investimento de mais de R\$ 14 bilhões para melhorar a infraestrutura portuária do País de mais de R\$ 14 bilhões”, pontua. Ávila destacou ainda o desenvolvimento de projetos de Terminais de Uso Privativo (TUPs) no Espírito Santo e em Piauí, além de um terminal graneleiro de Santa Catarina, em fase avançada de obras.

Paraná

Outros projetos destacados pelo secretário são três terminais na região do Porto de Paranaguá, no Paraná, sendo um deles do segmento de contêineres e os outros dois terminais multipropósitos, com investimentos na casa de R\$ 3 bilhões.

“Quando fazemos a junção dos esforços do Estado em desenvolver novas oportunidades nos portos públicos, através da promoção de leilões de arrendamentos portuários, com o esforço dos privados, vemos que há muita sinergia em todos esses esforços. Essa é a forma para ampliarmos a capacidade dos nossos portos”, afirma o secretário nacional.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2024

PORTARIA QUE FACILITA EMISSÃO DE DEBÊNTURES PARA INFRAESTRUTURA EM PORTOS E AEROPORTOS É ASSINADA

Ministro Silvio Costa Filho assinou o documento nesta quinta-feira (29)

Por ATribuna.com.br



No portal do MPor, o investidor interessado poderá ver o passo a passo sobre como protocolar os documentos (Divulgação)

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou nesta quinta-feira (29) a portaria que regulamenta o Decreto 11.964/2024, que estabelece critérios para facilitar a emissão de debêntures de infraestrutura. A assinatura ocorreu na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), na capital paulista. A portaria foi publicada no Diário Oficial da União desta sexta-feira (30).

A regulamentação definida pela portaria vai permitir que a emissão das debêntures para financiar os investimentos em infraestrutura de portos e aeroportos seja realizada sem a necessidade da autorização prévia do MPor, o que dá agilidade ao processo. Hoje, há espera de dois a três meses para essa autorização.

As modalidades foram criadas por lei com o intuito de incentivar os investimentos em infraestrutura por meio do mercado de capitais. A atualização das regras busca dar maior transparência aos processos de emissão de dois tipos de valores mobiliários. As debêntures de infraestrutura foram criadas em janeiro deste ano, por meio da Lei 14.801.

No portal do MPor, o investidor interessado poderá acessar a página com o passo a passo sobre como protocolar os documentos. Um formulário eletrônico também será disponibilizado. Na portaria terá toda a documentação necessária para preencher o Formulário de Projeto de Investimento.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2024

CENTENAS DE ESTIVADORES PROTESTAM EM SANTOS POR RECEIO DE PERDER EMPREGOS

Manifestação aconteceu em frente à Autoridade Portuária na manhã desta sexta-feira (30)

Por ATribuna.com.br



Categoria protestou em frente à sede da APS durante a manhã desta sexta (30) (Vanessa Rodrigues/ AT)

Mais de 200 estivadores fizeram um protesto contra o leilão do Terminal do Saboó, em frente à sede da Autoridade Portuária de Santos (APS), durante a manhã desta sexta-feira (30). A categoria ainda luta pela permanência do cais público e do Ecoporto. Caso a área do terminal STS10 seja leiloada, os trabalhadores têm o receio de perder o emprego por conta das mudanças previstas.

Para tentar chegar num acordo, o presidente da APS, Anderson Pomini, recebeu representantes da categoria e também garantiu que novos estudos serão realizados junto com o Ministério de Portos e Aeroportos para manter os empregos.

Atualmente, o Ecoporto tem mais de 500 funcionários com carteira assinada. O cais público é o único que contrata trabalhadores de forma avulsa. Caso o terminal STS10 seja leiloadado, esses funcionários poderão perder seus empregos em dezembro deste ano.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 30/08/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

GASODUTOS DA COPERGÁS CHEGAM A NAZARÉ DA MATA (PE) ATÉ O FINAL DE 2024

A companhia está realizando um plano de expansão que vai levar o gás natural a mais cidades do Estado

Por Ângela Fernanda Belfort - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



Parte do gasoduto que vai chegar a Nazaré da Mata entra em operação até o final de 2024. Foto: Copergás/Divulgação

Os gasodutos da Companhia Pernambucana de Gás (Copergás) chegarão a cidade de Nazaré da Mata, a 65 km do Recife (PE), até o final deste ano. Para isso, o investimento total será de R\$ 15,7 milhões, dos quais R\$ 9,5 milhões já foram empregados. A empresa já tem três clientes com contratos assinados naquele município, sendo duas indústrias e um posto de combustível, que vão consumir cerca de 3,4 mil metros cúbicos por dia.

A interiorização do gás natural contribui para os empreendimentos do interior terem mais uma opção na área energética, que representa um custo significativo para as empresas. “A troca foi do gás GLP pelo gás natural. Os motivos da troca são economia, segurança e transição energética”, diz o presidente da Copergás, Felipe Valença.

Nazaré da Mata tem um potencial para consumir 12,3 mil metros cúbicos por dia de gás natural, o que pode representar um consumo a mais de 8,9 mil metros quadrados, segundo informações da Copergás. A rede que vai abastecer os empreendimentos da cidade terá 14,8 quilômetros, dos quais 9,7 km já foram implantados e 5,1 km serão instalados. Uma parte do gasoduto entra em operação até o final de 2024 e a implantação desta rede deve ser totalmente concluída até fevereiro do próximo ano.

Ainda de acordo com Felipe Valença, a chegada do gás natural a Nazaré da Mata está alinhada com o compromisso de levar o serviço para o Estado inteiro com a interiorização da infraestrutura. “É uma oportunidade para que outras cidades possam estar recebendo empreendimentos comerciais e industriais, como as que estão instaladas em Nazaré da Mata, que estão garantindo competitividade para os seus negócios”, comenta.

A atuação da Copergás

A distribuidora atua em 29 municípios de Pernambuco, abastecendo desde a Região Metropolitana até o Sertão. Entre outras iniciativas, a Companhia concluiu, em 2016, o gasoduto Recife-Belo Jardim; expandiu as obras em Caruaru, em 2021-2022, e inaugurou os projetos de Rede Local em Petrolina, no Sertão de São Francisco, em outubro de 2021, e em Garanhuns, no Agreste Meridional, em abril de 2022.

Tanto em Garanhuns como em Petrolina, o Gás Natural Liquefeito (GNL) é transportado por caminhões. Depois disso, o combustível é regaseificado e transferido do supridor para a rede local da Copergás existente nas duas cidades.

A atual gestão vem se empenhando para que o o Gás Natural Liquefeito (GNL) chegue ao Sertão do Araripe, região que usa muita lenha retirada da Caatinga. A iniciativa contribuiria para reduzir a retirada da lenha da caatinga, que se tornou um grande problema ambiental.

A Estratégia de Longo Prazo da Copergás, para o período 2023-2028, prevê investimentos de R\$ 595,9 milhões, com foco nos projetos de ampliação da rede de distribuição. A empresa tem hoje mais de 60 mil clientes atendidos em segmentos como indústria, comércio, postos de gasolina e consumidores residenciais.

*Com informações da Copergás

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/09/2024

COM BUNKER DA ULTRACARGO E DISLUB, SUAPE GANHA “POSTO DE COMBUSTÍVEL FLUTUANTE”

As operações de bunker começaram em 12 de julho. Para o presidente do porto, Márcio Guiot, as obras de dragagem favoreceram positivamente o oferecimento do serviço

Por Assíria Florêncio - ssiria.florencio@movimentoeconomico.com.br

operações de bunker porto de suape dislub ultacargo bunker carregamento



As operações de bunker tiveram início no dia 12 de julho. Cinco navios já abasteceram em Suape. Foto: Porto de Suape

O Porto de Suape oficializou o início das operações de bunker nesta sexta-feira (30). Através de uma parceria entre a Ultracargo e a Dislub, navios que atracam no porto não vão mais precisar carregar combustível para garantir a realização completa de suas rotas, além de transportar suas cargas.

As operações de abastecimento tiveram início, de fato, em 12 de julho. Um mês e 18 dias depois, cinco navios, de grande e pequeno porte, já se beneficiaram do oferecimento do serviço. Antes, o único local no Nordeste onde esse tipo de procedimento poderia ser feito era no Porto de Aratu-Candeias, na Bahia. E como a refinaria que existe no estado trabalha com exportações, a disponibilidade de bunker nem sempre existia e o navio precisava se deslocar, então, para o Rio de Janeiro.

Operações de bunker favorecem a logística e a receita portuária, o meio ambiente e a economia local. “Antigamente, o navio que vinha para Suape abastecia fora do Brasil. Ele vinha carregado, ou seja, com menos cargas e mais bunker. E, logicamente, jogando mais emissões na atmosfera”, detalha Helano Gomes, vice-presidente executivo da Ultracargo.

“Agora não, ele vem com mais carga e menos bunker, porque sabe que aqui vai poder abastecer. Então você torna a logística mais eficiente, um frete marítimo muito mais barato, que isso vai refletir no custo final do produto que nós, como consumidores, compramos no dia a dia nos supermercados, nas lojas e de modo geral”.

O início das operação é relevante “para o Estado, para o Porto e para o Nordeste. Além das questões econômicas e ambientais e estratégicas, ela tem geração de emprego”, pondera Gomes.

Detentora de um terminal de graneis líquidos em no complexo portuário desde 1986, a Ultracargo disponibiliza os tanques para que a Dislub opere a distribuição do combustível.

A Dislub tem acesso a uma infraestrutura composta por quatro tanques da Ultracargo, cada um com capacidade de 10 mil m³, isto é, um total de 40 mil m³ para armazenamento de combustível. O produto é bombeado do terminal da Ultracargo para uma barçaça através do Píer de Graneis Líquidos – PGL 1.

“Nós (da Ultracargo) começamos esse trabalho e chamamos a Dislub para fazer uma parceria: a Ultracargo como uma empresa de armazenagem do bunker e a Dislub como uma distribuidora e comercializadora do produto”, detalha o vice-presidente.

“Foram cinco anos de desenvolvimento, mas tivemos sucesso porque todas as entidades, órgãos e agências reguladoras entenderam a importância desse projeto e contribuíram positivamente. Logo, a gente conseguiu chegar nesse momento, que é iniciar as operações de abastecimento de navio de abastecimento de navio aqui em Pernambuco”.

O projeto começou a ser pensado em 2019 e concretizou-se em 2024. A viabilidade das operações de bunker dependia não só da estrutura de armazenagem e de uma empresa distribuidora, mas de alterações de regras junto à Receita Federal, Secretaria da Fazenda de Pernambuco, Agência Estadual de Meio Ambiente (CPRH).

As operações de bunker

A operação funciona como um posto de abastecimento convencional, mas numa escala muito maior e com processos mais complexos. Enquanto num posto de combustíveis para carros abastece veículos individuais com pequenos volumes de combustível diretamente do posto, a operação de bunker abastece grandes navios com grandes volumes de combustível através de sistemas especializados, como barçaças e tubulações.

Com desafios fiscais e aduaneiros específicos para o setor marítimo, a operação de bunker envolve uma regulamentação mais rigorosa, exigindo uma logística mais elaborada e uma coordenação detalhada para garantir que o combustível seja entregue de maneira eficiente e conforme as normas.



A oficialização das operações de bunker ocorreu nesta sexta-feira (12). No centro, o presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot. À sua esquerda, Helano Gomes, vice-presidente executivo da Ultracargo. À sua direita, Humberto Carrilho, acionista da Dislub. Foto: Porto de Suape

O Porto de Suape deu início às operações de bunker onshore, que são os abastecimentos que acontecem dentro do próprio porto. “Quando o navio atraca aqui, ele já está em um local de água calma. Então, a barçaça, que é um equipamento menor, consegue chegar junto do navio e abastecer”, explica Leonardo

Cerquinho, diretor de desenvolvimento e novos negócios da Dislub.

O abastecimento offshore, isto é, que ocorre fora do porto, ainda não ocorre. Mas a expectativa é de que num prazo de “seis meses a um ano” Suape passe a oferecer também esta opção.

“Para fazer offshore, você precisa de um navio mesmo. É mais complexo. A gente precisa ter um cuidado muito grande com as questões ambientais, questão de cerco, questão de estudar. Dependendo do ano, se você tem, eventualmente, algum derramamento, para onde vai essa mancha. Então, a gente tem um cuidado muito grande. Estamos buscando estruturar esse abastecimento offshore agora, que vai ser algo muito importante”, continua Cerquinho.

Pernambuco, o cotovelo do mundo



A escolha de Suape foi estratégica. Durante a cerimônia de oficialização das operações de bunker, Cerquinho relembrou que “Pernambuco é o cotovelo do mundo”. Logo, embarcações obrigatoriamente contornam o estado, sejam elas nacionais ou internacionais.

Ele explica que “qualquer navio que venha de Santos, da Argentina, ou que vá para o canal do Panamá ou para os Estados Unidos, passa ‘vendo’ Suape. Esses navios já passam aqui em frente. Então, a gente está buscando estruturar uma operação de abastecimento offshore, que vai precisar, ainda, de alguns licenciamentos.”

O posicionamento estratégico gera receita ao Porto de Suape. O quanto ainda é uma incógnita. Questionado sobre a prospecção do aumento, o presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot, prefere “ser um pouco mais conservador e não jogar números ao vento”, mas “é certo que gera mais valor para as escalas de Suape”.

Guiot exemplifica citando a MSC, empresa líder global em transporte de contêineres. “Se a gente não viabilizasse o bunker, poderia ser um risco de a gente perder essas escalas com o tempo”. “Essa é a garantia que a gente pode ter nesse momento”.

Helano Gomes relembra que o Porto de Suape já chegou a perder linhas de navio. “Operações que vinham de fora do Brasil, queriam vir direto para Suape, mas desistiram. Iam para outros portos porque aqui não tinha abastecimento”.

Expansão do Porto de Suape

As operações de bunker só puderam ser viabilizadas devido às obras de dragagem do canal externo, que foram finalizadas em abril deste ano. “Nós concluímos a obra, então isso possibilita que os navios passem a contar com uma profundidade a mais para que não só venham aqui para carregar, mas também para abastecer”, pontua Guiot.

A oportunidade é benéfica principalmente às escalas de container. Márcio explica que para os navios vindos do sul, “é importante oferecer esse serviço até para garantir as escalas, que foi um dos problemas que a gente teve no passado.” O sucesso das operações de bunker está diretamente relacionado às obras de dragagem, segundo o presidente do porto.

Durante a cerimônia de oficialização, foi anunciada, ainda, a expectativa de obras de dois terminais de Suape.

“Estamos avançando na expansão natural do Porto de Suape com os projetos CAIS 6 e 7, focados em fortalecer nossa conexão com o setor agropecuário. Recentemente, iniciamos uma apresentação oficial do Porto ao Centro-Oeste, destacando como os novos cais serão dedicados a fomentar a exportação de commodities agrícolas como soja e milho, além das operações existentes de açúcar e trigo. O objetivo é consolidar Suape como um ponto estratégico para a exportação dessas grandes commodities”, detalha Guiot. Além disso, espera-se que com as obras o tempo médio de espera de atracação seja diminuído.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/09/2024

FÓRUM DISCUTE DESAFIOS E OPORTUNIDADES EM BIOCOMBUSTÍVEIS E ENERGIAS LIMPAS

A transição energética está entre os assuntos da programação do Fórum Nordeste 2024 que acontece nesta segunda-feira (2)

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

Com transmissão ao vivo pelo YouTube, o Fórum Nordeste 2024 realizado pelo Grupo EQM, presidido pelo empresário do setor sucoenergético Eduardo de Queiroz Monteiro, reúne nesta segunda-feira (2), no Recife, especialistas nos principais temas vinculados à transição energética. Ao todo, serão seis painéis que acontecerão das 8h às 17h no Mirante do Paço, no Bairro do Recife,



abordando a descarbonização da economia, biocombustíveis, inovação em bioenergia e os novos negócios nesta área.

A 13ª edição do evento voltado para convidados e credenciados ocorre uma semana depois da aprovação da Política Nacional de Transição Energética (PNTE). Uma oportunidade para os principais protagonistas do setor sucroenergético do país debaterem com investidores, empreendedores, especialistas do setor e professores das universidades o impacto da reforma tributária, os rumos da economia de baixo carbono e estratégias da indústria automobilística.

As palestras do Fórum Nordeste 2024 vão tratar da reforma tributária no ambiente de negócios; estratégias de descarbonização e o desenvolvimento local; eletrificação da economia e mercado livre; o potencial do Brasil na transição energética; o gás como agente da transição energética; e os avanços da economia de baixo carbono.

PROGRAMAÇÃO - FÓRUM NORDESTE 2024

8h - Credenciamento

9h - Solenidade de abertura

10h15 - PAINEL 1

A Reforma Tributária e sua Importância para o Ambiente de Negócios do Brasil

Palestrante: Bernard Appy, secretário extraordinário da Reforma Tributária no Ministério da Fazenda
Mediador:

Renato Cunha, presidente do Sindaúcar Pernambuco, presidente-executivo da NovaBio e vice-presidente da Bioenergia Brasil

Participantes:

Evandro Gussi, presidente e CEO da União da Indústria de Cana-de-Açúcar e Bioenergia (Unica)

Luís Roberto Pogetti, presidente do Conselho de Administração da Copersucar

Mário Campos, presidente da Bioenergia Brasil e do Siamig de Minas Gerais

11h30 - PAINEL 2

Estratégia de Descarbonização e Desenvolvimento Local

Palestrante:

João Irineu Medeiros, vice-presidente de Assuntos Regulatórios da Stellantis
Mediador:

André Luiz Baptista Lins Rocha, presidente da Federação das Indústrias do Estado de Goiás (Fieg) e do Sindicato da Indústria de Fabricação de Etanol do Estado de Goiás (Sifaeg)

Participantes:

Edmundo Coelho Barbosa, presidente-executivo do Sindálcool-PB
Pietro Adamo Mendes, secretário de Petróleo, Gás natural e Biocombustíveis do Ministério de Minas e Energia

12h30 - PAINEL 3

Eletrificação da Economia e Mercado Livre: Descarbonização com Redução de Custos da Cadeia Produtiva

Palestrante:

Phyllipe Pinheiro Moraes, gerente do Departamento de Soluções Verdes Industriais da Neoenergia

Mediadora:

Rita Knop, diretora comercial da Neoenergia em Negócio Liberalizado

Participantes:

Ana Luiza Ferreira, secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e de Fernando de Noronha
Fernando Dueire, senador (MDB)

14h30 - PAINEL 4

O Potencial do Brasil na Transição Energética

Palestrante:

Plínio Nastari, presidente e CEO da Datagro Consultoria

Mediador:

Pedro Robério Nogueira, presidente do Sindaúcar Alagoas e vice-presidente do Coagro, da Confederação Nacional das Indústrias (CNI)

Participantes:

Cintia Cristina Ticianeli, diretora da Agroserra Industrial e Fiema-Maranhão

Eduardo de Queiroz Monteiro, presidente do Grupo EQM

Guilherme Nolasco, presidente-executivo da União Nacional de Etanol de Milho

15h15 - PAINEL 5

O Gás Natural como Agente na Transição Energética

Palestrante:

Roberto Zanella, diretor técnico-comercial da Copergás

Mediador:

Plínio Nastari, presidente e CEO da Datagro Consultoria

Participantes:

Alessandro Gardemann, CEO da Geo Biogás & Tech
Antônio Cesar Salibe, CEO da União Nacional de Bioenergia (Udop)
João Guilherme Matos, diretor-executivo da OnCorp

16h15 - PAINEL 6

Avanços no Brasil Rumo a uma Economia de Baixo Carbono

Palestrante:

Rafael Dubeux, secretário-executivo Adjunto do Ministério da Fazenda

Mediador:

Luciano Rodrigues, economista e diretor de Inteligência Setorial da Única/SP

Participantes:

Donizete Tokarski, CEO da União Brasileira do Biodiesel e Bioquerosene (Ubrabio)

Ecio Costa, professor titular de Economia da UFPE e sócio-fundador da Cedes Consultoria

Miguel Rubens Tranin, Presidente da Alcopar/PR

Patrocínio:

Grupo Neoenergia, Banco do Nordeste (BNB), Copergás, Caixa Econômica, Sudene, FMC, Grunner, Cahu Beltrão

Apoio:

Governo de Pernambuco, Fertine e NovaBio

Apoio técnico:

Sindicato da Indústria do Açúcar e do Alcool de Pernambuco (Sindaúcar-PE)

Mídia integrada:

Folha de Pernambuco e Rádio Folha

O primeiro painel terá uma palestra de Bernardo Appy, secretário extraordinário para a Reforma Tributária no Ministério da Fazenda. O mediador será o presidente do Sindaçúcar de Pernambuco, Renato Cunha; com participação do CEO da União da Indústria da Cana e da Bioenergia (Unica), Evandro Gussi; o presidente da Bioenergia Brasil, Mário Campos; e o presidente do conselho de administração da Copersucar, Luís Roberto Pogetti.

“Estratégias de descarbonização e desenvolvimento local” é o título da palestra no segundo painel, que contará com a visão de João Irineu Medeiros, vice-presidente de Assuntos Regulatórios da Stellantis. O mediador será o líder agroindustrial e industrial de Goiás, André Luiz Baptista Lins Rocha; com a participação do presidente do Sindalcool Paraíba, Edmundo Coelho Barbosa; e do secretário nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis do Ministério das Minas e Energia, Pietro Adamo Mendes.

O terceiro painel tratará da “Eletrificação da economia e mercado livre: descarbonização com redução de custos da cadeia produtiva”, por Phyllipe Pinheiro Moraes, gerente do departamento de Soluções Verdes Industriais da Neoenergia. A mediação ficará com a diretora comercial da Neoenergia, Rita Knop; com a participação do senador por Pernambuco, Fernando Dueire; e da secretária de Meio Ambiente, Sustentabilidade e de Fernando de Noronha, Ana Luiza Ferreira.

Entre os painéis baseados em dados, haverá a análise de Plínio Nastari, CEO da Datagro, que falará sobre “O potencial do Brasil na transição energética”. Pedro Robério Nogueira, Presidente Sindaçúcar Alagoas, fará a mediação com a participação da diretora da Agroserra Industrial e da FIEMA, Cíntia Cristina Ticianeli; do presidente do Grupo EQM, Eduardo de Queiroz Monteiro; e do presidente executivo da União Nacional de Etanol de Milho, Guilherme Nolasco.

A substituição dos combustíveis é um processo em várias etapas e “O gás natural como agente na transição energética” é o tema da palestra do diretor técnico comercial da Copergás, Roberto Zanella. A mediação do painel será do CEO da Datagro, Plínio Nastari, com as participações do diretor da OnCorp, João Guilherme Matos; do CEO da Geo Biogás & Tech, Alessandro Gardemann, e do presidente executivo da União Nacional de Bioenergia, Antonio Cesar Salibe.



Fórum Nordeste 2024 13ª edição do evento promovido pelo Grupo EQM com patrocínio da Neoenergia, Banco do Nordeste, Copergás, Sudene, FMC, Grunner e Cahu Beltrão

Encerramento do Fórum

O dia de debates e trocas de ideias do Fórum Nordeste 2024 será concluído depois do painel sobre “Avanços no Brasil rumo a uma economia de baixo carbono”, com o secretário executivo adjunto do Ministério da Fazenda, Rafael Dubeux, como palestrante. O mediador será o diretor de Inteligência Setorial da Unica, Luciano Rodrigues. Contará com a participação da coordenadora da Rede Brasileira de Bioquerosene e Hidrocarbonetos Sustentáveis para Aviação (RBQAV), doutora Amanda Gondim; e do sócio da Cedes Consultoria, professor Ecio Costa.

O Grupo EQM é controlador das Usinas Utinga, em Alagoas, e Cuaçu, em Pernambuco, estado no qual mantém um grupo de comunicação. O presidente do grupo, Eduardo de Queiroz Monteiro, defende a troca de ideias e experiências, em busca de novas soluções sustentáveis, a partir das suas próprias empresas, que adotam as práticas de políticas de ESG.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/09/2024

TELCOMP PEDE TRATAMENTO DIFERENCIADO PARA TELECOMUNICAÇÕES NA REFORMA TRIBUTÁRIA

Numa conta de telecomunicações, 43% são destinados ao pagamento de impostos
Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br



A Telcomp defende as telecomunicações como um serviço essencial e por isso deveria estar entre os serviços que vão pagar menos impostos com a reforma tributária. Foto: Pixabay

A Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas (TelComp) defende que este tipo de serviço é essencial e, por isso, está mobilizando a sociedade para que o projeto de Reforma Tributária, que está em tramitação no Senado, incorpore as emendas de números 65-U e 886-U, permitindo uma restituição via cashback para os clientes das empresas do setor.

As emendas propõem a inclusão dos serviços de telecomunicações no rol dos artigos 110 e 112, inciso II, do Projeto de Lei Complementar 68 de 2024, estabelecendo a restituição via cashback de 50% para a CBS e de 20% para o IBS. Tanto a Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS) como o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS) foram criados na Reforma Tributária aprovada pela Câmara dos Deputados. A CBS vai substituir os impostos federais como o IPI e o PIS/Cofins, enquanto o IBS vai substituir os tributos estaduais e municipais, como por exemplo, o ICMS e o ISS.

“As telecomunicações são serviços essenciais, mas a Reforma Tributária não reconheceu isso. A nossa expectativa é de que haja uma revisão deste ponto agora que o projeto chegou ao Senado”, afirma o presidente executivo da Telcomp, Luiz Henrique Barbosa. A proposta de inclusão do serviço de comunicação na chamada “cesta básica digital” visa assegurar a desoneração integral desses serviços essenciais, de acordo com informações da entidade.

Numa conta de telecomunicação, os consumidores pagam, em média, a 43% do valor em tributos, segundo informações da associação. “A telecom é essencial até para uma parte da população ter renda. Estamos tentando convencer as pessoas da importância da transformação digital. Deveria ter prioridade – em pagar menos imposto – o que vai aumentar a produtividade”, resume Luiz Henrique. O Brasil tem uma baixa produtividade em todas as áreas e para mudar este cenário é preciso tecnologia e educação. Cada vez mais será necessário conectividade para vários setores da indústria e serviços produzirem de forma mais eficiente e produtiva.



Presidente executivo da Telcomp, Luiz Henrique Barbosa, afirma que o setor contribui para a transformação digital de todos os setores, impactando a produtividade. Foto: Divulgação

Luiz Henrique também destaca a importância do serviço de comunicação como instrumento de inclusão social, por “dar oportunidade para todo mundo”. Segundo ele, um serviço como a internet poderia ser universalizado no Brasil, mas muitas pessoas não conseguem acessá-lo por limitação de renda.

Ele defende que os serviços de comunicação deveriam ter “o menor imposto possível”. Ainda não está definido em quanto vai ficar a alíquota do Imposto sobre o Valor Agregado (IVA) que, no futuro, será formado pelo IBS e a CBS.

A proposta da Telcomp encontrou uma boa recepção dos senadores dos senadores Izalci Lucas (PL), do Distrito Federal, que defendeu telecom como serviço essencial e também colocou o cashback para

os usuários de renda mais baixa, e do senador Eduardo Gomes (PL), do Tocantins, que também apresentou emendas contemplando o setor.

Importância da Reforma Tributária

Luiz Henrique diz que vê com bons olhos a Reforma Tributária porque a simplificação proposta já “ajuda muito”. Os serviços de telecomunicações pagam ISS, que tem regras em mais de 550 municípios e ICMS, que também tem leis diferentes para cada Estado. No entanto, ele critica o fato da reforma ter sido feito sem uma reforma administrativa que diminuiria os custos do Estado, como um todo. Os impostos bancam o Estado e só pode haver uma grande redução da carga tributária, caso o Estado diminua as suas despesas.

A Telcomp representa 60 empresas que atuam no setor, mas a Vivo, a TIM e a Claro – que são as três maiores – não são filiadas à entidade. A companhia cearense Brisanet é uma das filiadas. Ainda de acordo com a Telcomp, cerca de 60% do mercado de banda larga fixa está nas mãos das pequenas empresas, enquanto 98% da banda larga móvel fica com as grandes operadoras.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 02/09/2024



Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

ESTUDO DE CARACTERIZAÇÃO DOS PONTOS DE ATRACAÇÃO DE TRAVESSIA É APROVADO PELA DIRETORIA

O levantamento tem como objetivo diagnosticar a situação dos pontos de atracação usados pelo serviço de travessia



Brasília, 30/08/2024 - A Diretoria Colegiada da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) aprovou o Estudo “Caracterização dos Pontos de Atracação de Travessia”, que está no âmbito da Agenda Plurianual de Estudos 2021-2024, na última semana.

O objetivo da pesquisa é diagnosticar a situação dos pontos de atracação utilizados pelo serviço de transporte aquaviário da navegação de travessia. No total foram levantados dados de 47 travessias, sendo 72,8% na região Norte.

A pesquisa apresenta diagnóstico sobre os pontos de atracação dos serviços públicos de travessia regulados pela ANTAQ, considerando aspectos relacionados à infraestrutura e à gestão, com o objetivo de subsidiar a tomada de decisão regulatória sobre a necessidade de eventual regulamentação dos requisitos mínimos a serem exigidos dos prestadores de serviços.

Para esse levantamento foram avaliados itens como manutenção geral dos pontos de atracação; manutenção da acostagem dos pontos de atracação; e limpeza dos pontos de atracação.

O intuito final desse estudo é fornecer subsídios à Análise de Impacto Regulatório (AIR) do item 1.2 da Agenda Regulatória 2022-2024, cujo tema é "Regulação dos pontos de atracação do serviço de transporte de travessia".

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

Fone: (61) 2029-6520

FAX: (61) 2029-6517

E-mail: asc@antaq.gov.br

Data: 02/09/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – AS QUEIMADAS, O AGRONEGÓCIO E A NECESSIDADE DE UM PLANO DE RECUPERAÇÃO

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

As devastadoras queimadas que assolaram as lavouras brasileiras, em especial no estado de São Paulo, evidenciam a urgência de políticas públicas eficazes para apoiar os agricultores atingidos, lidar com os desafios impostos pelas mudanças climáticas e garantir a sustentabilidade do agronegócio, um dos pilares da economia nacional.

A iniciativa do Ministério da Agricultura e Pecuária em criar uma linha de crédito específica para o replantio da cana-de-açúcar é um passo importante para auxiliar os produtores afetados a se recuperarem das perdas. O setor sucroalcooleiro, que desempenha um papel crucial na economia brasileira, tanto pela criação de empregos quanto pela geração de divisas, necessita de apoio nesse momento de crise.

O Estado de São Paulo, principal produtor de cana-de-açúcar do País, sofreu um impacto significativo com as queimadas, comprometendo a produção e colocando em risco a competitividade do setor. A criação de uma linha de crédito específica para o replantio da cana-de-açúcar é fundamental para garantir a recuperação da produção e evitar prejuízos ainda maiores para a economia paulista.

É preciso ressaltar que as queimadas não são um fenômeno isolado, mas sim um reflexo das mudanças climáticas e da intensificação dos eventos extremos, como secas e altas temperaturas. A necessidade de investir em tecnologias de prevenção e combate às queimadas, bem como em práticas agrícolas sustentáveis, torna-se cada vez mais urgente.

Além do apoio financeiro, é fundamental que o Governo Federal, em parceria com os estados e municípios, promova ações de conscientização sobre a importância da preservação do meio ambiente e da adoção de práticas agrícolas sustentáveis. A educação ambiental é uma ferramenta essencial para mudar comportamentos e construir um futuro mais sustentável.

As queimadas não apenas causam prejuízos econômicos, mas também têm um impacto ambiental significativo, levando à emissão de gases do efeito estufa e à perda de biodiversidade. A recuperação das áreas afetadas pelas queimadas é um processo lento e complexo, que exige investimentos em longo prazo.

Nesse cenário, as queimadas que atingiram as lavouras brasileiras são um alerta para a necessidade de fortalecer as políticas públicas de prevenção e combate a incêndios florestais, de promover a agricultura sustentável e de investir em pesquisa e desenvolvimento de tecnologias limpas. O apoio do Governo ao setor agrícola, por meio de linhas de crédito e programas de recuperação, é fundamental para garantir a sustentabilidade do agronegócio e a segurança alimentar do País.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

MARGEM EQUATORIAL 1

O advogado-geral da União (AGU), Jorge Messias, apresentou novo parecer jurídico sobre a exploração de petróleo na região da Margem Equatorial, no norte do Brasil. A conclusão da AGU, informada em nota, é que o Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais

Renováveis (Ibama) não tem atribuição legal para reavaliar o licenciamento ambiental do Aeroporto Municipal de Oiapoque (AP). O impacto do sobrevoo de aeronaves entre o aeroporto e a área de exploração foi um dos pontos invocados pelo Ibama para indeferir licença solicitada pela Petrobras para a perfuração de poço no bloco FZA-M-59, localizado na chamada Margem Equatorial, a 175 quilômetros da foz do rio Amazonas.

MARGEM EQUATORIAL 2

Em comunicado, Messias explica que “não constitui fundamentação adequada para análise do pedido de reconsideração do licenciamento do bloco FZAM-59, a verificação de impacto do tráfego aéreo do Aeroporto de Oiapoque sobre as comunidades indígenas do entorno do aeródromo”.

MARGEM EQUATORIAL 3

Sobre o pedido de reconsideração do indeferimento do licenciamento ambiental, feito pela Petrobras, a AGU diz que o Ibama chegou a solicitar a manifestação da Fundação Nacional dos Povos Indígenas (Funai) sobre eventual impacto do sobrevoo de aeronaves na região, mas que a consulta não está prevista na legislação ambiental aplicável ao caso.

QUEIMADAS 1

Levantamento do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) aponta a persistência das queimadas em diversos biomas do País na semana passada. Na Amazônia, a situação é considerada grave em 37 municípios, que tiveram mais de 100 focos em uma semana. A cidade de São Félix do Xingu (PA) registrou 1.443 focos. Em Altamira (PA), foram identificados 1.102 focos. As cidades lideram os focos de incêndio avos no País.

QUEIMADAS 2

O governo do Pará decretou, na última terça-feira, dia 27, estado de emergência em função dos focos de queimadas no estado. Com a medida, fica proibido o uso de fogo para limpeza e manejo de áreas em todo o território estadual.

GUARULHOS

Três voos foram cancelados e oito tiveram que ser alternados para outros locais após um forte cheiro de fumaça ter sido sentido na manhã de sábado, dia 31, no Aeroporto Internacional de São Paulo, em Guarulhos (SP). As operações ficaram suspensas no terminal aéreo por cerca de meia hora, entre 10h54 e 11h31. Os bombeiros inspecionaram o local, mas não encontraram a origem do cheiro, liberando o retorno das atividades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

NACIONAL - GOVERNO DESENVOLVE APOIO FINANCEIRO PARA REPLANTIO DE CANA APÓS QUEIMADAS

Ministro da Agricultura informou que a Secretaria de Política Agrícola está trabalhando na avaliação dos danos

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br



O Brasil é o líder nas exportações globais do setor sucroalcooleiro. Neste ano, as exportações de açúcar de cana em bruto já somaram mais de US\$ 8,69 bilhões. Foto: Elza/Arquivo/Agência Brasil

Em resposta às queimadas que estão afetando lavouras em diversas regiões e biomas do Brasil, o Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) está desenvolvendo uma linha de crédito específica para o replantio de cana-de-açúcar. O titular da pasta, Carlos Fávaro, informou que a Secretaria de Política Agrícola está trabalhando na avaliação dos danos causados pelas queimadas na agricultura brasileira. Com base no



primeiro diagnóstico, uma das necessidades identificadas é o replantio de cana-de-açúcar, visando a próxima safra.

“Nós já vamos fazer um remanejamento do Plano Safra vigente, que é o maior Plano Safra da história, que tem bastante recursos disponíveis para a agropecuária brasileira, mas, no caso específico, então, vai ter um remanejamento, como por exemplo, para ter linhas de crédito específica para replantio de cana-de-açúcar”, anunciou o ministro.

O estado de São Paulo, em particular, teve suas lavouras impactadas, incluindo áreas já colhidas e em fase de crescimento. “Elas queimaram e essa cana-de-açúcar morreu, por isso há a necessidade de replantio”, explicou Fávaro.

Segundo a Organização de Associações de Produtores de Cana do Brasil (Orplana), cerca de 80 mil hectares de áreas de cana-de-açúcar e de rebrota foram destruídos pelo fogo.

O Brasil é o maior produtor mundial de cana-de-açúcar e também o líder nas exportações globais do setor sucroalcooleiro. Neste ano, as exportações de açúcar de cana em bruto já somaram mais de US\$ 8,69 bilhões, marcando um recorde histórico para o setor.

Fávaro também destacou que o Mapa está estudando outras medidas para a recuperação das áreas de produção afetadas pelas queimadas. “Vamos dimensionar as perdas e, às medidas que as demandas vão se apresentando, vamos trabalhando nas providências. Ainda tem bastante trabalho a ser feito”, ressaltou.

O ministro enfatizou a necessidade de conscientização sobre os impactos das mudanças climáticas.

“Estamos saindo de uma crise no Rio Grande do Sul ainda, levando medidas para a reconstrução, e já vem outras agora em função da seca, de queimadas e nós temos que, imediatamente, criar a consciência em todos. Aqueles ainda que duvidavam de mudanças climáticas, acho que esse discurso já ficou para trás. O governo do presidente Lula sabe da sua responsabilidade e vem lançando programas cada vez mais da conscientização e direcionamento com respeito à preservação do meio ambiente, que é o nosso grande ativo”, afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

NACIONAL - ANTT PRORROGA PESQUISA SOBRE PISOS MÍNIMOS DE FRETE RODOVIÁRIO

Novo prazo estabelecido pela agência para preencher o formulário se encerra no próximo dia 6

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) prorrogou a pesquisa para aprimoramento da Política Nacional de Pisos Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas (PNPMTRC). A iniciava busca revisar a Resolução nº 5.867/2020, que define as regras gerais, a metodologia e os coeficientes dos pisos mínimos de frete. O novo prazo para preencher os formulários e encerra no próximo dia 6.

A pesquisa faz parte do 7º ciclo regulatório, iniciado pela Tomada de Subsídios nº 3/ 2024. Como parte desse processo, a agência promoverá uma pesquisa de mercado com transportadores cadastrados no Registro Nacional de Transportadores Rodoviários de Cargas (RNTRC). O objetivo é coletar dados atualizados sobre os custos operacionais do setor, incluindo despesas de manutenção de veículos e gastos com diárias e pernoites.

A iniciava visa garantir que os valores praticados no transporte rodoviário de cargas sejam justos e adequados às condições econômicas atuais, conforme previsto na PNPMTRC, além de ser uma oportunidade importante para todos os envolvidos contribuírem com suas opiniões e sugestões, ajudando a moldar as futuras diretrizes do setor. O formulário eletrônico já está disponível no site da

ANTT (www.gov.br/antt). Ao todo, são 10 questões e o tempo médio de resposta é de cinco minutos. «A participação de todos os transportadores é fundamental para garantir que os novos valores dos pisos mínimos reflitam as condições reais do mercado, assegurando uma remuneração adequada para todos os envolvidos no transporte rodoviário de cargas», reforçou o diretor-geral da ANTT, Rafael Vitale.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

NACIONAL - SEMINÁRIO DEBATE GOVERNANÇA, SUSTENTABILIDADE E INFRAESTRUTURA NOS PORTOS

Esses e outros temas foram discutidos durante o encontro organizado pela Portos do Paraná em parceria com a ABFP

Da Redação redacao.jornal@redebene.com.br



Para o diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, foi possível discutir os problemas crônicos e ver de que modo pode-se endereçá-los em uma reforma do marco legal dos portos

participaram, tanto remotamente quanto presencialmente

Governança, gestão portuária, sustentabilidade, financiamento de infraestrutura e questões legais no setor portuário. Esses e outros assuntos foram debatidos no 3º Seminário Nacional e 1º Internacional dos Portos Brasileiros. Realizado nos dias 29 e 30 de agosto, em Curitiba (PR), o evento foi organizado pela Portos do Paraná em parceria com a ABFP (Academia Brasileira de Formação e Pesquisa). Cerca de mil pessoas

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou o trabalho dos portos paranaenses, que foram eleitos pelo Governo Federal como a melhor gestão portuária do país por cinco vezes consecutivas, e reforçou a importância do evento para a troca de conhecimento entre os atores do setor.

Na sexta-feira (30), representantes de portos dos Estados Unidos (EUA), Espanha e Brasil falaram sobre os modelos de governança, gestão portuária, relações de trabalho e como acontecem os investimentos em infraestrutura em cada região.

“Todos sofremos as mesmas dores e temos que enfrentar os mesmos desafios. Cada um com suas particularidades, mas buscamos acesso melhor, com terminais mais desenvolvidos, para uma logística de forma plena”, comentou Garcia.

O Porto de Houston, nos EUA destacou o grande volume movimentado em 2023, com 260 milhões de toneladas, quase o dobro da movimentação feita pelo maior porto do Brasil, o de Santos (SP). “O Brasil é um mercado muito importante para nós, pois são US\$ 24,6 bilhões de comércio bilateral anualmente entre o Brasil e Houston, no Estado do Texas”, explicou o Chief Commercial Officer (CCO) do Porto de Houston (EUA), John Moseley.

Já o Porto de Valência, o principal da Espanha e o maior do Mar Mediterrâneo, movimentou mais de 6 milhões de TEU (medida para 20 pés de comprimento de contêiner) em 2023, o equivalente à metade da movimentação brasileira total de contêineres no mesmo período. Segundo o consultor sênior em Estratégia e Inovação da Fundación Valenciaport, Jonas Mendes, um ponto que pode ser benéfico para tanta eficiência portuária é uma governança local eficiente.

O ministro do Superior Tribunal de Justiça, Ricardo Villas Bôas Cueva, foi quem mediou o debate. “Num país do tamanho do Brasil é fundamental que a gente tenha uma noção clara de quais são os melhores modelos usados no mundo, que oferecem mais eficiência e permitem investimentos com o máximo de retorno e foi isto que buscamos trazer para o debate”, disse.

Na sequência, o debate foi sobre as questões de sustentabilidade e financiamento da infraestrutura no Brasil, e os impactos no setor portuário. “O Brasil é um super produtor de alimentos, sendo um dos principais protagonistas no campo da segurança energética, o que é essencial na transição para uma economia verde”, pontuou o economista e professor Marcos Troyjo.

No terceiro painel do dia, mediado pelo diretor Jurídico da Portos do Paraná, Marcus Vinícius Freitas, foram abordados a logística e infraestrutura no setor portuário. “Uma das situações que discutimos são as novas modelagens para canal de acesso aos portos públicos, como é o caso de Paranaguá, que buscam gerar mais produtividade e trazer mais segurança na movimentação de grandes navios”, afirmou Freitas.

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, marcou presença neste debate. “Foi uma oportunidade de discutirmos os problemas crônicos e ver de que modo podemos endereçá-los em uma reforma do marco legal dos portos, trazendo simplificação e dotando algumas instituições de maior autonomia”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

REGIÃO SUL - ENTIDADE LANÇA CONSELHO PARA FORTALECER O COMÉRCIO EXTERIOR EM SC

Iniciava é da Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina, que realizou a assembleia constitutiva no último dia 30

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



O conselho visa unir esforços dos 15 Núcleos de Comércio Exterior da Facisc no estado, que conectam mais de 320 empresas, para atender às demandas das associações

Visando impulsionar o comércio exterior catarinense, a Federação das Associações Empresariais de Santa Catarina (Facisc) oficializou na sexta-feira, dia 30, a criação do Conselho de Comércio Exterior e Negócios Internacionais (Conceni). Representando o governador Jorginho Mello (PL), o secretário-executivo de Articulação Internacional e Projetos Estratégicos de Santa Catarina, Paulo Bornhausen, esteve presente na assembleia constitutiva realizada na sede da federação.

O conselho tem como objetivo unir os esforços dos 15 Núcleos de Comércio Exterior da Facisc no estado, que conectam mais de 320 empresas, para atender às demandas encaminhadas à federação pelas associações empresariais. Também participaram da assembleia representantes dos portos de Imbituba, Itajaí, Navegantes e São Francisco do Sul, do Sebrae, da Universidade Federal de Santa Catarina, do Ministério da Agricultura e da Receita Federal.

“O Conselho é um instrumento que vem para auxiliar o empresário e inseri-lo no âmbito do comércio exterior”, explicou o diretor de Relações Internacionais da Facisc, Evaldo Niehues.

Paulo Bornhausen elogiou a iniciativa, destacando sua consonância com a política de promoção do comércio exterior liderada pelo governador Jorginho Mello, e confirmou seu envolvimento no conselho.

“A atitude da Facisc é louvável, porque mobiliza os atores de Comércio Exterior de Santa Catarina com foco principalmente em pequenas e microempresas, para montar um conselho de comércio exterior contando com a parceria do Estado, da união, de portos, logística e infraestrutura. A

montagem de um programa específico com núcleos no Estado reforça a nossa vocação exportadora e de importação de bens que são importantes para a indústria catarinense”, avaliou Bornhausen.

Essa iniciava integra o Programa Empreender, que promove, através de Núcleos Empresariais (incluindo os de Comércio Exterior), ações focadas na melhoria do desempenho e competitividade das empresas.

Mariane Bergmann, coordenadora do programa, ressalta que o ambiente de negócios em Santa Catarina é favorável à internacionalização. O estado, por exemplo, possui uma localização estratégica, com dois dos cinco maiores portos do Brasil, além de 21 aeroportos, sendo dois internacionais e um deles eleito o melhor do país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

NACIONAL - FLÁVIO DINO DEFENDE REFORMA NA LEGISLAÇÃO PORTUÁRIA

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

O 3º Seminário Nacional e 1º Internacional dos Portos Brasileiros foi encerrado com um painel que teve a participação do ministro do Supremo Tribunal Federal Flávio Dino. Entre várias propostas, ele defendeu uma atualização da lei que rege o sistema portuário na dimensão institucional, contratual e de organização do trabalho.

“Não há desenvolvimento sem infraestrutura, só é possível expandir a infraestrutura, inclusive portuária no Brasil, com mais investimentos públicos e privados, por isso essa temática da regulação que abrange não só a atuação das agências, mas também de outras instâncias, a exemplo dos tribunais, é central”, afirmou.

“Eu faço parte de uma comissão de juristas que vai propor ao Congresso um anteprojeto para fins de debate no âmbito do Congresso Nacional. Foi mostrado que há alguns gargalos que devem ser resolvidos, a simetria regulatória entre portos públicos e portos privados e a concentração de poder demasiado nas agências reguladoras e no Ministério de Portos e Aeroportos”, explicou o ministro do Tribunal de Contas da União, Benjamin Zymler.

O desembargador federal João Carlos Mayer Soares apontou aspectos da segurança jurídica. “Atualmente o Judiciário é demandado sobre tudo e tem pouco tempo para decidir melhor, mas ele precisa de tempo para decidir questões importantes como as relavas ao setor portuário e, de uma maneira geral, entender o setor e respeitar as decisões técnicas”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

REGIÃO SUDESTE - EXECUTIVOS DE SUAPE VISITAM PORTO DE SANTOS

Representantes do complexo pernambucano conheceram o Plano de Ajuda Mútua coordenado pela Autoridade Portuária santista

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Durante a visita técnica, os representantes do Porto de Suape tiveram a oportunidade de conhecer o complexo portuário santista por meio de um passeio embarcado pelo estuário. Foto: Divulgação/APS

Representantes do Complexo Industrial Portuário de Suape, em Pernambuco, visitaram o Porto de Santos nos dias 29 e 30 de agosto. O objetivo da visita foi conhecer o Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos (PAM), que é coordenado pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Entre os participantes estavam Janaína Silva de Barros,

coordenadora de Segurança e Emergência do Porto de Suape; Rafaela Albuquerque de Miranda, gerente do Território Industrial; e João Alexandre de Sousa Neto, coordenador de Informação Territorial.

O presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot, explicou que o Porto de Santos foi escolhido para a visita por ser “um modelo que se assemelha ao desejado em Suape, sendo assim, uma oportunidade singular para troca de experiências”.

Na APS, o grupo foi recebido pelo superintendente do gabinete da presidência, André Bonini, que representou a diretoria. O coordenador Evandro Lourenço, técnico de segurança do trabalho na APS, acompanhou a visita em nome do PAM. A recepção também contou com a presença de Ernesto Henriques, gerente de Saúde e Segurança do Trabalho da APS; Natália Simonetti, coordenadora administrativa do PAM de Santos; e Rogers de Oliveira Germano, coordenador de Comunicação Operacional e da Brigada de Emergência da Guarda Portuária.

Durante a visita técnica, o grupo assistiu a uma apresentação na APS sobre as atividades e ações realizadas pelo PAM do Porto de Santos, incluindo treinamentos, simulados, reuniões e a forma de interação com os terminais em situações de emergência.

Além disso, a comitiva teve a oportunidade de conhecer o Porto de Santos por meio de um passeio embarcado pelo estuário, acompanhada por Marcos Sabino, assessor da diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, e Jorge Valias de Souza, da Superintendência de Relações Educacionais e Culturais.

Fonte: BÉ NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 02/09/2024

REGIÃO NORTE - COMEÇA O DESLOCAMENTO DO PÍER FLUTUANTE NO RIO AMAZONAS

Estratégia adotada por portos privados da região Norte visa reduzir impactos da seca nas operações
Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



O píer flutuante atende uma região estratégica, já que são pelos rios Negro, Madeira e Solimões que entram e saem insumos e produtos de Manaus para o país e ao exterior

Começou no último dia 28 o deslocamento do píer flutuante utilizado por terminais que atuam no transporte de cargas no Rio Amazonas. A estrutura de quatro módulos portuários, de 60 metros cada um, será remontada no município de Itacoatiara (AM) e nas proximidades da foz do Rio Madeira, em estratégia pensada pelos terminais para amenizar o período de

estiagem.

O Grupo Chibatão e o Super Terminais são as responsáveis pelo deslocamento. O plano foi desenhado em março, quando surgiram as primeiras previsões de que os rios da Amazônia vão enfrentar uma seca mais severa do que a de 2023.

Conforme as medições diárias, a vazante se acentua a cada dia e os níveis dos rios Negro, Solimões e Madeira já estão atualmente 3 metros abaixo do volume de água do ano passado que foi a maior seca dos últimos 100 anos.

O píer flutuante atende uma região estratégica para a indústria e o comércio da Zona Franca de Manaus (ZFM), já que são pelos três rios que entram e saem insumos e produtos da capital para o país e ao exterior. Em 2023 essa operação foi bastante prejudicada porque não havia um plano preventivo elaborado, como agora.

Para traçá-lo, o Chibatão e o Super Terminais atuaram em conjunto com o Governo do Amazonas, por meio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedec), e conseguiram as licenças ambientais do estado, emitidas pelo Instituto de Proteção Ambiental do Amazonas (Ipaam), autorizando a operação de deslocamento.

Marinha, Suframa e Receita Federal, entre outros órgãos, também deram o aval para a montagem do píer provisório, que começa a funcionar em setembro.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/09/2024

CELULOSE - SUZANO CONCLUI COMPRA DE PARTICIPAÇÃO DE 15% DA LENZING

Ações detidas pelo Grupo B&C foram adquiridas por 230 milhões de euros

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Líder global na fabricação de fibras à base de madeira (liocel, modal e viscose), a companhia austríaca fornece à Suzano matéria-prima de alta qualidade para a produção de roupas, têxteis para o lar, produtos de higiene e materiais não tecidos. Foto: Divulgação

A empresa de celulose Suzano anunciou nesta segunda-feira (2) a conclusão da compra de participação acionária de 15% da companhia austríaca Lenzing, detida pelo Grupo B&C. O valor da transação é de 230 milhões de euros (39,70 euros por ação), conforme anunciado em junho deste ano. A operação estava sujeita à aprovação das autoridades regulatórias, que deram aval sem ressalvas à aquisição.

A parceria de longo prazo estabelecida entre Suzano e Grupo B&C prevê que a companhia brasileira indicará duas pessoas para ocupar assentos no Conselho de Administração da Lenzing e passa a deter o direito de adquirir do Grupo B&C uma participação acionária adicional de 15% até o final de 2028. Após a venda de 15% de participação, o Grupo B&C passa a deter 37,25% do capital acionário da Lenzing.

Líder global na fabricação de fibras à base de madeira (liocel, modal e viscose), a companhia austríaca fornece matéria-prima de alta qualidade para a produção de roupas, têxteis para o lar, produtos de higiene e materiais não tecidos.

“O incrível histórico de inovação e a tecnologia de ponta da Lenzing fazem dela uma líder global no desenvolvimento de soluções sustentáveis a partir da madeira. Com essa transação, pretendemos conhecer melhor o mercado têxtil e identificar como podemos ajudar a fortalecer a posição competitiva da empresa”, afirma Beto Abreu, presidente da Suzano.

A compra de participação na Lenzing está alinhada às avenidas estratégicas da Suzano de ser “Arrojada na Expansão de Novos Mercados” e “Protagonista em Sustentabilidade”, e não ocasiona impacto material na alavancagem financeira e nos indicadores de endividamento da companhia, informou em comunicado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 02/09/2024

REGIÃO NORDESTE - PARCERIA PERMITE OPERAÇÕES DE BUNKER NO PORTO DE SUAPE

Ultracargo e Dislub ficarão responsáveis pela modalidade de abastecimento no complexo pernambucano

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



Com a nova modalidade de abastecimento, o peso disponível nas embarcações para carregar o combustível passa a ser contabilizado para transportar mais mercadorias. Foto: Divulgação

A Ultracargo, empresa de armazenagem de grânéis líquidos, e a Dislub, do grupo GDE (Grupo Dislub Equador), fecharam parceria para realizar operações

de bunker (óleo combustível marítimo) no Porto de Suape, na Região Metropolitana do Recife (PE).

Com a nova modalidade de abastecimento, o peso disponível nas embarcações para carregar o combustível passa a ser contabilizado para transportar mais mercadorias, reduzindo custos e otimizando viagens.

Em nota, a administração do Complexo Industrial Portuário de Suape afirmou que, dessa forma, “o serviço de bunker estimula a competitividade do atracadouro pernambucano e do Nordeste, beneficiando a cadeia envolvida no negócio, das companhias do setor marítimo e de logística até o consumidor final”.

São quatro tanques com capacidade para 10 mil m³ cada um, totalizando 40 mil m³ de armazenagem do combustível disponibilizado pela Ultracargo. O produto é bombeado a partir do terminal da empresa no Porto de Suape para uma barçaça no Píer de Grânéis Líquidos (PGL) 1. Após essa etapa, está apta a fazer o abastecimento ao lado do navio.

A operação de bunker foi anunciada na manhã desta sexta-feira (30), durante solenidade no Centro Administrativo de Suape, que contou com a presença de representantes da Ultracargo, da estatal portuária, além de outros diretores da estatal portuária, de autoridades públicas do setor e de stakeholders do mercado portuário.

“A parceria firmada com a Dislub certamente contribuirá para o posicionamento estratégico de Suape no mercado nacional. Além disso, o novo negócio reflete nosso compromisso com a inovação e a excelência operacional, pilares fundamentais para o crescimento sustentável da empresa, e com os nossos planos de diversificar a oferta de serviços, beneficiando o potencial competitivo do Brasil”, disse o vice-presidente-executivo da Ultracargo, Helano Pereira.

Para o diretor de Desenvolvimento de Negócios da Dislub, Leonardo Cerquinho, o serviço chega para preencher uma lacuna. “Por conta da localização e do perfil concentrador de cargas, o Porto de Suape tem demanda natural por bunker e a nova operação vai preencher esse espaço, atendendo às necessidades do mercado com qualidade e eficiência, e fortalecendo nossa presença no setor”, afirma.

Segundo o diretor-presidente do porto, Márcio Guiot, a operação de bunker é mais um atrativo para reforçar o posicionamento do cais como concentrador e distribuidor de cargas do Nordeste e do Norte do país. “Esperamos a atração de novos clientes e empresas, o que resultará na geração de novos empregos e na consolidação do nosso porto como hub logístico de referência no Brasil”, conclui.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2024

REGIÃO NORTE - SENADO DISCUTE IMPACTOS DA HIDROVIA ARAGUAIA-TOCANTINS

Debate na Comissão de Meio Ambiente girou em torno das preocupações ambientais e da viabilidade do empreendimento

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



Com cerca de 3 mil km de potencial navegável, o Rio Tocantins permite a navegação de até 2 mil km durante o período de cheias, partindo de Lajeado, no Tocantins, até Belém, no Pará. Foto: Divulgação/Marinha

A Comissão de Meio Ambiente do Senado Federal realizou na quarta-feira (28) uma audiência pública para debater os impactos da Hidrovia Araguaia-Tocantins, projeto que interliga as regiões Centro-Oeste e Norte do Brasil, facilitando o escoamento da produção de grãos. A discussão girou em torno das preocupações ambientais e da viabilidade da

iniciativa, com autoridades e especialistas divergindo sobre os aspectos do empreendimento.

Com aproximadamente 3 mil quilômetros de potencial navegável, o Rio Tocantins permite a navegação de até 2 mil quilômetros durante o período das cheias, partindo de Lajeado, no Tocantins, até Belém, no Pará.

No trajeto, as embarcações devem atravessar a eclusa da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Porém, durante a estação seca, a navegação é prejudicada a partir do lago de Tucuruí, devido ao Pedral do Lourenço, uma área de 43 quilômetros de afloramentos rochosos que impede o tráfego de grandes embarcações comerciais entre o final do reservatório e Marabá, no Pará.

O senador Jorge Kajuru (PSB-GO), autor do pedido para a realização da discussão, está preocupado com a preservação do Rio Araguaia, que, segundo ele, está em risco devido à possível implantação da hidrovia. No pedido de audiência, ele destacou que a licença prévia concedida pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) em 2022 foi fragmentada, sem considerar os impactos ambientais ao longo de todo o percurso fluvial.

“Eles querem destruir o Rio Araguaia, que já vive um drama, pois há empresários, especialmente de São Paulo, que estão roubando a água. Construíram empresas ao lado e, diariamente, o dia todo, ficam com aqueles equipamentos gigantescos, roubando a água de nossas maiores riquezas do Brasil”, disse o parlamentar.

Em contrapartida, o coordenador-geral de licenciamento do Ibama, Edmilson Maturana, defendeu a avaliação realizada pelo órgão. Ele explicou que, no diagnóstico socioambiental, foram analisadas medidas de mitigação para minimizar os impactos de atividades econômicas.

“A ocupação de um mesmo espaço fluvial implica, por vezes, em dificuldades, como a necessidade de uma navegação maior. Ou mesmo na devida compensação em algumas áreas em que não seja possível o desenvolvimento da atividade da pesca. Essas previsões, que estavam na licença prévia, têm sido trabalhadas por nós para que haja melhorias. A mitigação e compensação dos impactos devem atender da melhor forma possível a avaliação da nossa equipe técnica”, detalhou Maturana.

A coordenadora de manutenção e serviços aquaviários do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Mariana Vaini de Freitas Daher, reforçou a legalidade do licenciamento e mencionou que foram feitos estudos atualizados para viabilizar o projeto.

“Licenciamos trechos de dragagem e derrocamento em aproximadamente 200 quilômetros de canal de navegação que se pretende implantar. A emissão da licença prévia ocorreu em 2022 e agora, na



fase de licença de instalação, temos projeto, estudos e obra contratados para solicitar novos derrocamento”, explicou.

Bruno de Oliveira Pinheiro, secretário especial de Estudos e Projetos da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), defendeu o potencial econômico da hidrovia, afirmando que o projeto pode movimentar até 40 milhões de toneladas de carga, o equivalente a um milhão de caminhões fora das estradas por ano.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 31/08/2024

NACIONAL - CONGRESSO ABOL DISCUTE REFORMA TRIBUTÁRIA E INOVAÇÃO

Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br

Diversos players da operação logística no País se reuniram em Ibiúna (SP) durante a 8ª edição do Congresso ABOL (Associação Brasileira de Operadores Logísticos), para tratar temas estratégicos para o setor, como o possível aumento da carga tributária, o futuro do trabalho e dos negócios no Brasil, a previsão de investimentos 69% maiores em transformação digital até 2026, e a regulamentação do mercado de carbono.

No centro das discussões, a Reforma Tributária e o Imposto sobre Bens e Serviços (IBS), tributo sobre o valor agregado que substituirá o ICMS e o ISS gradativamente, visto como uma “fantasia” pelo economista-chefe e sócio da Warren Investimentos, Felipe Salto. Ele afirma que a guerra fiscal vai continuar até 2032, quando as mudanças para o IBS entrarão efetivamente em vigor.

Salto, que foi Secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo em 2022, é um dos mais contundentes críticos da Reforma e garantiu também que a alíquota será muito maior do que 26,5%, percentual estabelecido como uma “trava” para a alíquota-padrão acumulada com a da Contribuição sobre Bens e Serviços (CBS). “Espero que seja aprovada uma contrarreforma para antes de esperarmos todo esse tempo para constatar que o IBS fracassará”, pontuou.

Já o tema inovação foi abordado pelo vice-presidente de Inovação e Estratégia do Grupo FCamara, Rodrigo Burgers. De acordo com o executivo, estima-se que o mercado logístico representa hoje 12% do cenário global de transformação digital. Entre 2020 e 2023, houve um aumento de 58% nos investimentos, e, até 2026, a previsão de crescimento é de 69%. Burgers apontou ainda que, para ser definido um plano com horizontes mais bem desenhados, é importante as companhias considerarem o nível de maturidade de desenvolvimento das inovações e o impacto delas no setor.

A transição energética foi abordada pelo gerente de projetos da Roland Berger, João Quintanilha, e o gerente de Meio Ambiente do Pacto Global da ONU, Rubens Filho. Para Quintanilha, o setor de transporte será cada vez mais pressionado como desbloqueador da demanda e da oferta de biocombustíveis no País.

Já Filho observa que o Brasil está navegando em mares muito interessantes quando o assunto é combustíveis alternativos, e que há duas grandes oportunidades no curto prazo, o G20 e a COP 30, momentos mais propícios para se mostrar narrativas e oferecer opções para cada modal. Além disso, ele entende que o País tem a chance de fortalecer o papel de exportador de hidrogênio e amônia verdes.

“O Congresso ABOL tem o objetivo de aproximar os nossos associados, enquanto líderes do setor, e proporcionar um ambiente favorável à troca de informações e experiências. O encontro busca também oferecer momentos de debates e reflexões sobre os principais assuntos da nossa agenda e que influenciam diretamente nas tomadas de decisão”, conclui Marcella Cunha, diretora Executiva da entidade.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 30/08/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

APS RECEBE REPRESENTANTES DO PORTO DE SUAPE (PE) PARA INTERCÂMBIO SOBRE SEGURANÇA

Informações: Autoridade Portuária de Santos (02 de setembro de 2024)

Equipe veio ao Porto de Santos conhecer o Plano de Ajuda Mútua (PAM)

Três representantes do Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros, conhecido como Porto de Suape, que fica em Ipojuca, em Pernambuco, estiveram no Porto de Santos entre os dias 29 e 30 de agosto. A equipe veio conhecer o Plano de Ajuda Mútua do Porto de Santos (PAM), coordenado pela Autoridade Portuária de Santos (APS).

Estiveram na Autoridade Portuária de Santos a Coordenadora de Segurança e Emergência do Porto de Suape, Janaína Silva de Barros, a Gerente do Território Industrial, Rafaela Albuquerque de Miranda, e o Coordenador de Informação Territorial, João Alexandre de Sousa Neto.

De acordo com o presidente do Porto de Suape, Márcio Guiot Braga Martins Pereira, O Porto de Santos foi escolhido para a visita por ser “um modelo que se assemelha ao desejado em Suape, sendo assim, uma oportunidade singular para troca de experiências”.

Na APS, o grupo foi recebido pelo superintendente do gabinete da presidência, André Bonini, representando a diretoria. Pelo PAM, acompanhou a visita o Coordenador Evandro Lourenço, técnico de segurança do trabalho na APS. Também fizeram parte da recepção o Gerente de Saúde e Segurança do Trabalho da APS, Ernesto Henriques, a Coordenadora Administrativa do PAM de Santos, Natália Simonetti, e o Coordenador de Comunicação Operacional e da Brigada de Emergência da Guarda Portuária, Rogers de Oliveira Germano.

A visita técnica contou com apresentação na APS das atividades e as ações que realizadas pelo PAM do Porto de Santos: treinamentos, simulados, reuniões e forma de interação com os terminais nas emergências.

Durante a visita, a comitiva teve oportunidade de conhecer o Porto de Santos, no qual fizeram um roteiro embarcado pelo estuário, acompanhados do assessor da diretoria de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da APS, Marcos Sabino, e de Jorge Valias de Souza, da Superintendência de Relações Educacionais e Culturais.

Na foto, da dir. para esq.: Jorge Valias, Rafaela Albuquerque de Miranda, João Alexandre de Sousa Neto, Natália Simonetti, Janaína Silva de Barros, Marcos Sabino e Evandro Lourenço.

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

Data: 02/09/2024

DIRETORIA-GERAL DE NAVEGAÇÃO DISCUTE COLABORAÇÃO ESTRATÉGICA COM PRESIDENTE DA FENOP

Informações: FENOP (02 de setembro de 2024)

No dia 18 de agosto, a Diretoria-Geral de Navegação (DGN) recebeu a visita do presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Sérgio Aquino, para uma reunião estratégica com o Almirante de Esquadra Sílvio Luís dos Santos e Oficiais Assessores da DGN. O encontro abordou temas de interesse mútuo, com foco na colaboração entre as instituições para o fortalecimento das operações portuárias e da economia nacional.



Discussões Estratégicas na Reunião

Durante a reunião, foram discutidos temas estratégicos para o setor portuário, incluindo as leis nº 8.630/93 e nº 12.815/13, que regulam a exploração dos portos e as atividades dos operadores portuários. Também foi enfatizada a importância do treinamento dos profissionais portuários e do papel do operador portuário e do Órgão de Gestão de Mão de Obra. A reunião destacou a necessidade de futuros encontros com a Diretoria de Portos e Costas para alinhar estratégias e ações conjuntas, visando o desenvolvimento do setor.

Colaboração entre DGN e FENOP

O encontro reforçou a importância da parceria entre a Marinha do Brasil e a FENOP para o fortalecimento do setor portuário. O Almirante de Esquadra Sílvio Luís dos Santos destacou o compromisso da DGN em ouvir as demandas do setor e em refletir essas necessidades nas normas e regulações, dentro do arcabouço legal vigente. A reunião também reafirmou o papel da Marinha como Autoridade Marítima, essencial para a segurança e a eficiência das operações portuárias no Brasil.

Impacto na Economia Nacional e no Poder Marítimo

As operações portuárias desempenham um papel vital no escoamento da produção nacional e na logística do país, o que as torna essenciais para a economia brasileira. As ações conjuntas discutidas na reunião têm o potencial de contribuir para o crescimento sustentável do setor de navegação, fortalecendo o Poder Marítimo do Brasil e garantindo que o país continue a avançar em sua economia azul, com a Marinha desempenhando um papel central nesse processo.

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

Data: 02/09/2024

MDIC CONSOLIDA NORMAS DE EXPORTAÇÃO EM PORTARIA ÚNICA

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (02 de setembro de 2024)

Normativo da Secex unifica 30 atos; medida facilita operações e aumenta a competitividade das empresas

O Diário Oficial da União publicou nesta quinta-feira (29/8) portaria da Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Secex-MDIC) que consolida e aprimora, em apenas um normativo, os 30 atos que regulavam os processos administrativos de exportação no Brasil.

No ano passado, portaria similar já havia feito o mesmo para as importações, e o próximo passo, segundo Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do MDIC, é a consolidação de um instrumento único para os dois tipos de operação, simplificando e organizando o corpo de normas da Secex.

“Medidas como essa reforçam o compromisso do governo com a gestão eficiente do estoque regulatório, visando sempre a facilitar as operações e a aumentar a competitividade das empresas brasileiras”, destaca Tatiana Prazeres, secretária de Comércio Exterior do MDIC.

Com a publicação de hoje, ficam revogados todos os demais atos sobre o tema, inclusive a Portaria 23/2011, que por mais de 10 anos foi a principal referência normativa sobre as operações de comércio exterior.

A medida segue orientações de boas práticas regulatórias e representa uma nova fase no processo de consolidação das normas sobre operações de comércio exterior, particularmente aquelas sobre licenciamentos e regras de origem. “A consolidação busca oferecer um acesso simplificado aos operadores, promovendo regulamentação mais eficiente, transparente e segura”, diz Tatiana.

Atualização

A normativa publicada hoje atualiza a Portaria Secex 19/2019, que estabeleceu a obrigatoriedade de emissão de licenças e autorizações para exportação pelos órgãos intervenientes por meio do Portal



Único de Comércio Exterior. A atualização aperfeiçoa as regras e melhorar a eficiência administrativa.

Já a portaria 249/2023, relativa a importações, regulamentou a Licença Flex, reforçou o combate a fraudes, ao autorizar investigações sobre irregularidades, e implementou o uso obrigatório do Certificado de Origem Digital nas exportações para a Colômbia, substituindo o certificado em papel.

“Essas duas portarias constituem pilares normativos de um marco regulatório que busca atender o duplo objetivo de simplificar e ao mesmo tempo garantir a integridade do comércio exterior brasileiro”, finaliza a secretária.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 02/09/2024

ULTRACARGO E DISLUB INICIAM OPERAÇÃO DE BUNKER NO PORTO DE SUAPE

Fonte: Complexo Industrial Portuário Governador Eraldo Gueiros (02 de setembro de 2024)

A modalidade de abastecimento otimiza as atividades portuárias e estimula a competitividade do 6º atracadouro público com maior movimentação de carga do Brasil

A Ultracargo, provedora de soluções logísticas integradas e maior empresa independente de armazenagem de grãos líquidos do Brasil, e a Dislub, do grupo GDE – Grupo Dislub Equador, fecharam parceria para realizar operações de bunker (óleo combustível marítimo) no Porto de Suape, localizado na Região Metropolitana do Recife (PE), que já estão em funcionamento.

O novo serviço confere vantagem mercadológica para companhias do setor marítimo, pois com a nova modalidade de abastecimento o peso disponível nas embarcações para carregar o combustível passa agora a ser contabilizado para transportar mais mercadorias, reduzindo custos e otimizando viagens. Dessa forma, o serviço de bunker estimula a competitividade do atracadouro pernambucano e do Nordeste, beneficiando a cadeia envolvida no negócio, das companhias do setor marítimo e de logística até o consumidor final.

São quatro tanques com capacidade para 10 mil m³ cada um, totalizando 40 mil m³ de armazenagem do combustível disponibilizado pela Ultracargo. O produto é bombeado a partir do terminal da Ultracargo localizado no Porto de Suape para uma barça no Píer de Grãos Líquidos (PGL) 1. Após essa etapa, está apta a fazer o abastecimento ao lado do navio.

A operação de bunker foi anunciada, na manhã desta sexta-feira (30), durante solenidade no Centro Administrativo de Suape, que contou com a presença de representantes da Ultracargo (Helano Pereira Gomes, vice-presidente-executivo; Fernando Dihel, diretor-executivo de Negócios; e Marlos Tavares, diretor-executivo Comercial); da Dislub (Humberto Carrilho, acionista; Leonardo Cerquinho, diretor de Desenvolvimento de Negócios; e Antonio Barbará, head de Combustíveis Marítimos); da estatal portuária (Marcio Guiot, diretor-presidente do porto), além de outros diretores da estatal portuária, de autoridades públicas do setor e de stakeholders do mercado portuário.

“A parceria firmada com a Dislub certamente contribuirá para o posicionamento estratégico de Suape no mercado nacional. Além disso, o novo negócio reflete nosso compromisso com a inovação e a excelência operacional, pilares fundamentais para o crescimento sustentável da empresa, e com os nossos planos de diversificar a oferta de serviços, beneficiando o potencial competitivo do Brasil”, ressalta Helano Pereira, vice-presidente-executivo da Ultracargo.

Para Leonardo Cerquinho, da Dislub, o serviço chega para preencher uma lacuna. “Por conta da localização e do perfil concentrador de cargas, o Porto de Suape tem demanda natural por bunker e a nova operação vai preencher esse espaço, atendendo às necessidades do mercado com qualidade e eficiência, e fortalecendo nossa presença no setor”, afirma.

Já Marcio Guiot, titular de Suape, considera a operação de bunker mais um atrativo para reforçar o posicionamento do porto como concentrador e distribuidor de cargas do Nordeste e do Norte do



país. “Esperamos a atração de novos clientes e empresas, o que resultará na geração de novos empregos e na consolidação do nosso porto como hub logístico de referência no Brasil.”

Sobre a Ultracargo

A Ultracargo é uma empresa de soluções logísticas integradas que movimenta combustíveis, biocombustíveis, químicos, petroquímicos e óleos vegetais. Com mais de 1 milhão de metros cúbicos de capacidade estática, a empresa dispõe de terminais de graneis líquidos em quatro regiões brasileiras e está conectada aos modais rodoviário, ferroviário, hidroviário e dutoviário.

Os terminais da Ultracargo estão localizados em Rondonópolis (MT) e nos Portos de Santos (SP), Rio de Janeiro (RJ), Aratu (BA), Suape (PE), Itaqui (MA) e Vila do Conde (PA). A empresa detém ainda 50% de participação na Opla, que opera um terminal de etanol em Paulínia (SP).

A Ultracargo que soma quase 60 anos de história e faz parte do Ultra, um dos maiores grupos empresariais brasileiros, com posição de liderança entre as empresas independentes de armazenagem de graneis líquidos do país. Para conhecer melhor a Ultracargo, acesse o [site](#).

Sobre a Dislub

O Grupo Dislub Equador é a sexta maior distribuidora de combustíveis do Brasil, operando nas regiões Norte, Nordeste e Centro-Oeste. Tem cerca de 450 postos de combustíveis embarcados com as suas marcas e opera terminais portuários e bases terrestres que somam cerca de 150 mil metros cúbicos.

Pioneiro no desenvolvimento de infraestrutura de terminais de líquidos na região Norte e na comercialização de combustíveis fósseis com redução de emissão de carbono no Brasil, por meio dos combustíveis DuraMais, o grupo mantém perfil inovador ao iniciar essa nova operação no Porto de Suape.

Assista ao vídeo:

<https://drive.google.com/drive/folders/1iOPRvooWf5rQ9u1majQeTEnzGL10clUN?usp=sharing>

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

Data: 02/09/2024

CNT CONQUISTA PLEITOS DO TRANSPORTE NO MINISTÉRIO DO TRABALHO E EMPREGO

Fonte: CNT (02 de setembro de 2024)

Duas portarias publicadas esta semana dão maior segurança jurídica ao setor, relativas a atividades não perigosas e condições de saúde no ambiente de trabalho

A CNT (Confederação Nacional do Transporte) alcançou duas importantes vitórias esta semana em pleitos apresentados ao Ministério do Trabalho e Emprego. A pasta publicou portarias que dispõem sobre as NRs (Normas Regulamentadoras) 16 e 18, harmonizando obrigações, direitos e deveres a serem cumpridos por empregadores e trabalhadores para prevenir doenças e acidentes de trabalho. O objetivo é garantir um ambiente de trabalho seguro e sadio, em consonância com as mudanças legislativas na CLT (Consolidação das Leis do Trabalho) defendidas pelo setor de transporte.

A NR 16 encerra a controvérsia sobre a necessidade de pagamento de adicional de periculosidade para motoristas que conduzem veículos com tanques superiores a 200 litros. A interpretação judicial causava apreensão das empresas de transporte de inflamáveis, que ficavam vulneráveis a entendimentos diversos sobre quem deveria arcar com esses custos, muitas vezes robustos. Com o novo texto, não restam dúvidas sobre o não pagamento de adicional de periculosidade aos motoristas que dirigem esses veículos.

Já a NR 18 revoga a proibição de reutilização de contêineres. Esses dispositivos, originalmente utilizados para transporte de cargas, podem ser vendidos ou alugados para uso em áreas de vivência em canteiros de obras. O reúso de contêineres, que atende a critérios de sustentabilidade e sanitários, deve ser acompanhado de um laudo que ateste as condições técnicas e ambientais.

Os dois temas fazem parte da agenda institucional da CNT. No caso do reuso dos contêineres, a medida também atende a uma reivindicação da CBC (Câmara Brasileira de Contêineres), associada da Confederação.

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

Data: 02/09/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

AGU VOLTA A ATUAR EM LICENCIAMENTO DA FOZ DO AMAZONAS

AGU atua novamente no licenciamento do projeto da Petrobras na Foz do Amazonas, dessa vez, em apoio a um entendimento da companhia sobre a operação de um aeroporto no Amapá

Por Gustavo Gaudarde

NESTA EDIÇÃO AGU atua novamente no licenciamento do projeto da Petrobras na Foz do Amazonas, dessa vez, em apoio a um entendimento da companhia sobre a operação de um aeroporto no Amapá.

No setor elétrico, projeto de reforma está na Casa Civil, segundo Alexandre Silveira. Promessa é abrir todo o mercado a partir de 2030. No curto prazo, consumo de energia sobe e estiagem piora, com retorno de bandeira vermelha a pior patamar desde 2021.

AGU emite parecer para Foz do Amazonas

O advogado-geral da União, Jorge Messias, emitiu novo parecer jurídico sobre a exploração de petróleo na Foz do Amazonas. No entendimento do órgão, o Ibama não possui atribuição legal para reavaliar o licenciamento ambiental do Aeroporto Municipal de Oiapoque (AP).

A posição da AGU corrobora a da Petrobras: com base no impacto das rotas de voo sobre comunidades indígenas, o Ibama despachou o caso novamente para a Funai, no fim do ano passado, levando a uma discussão fora do tempo – a Funai propôs rediscutir o termo de referência, uma etapa inicial dos licenciamentos ambientais.

- A posição da companhia já havia sido manifestada ao órgão ambiental em agosto, ao entregar novos planos para análise do Ibama. A Petrobras espera receber a licença ainda este ano para dar início à perfuração no FZA-M-59.
- O impacto dos sobrevoos de aeronaves foi um dos pontos apontados para o indeferimento da licença para perfuração de poço no bloco de FZA-M-59. A Petrobras alega que o plano está dentro da capacidade do aeródromo, que conta com o licenciamento estadual e autorização da ANAC.

Foi a terceira atuação da AGU no caso. Ano passado, havia bancado que a realização de AAAS na Foz do Amazonas não é condição para o licenciamento; na sequência abriu e encerrou uma tentativa de conciliação; e agora emitiu o novo parecer sobre o aeroporto. A informação foi compartilhada pelo MME em sua página oficial.

Setor elétrico

Mercado livre de energia. O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que a proposta de reforma do setor elétrico está na Casa Civil, onde será decidido também se será editada por MP ou projeto de lei.

- A promessa é entregar uma proposta de abertura do mercado livre para todos os consumidores a partir de 2030, dessa vez, sem a concentração de despesas no mercado cativo.



- “Nós vamos apresentar um projeto que fala sobre o equilíbrio do setor elétrico, a liberdade para o consumidor e tarifa mais justa, tarifa social mais justa para o consumidor mais pobre”, afirmou em entrevista à CNN.

Bandeira vermelha em setembro. A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou nesta semana bandeira vermelha patamar 2 para o mês de setembro. Como justificativa, a agência apontou baixos índices de chuvas para o período e reservatórios de hidrelétricas no país 50% abaixo da média.

- O acionamento da bandeira mais restritiva sinaliza maiores custos para a geração de energia elétrica, com um acréscimo de R\$ 7,877 a cada 100 kWh consumidos. Esta é a primeira vez em mais de três anos que esta bandeira é acionada novamente.

Consumo de energia aumenta. Levantamento mensal da EPE mostrou crescimento do consumo de eletricidade em 6,6% em julho, com destaque para a indústria, que lidera a alta com 6,8% a mais. Comércio (4,6%) e domicílios (4,8%) também consumiram mais.

Âmbar Energia. O MME informou na quinta (29/8) ao TCU que deve adiar o início da vigência do acordo com a Âmbar Energia para o dia 30 de outubro. A medida foi tomada para que o plenário da corte possa analisar os termos do contrato.

- Segundo a pasta, não haverá efeitos financeiros no adiamento. Mas, caso os ministros do TCU aprovelem o acordo com a empresa, o contrato pode entrar em vigência antes da data prevista.

Rio Grande do Sul. A subestação Nova Santa Rita, afetada pelas enchentes no Rio Grande do Sul, voltou a operar na semana passada. O empreendimento opera em 2.688 MVA e responde por 20% da capacidade de transformação da Eletrobras no estado. A subestação ficou alagada. A manutenção demandou 250 profissionais da Eletrosul, que também recuperaram torres de linhas de transmissão.

Lei do Gás. O novo decreto regulamentador da Lei do Gás reforça a posição da EPE no planejamento do setor, ao instituir o Plano Nacional Integrado das Infraestruturas de Gás Natural e Biometano.

- O decreto muda os ritos e traz um papel mais ativo para o Estado não só no planejamento da expansão dessas infraestruturas, mas também na proposição de projetos aos agentes do mercado.
- A intenção é que a EPE faça a integração de todos os seus planos e a coordenação das necessidades dos diversos agentes e, a partir daí, subsidie a ANP no processo de outorga de novos projetos.

COP29. Existe a necessidade urgente de acelerar a transição para economias de baixo carbono. Por isso, as discussões da COP29, que acontecerá em novembro em Baku, no Azerbaijão, deverão se concentrar em como os países poderão cumprir suas metas climáticas, ter mais resiliência e adaptar economias e infraestruturas para enfrentar os desafios, escreve Jorge Soto.

Diálogos da Transição. A Câmara Internacional de Navegação (ICS) se juntou às Bahamas e à Libéria em uma nova proposta para uma taxa anual sobre as emissões de gases de efeito estufa do setor. Com o mecanismo, cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano poderiam ser alocados no futuro Fundo de Navegação Net Zero da IMO para ajudar países emergentes, calcula a ICS.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 02/09/2024

SENADO ANALISA NA TERÇA (3/9) PROJETO DOS 'COMBUSTÍVEIS DO FUTURO'

Propostas incluem programas nacionais de biocombustíveis e medidas de alívio para vítimas de enchentes, a serem debatidos nesta terça (3/9)

Por Agência Senado



Veneziano Vital do Rêgo, à bancada, apresenta relatório favorável, com emendas, ao PL 528/2020, durante reunião da CI no Senado | Foto: Pedro França/Agência Senado)

A Comissão de Serviços de Infraestrutura (CI) analisa na terça-feira (3/9) projeto de lei da Câmara dos Deputados que cria programas nacionais de diesel verde, de combustível sustentável para aviação e de biometano. O projeto dos “Combustíveis do Futuro” aumenta a mistura de etanol à gasolina e de biodiesel ao diesel. O início da

reunião está previsto para às 9h.

O PL 528/2020 recebeu parecer favorável do senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB), que analisou 13 emendas, das quais uma foi acatada por completo, cinco parcialmente e as demais, rejeitadas.

Entre as principais alterações propostas por Veneziano, está a emenda sugerida pelo senador Fernando Farias (MDB/AL), que incentiva o uso de matérias-primas produzidas pela agricultura familiar na produção dos biocombustíveis.

Pelo texto, o novo percentual de mistura de etanol à gasolina será de 27%, podendo variar entre 22% e 35%. Atualmente, a mistura pode chegar a 27,5%, sendo, no mínimo, de 18% de etanol.

Quanto ao biodiesel, que é misturado ao diesel de origem fóssil no percentual de 14% desde março deste ano, poderá ser acrescentado um ponto percentual de mistura anualmente, a partir de março de 2025, até atingir 20% em março de 2030. Ainda de acordo com a proposta, caberá ao Conselho Nacional de Política Energética (CNPE) definir o percentual da mistura, que poderá ficar entre 13% e 25%.

Para assegurar a qualidade do óleo diesel, um regulamento definirá a metodologia para a adoção de um sistema de rastreamento dos combustíveis do ciclo diesel em todos os elos da cadeia produtiva.

A adição voluntária de biodiesel em percentual superior ao fixado será permitida para determinados usuários listados no projeto, devendo isso ser informado à Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP):

- transporte público;
- transporte ferroviário;
- navegação interior e marítima;
- frotas cativas;
- equipamentos e veículos usados em extração mineral;
- na geração de energia elétrica; e
- tratores e maquinários usados na agricultura.

Outra novidade é de que a Agência Nacional do Petróleo Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) regulará e fiscalizará os combustíveis sintéticos (como os produzidos a partir de processos termoquímicos e catalíticos), que podem substituir parcial ou totalmente combustíveis de origem fóssil.

O projeto também incumbe a ANP de regular a atividade da indústria da estocagem geológica de CO₂ e autoriza a Petrobras a atuar nas atividades relacionadas à movimentação e estocagem de CO₂, à de transição energética e à de economia de baixo carbono.

Para estabelecer as mudanças, o projeto altera quatro leis: a Lei 9.478, de 1997, que regula o Conselho Nacional de Política Energética e a Agência Nacional do Petróleo; a Lei 9.847, de 1999, que fiscaliza o abastecimento nacional de combustíveis; a Lei 8.723, de 1993, que trata da redução de emissão de poluentes por automóveis; e a Lei 13.033, de 2014, que trata da adição obrigatória de biodiesel ao diesel.

Caso seja aprovada, a proposta segue para análise do Plenário.

Conta de luz

A CI analisa ainda três projetos que isentam do pagamento da conta de energia elétrica os atingidos por enchentes ou alagamentos, como a que aconteceu no Rio Grande do Sul, no primeiro semestre deste ano.

As três propostas tramitam em conjunto e receberam um substitutivo do relator, senador Chico Rodrigues (PSB/RR). Um dos projetos (PL 709/2024), apresentado pelo senador Cleitinho (Republicanos/MG), isenta da tarifa de energia elétrica os consumidores atingidos por enchentes e alagamentos, pelo prazo de três meses.

Pelo substitutivo, o benefício será limitado ao consumo mensal de até 200 quilowatt-hora (kWh/mês). Para efeito de comparação, uma geladeira de 360 litros (sem freezer) consome cerca de 30 kWh por mês. Assim, o consumo acima de 200 kWh não receberia nenhum desconto.

Serão beneficiados quem teve a residência atingida por enchente e também quem sofreu danos em bens moveis, como veículos, além de pertences e utilidades domésticas.

Conforme o texto, para solicitar o benefício, os consumidores deverão apresentar documentos como o de identificação completa do consumidor titular, endereço da unidade consumidora atingida pela enchente ou alagamento e laudo técnico comprovando os danos ocorridos.

Esse laudo técnico poderá ser elaborado inclusive pelo estado, em razão das grandes áreas envolvidas. As despesas decorrentes da isenção seriam custeadas pelo Fundo Nacional para Calamidades Públicas, Proteção e Defesa Civil (Funcap).

Os outros dois projetos que tramitam em conjunto e serviram de base para a elaboração do substitutivo do senador Chico Rodrigues é o PL 884/2020, do senador Weverton (PDT/MA) e o PL 943/2020, do senador Marcos Rogério (DEM/RO), ambos apresentados no contexto da pandemia do covid-19.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 02/09/2024

PROJETO QUE CRIA LETRA DE CRÉDITO VERDE PARA INCENTIVAR SERVIÇOS AMBIENTAIS AVANÇA NA CÂMARA

Para virar lei, a medida precisa ser aprovada pelos deputados e pelos senadores

Por Agência Câmara



Socorro Neri recomendou a aprovação da proposta que cria a Letra de Crédito Verde (LCV) | Foto: Mario Agra/Câmara dos Deputados

A Comissão de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável da Câmara dos Deputados aprovou projeto de lei que cria a Letra de Crédito Verde (LCV), título de renda fixa que terá como objetivo captar recursos de pessoas e empresas para financiar projetos de prestação de serviços ambientais. A LCV deverá incentivar a

recuperação e a manutenção de ecossistemas e o desenvolvimento sustentável do país.

A medida está prevista no Projeto de Lei 460/2024, do deputado Ricardo Ayres (Republicanos/TO). O texto foi aprovado com parecer favorável da relatora, deputada Socorro Neri (PP/AC).

O funcionamento da LCV é inspirado em Letras de Crédito do Agronegócio (LCAs), Letras de Crédito Imobiliário (LCIs) e debêntures de infraestrutura. O novo título prevê isenção de imposto de renda para o investidor pessoa física e alíquota de 15% para empresas.

“Ao atrair investidores interessados em contribuir para o desenvolvimento sustentável, a LCV ajudará a canalizar recursos para projetos ambientais essenciais, fortalecendo a economia brasileira com a preservação dos recursos naturais”, afirmou Socorro Neri.

Instituições financeiras

Ainda de acordo com o projeto, a LCV será emitida por instituições financeiras públicas ou privadas como título de crédito nominativo, de livre negociação, representando promessa de pagamento em dinheiro e título executivo extrajudicial.

Socorro Neri modificou o texto para permitir a participação de mais instituições financeiras, admitindo bancos em geral, agências de fomento, bancos de desenvolvimento e cooperativas. “A inserção permite uma segmentação baseada no porte e na capacidade de governança das instituições financeiras, o que contribuirá para a sustentabilidade monetária e a prosperidade econômica do país”, explicou a relatora.

Caberá ao Conselho Monetário Nacional regulamentar as emissões de LCV, podendo inclusive estabelecer prazos mínimos e outras condições de emissão e resgate.

Tramitação

O projeto ainda será analisado, em caráter conclusivo, pelas comissões de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, a medida precisa ser aprovada pelos deputados e pelos senadores.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 02/09/2024

TAXA DE CARBONO PODE MOBILIZAR US\$ 2,5 BI PARA NAVIOS NET ZERO EM EMERGENTES

Da receita gerada pelo imposto de carbono, cerca de 20% seria transferido anualmente para o fundo net zero em emergentes

Por Nayara Machado



Proposta é baseada no conceito de "feebate", que estabelece um sistema de contribuição global baseado em taxas de carbono (Foto: tawatchai07 Freepik)

Associação da indústria de transporte marítimo se juntou às Bahamas e à Libéria em uma nova proposta para um imposto sobre as emissões de gases de efeito estufa (GEE) do setor

Com o mecanismo, cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano poderiam ser alocados no futuro Fundo de Navegação Net Zero da IMO para ajudar países emergentes, calcula ICS

Uma proposta de taxa de carbono apresentada pela Câmara Internacional de Navegação (ICS, em inglês), junto com os governos das Bahamas e da Libéria, pretende mobilizar cerca de US\$ 2,5 bilhões por ano para financiar a transição energética do transporte marítimo em países emergentes.



O documento (.pdf) entregue à Organização Marítima Internacional (IMO, em inglês), no início de agosto, defende que o cumprimento das metas de redução de GEE impostas para o setor para 2030, 2040 e 2050 só será plausível se os governos “enfrentarem a situação” e adotarem um mecanismo de precificação de emissões em 2025, para implementação global em 2027.

No cerne da proposta está um imposto cobrado sobre navios por tonelada de CO2 equivalente emitida, combinada com um mecanismo de feebate (recompensa) para incentivar a produção acelerada e a adoção de combustíveis zero/quase zero carbono.

Amônia e metanol derivados de hidrogênio verde, biocombustíveis sustentáveis e novas tecnologias, como captura de carbono a bordo são algumas das possíveis soluções, mas custam caro e não têm escala ainda.

O principal objetivo do mecanismo é justamente reduzir a significativa lacuna entre o custo dos combustíveis marítimos convencionais, derivados do petróleo, e essas novas alternativas.

Transição justa

Ao mesmo tempo, um fundo de navegação net zero receberia parte dos recursos arrecadados com o tributo para apoiar esforços de redução de GEE marítimo em países em desenvolvimento.

“Isso é para ajudar a garantir que a transição do transporte marítimo para o zero líquido seja verdadeiramente global e que os combustíveis verdes estejam disponíveis em todos os portos do mundo”, explica a ICS.

Embora não bata o martelo sobre o valor que a taxa deveria ter, o documento sugere que, se para os primeiros cinco anos de implementação, a IMO definir uma recompensa em cerca de US\$ 100 por tonelada de CO2e evitada, seria preciso cobrar o equivalente a cerca de US\$ 60 por tonelada de óleo combustível fóssil consumido por navios para viabilizar o mecanismo.

As taxas de GEE serão coletadas, e os feebates desembolsados, por meio de um mecanismo automatizado da IMO – protótipo desenvolvido pela ICS e enviado à agência da ONU.

Da receita gerada pela taxa de GEE, um valor equivalente a 20% seria transferido anualmente para o fundo recém-proposto, o que somaria os US\$ 2,5 bilhões anuais.

O documento sugere ainda que essa proporção possa ser ajustada cinco anos após a entrada em vigor do mecanismo.

Neutralidade tecnológica

Segundo Guy Platten, secretário-geral da ICS, o mecanismo feebate foi cuidadosamente pensado para ser neutro em termos de combustível e tem potencial de incentivar a prevenção de até 100 milhões de toneladas de CO2/ano durante os primeiros cinco anos.

“Isso ajudará a reduzir o risco de decisões de investimento e permitirá que o transporte marítimo atinja rapidamente um ponto de decolagem no uso de combustíveis marinhos verdes, algo que é necessário urgentemente, pois sua disponibilidade atual é praticamente zero”.

Ainda de acordo com a ICS, essa proposta será discutida na próxima rodada de negociações da IMO, que serão retomadas em Londres, no final de setembro.

O encontro é aguardado para desenvolver um novo pacote de regulamentações de redução de GEE de médio prazo para o transporte marítimo internacional, que deverá ser adotado pelos governos em 2025.

Cobrimos por aqui



- O Brasil também tem uma proposta para levar à reunião da IMO e ela inclui biocombustíveis. O país quer que o fórum internacional considere características regionais nos cálculos de intensidade de carbono
- Maior empresa independente de petroleiros do mundo, a Euronav planeja adicionar 120 embarcações de zero emissão à sua frota
- Em novembro de 2023, a transportadora dinamarquesa Maersk fechou o primeiro contrato em larga escala para a aquisição de metanol verde com a chinesa Goldwind

Curtas

Clima extremo 1. Focos de calor em agosto já são 105% maiores do que todo o mês do ano passado, revela análise de imagens de satélite feita pelo Greenpeace Brasil. O mês registrou recorde de fogo desde 2010. Crescimento dos focos no Pantanal em agosto de 2024 já é de 3.505% e área queimada corresponde a 854.600 hectares, segundo dados do LASA.

Em terras indígenas em todo o Brasil, o levantamento identificou 12.335 focos de calor entre janeiro e 26 de agosto de 2024. TI Kadiwéu, no Mato Grosso do Sul, é o território que concentra mais focos de calor.

Clima extremo 2. A cientista e ex-vice-presidente do Painel Internacional sobre Mudanças Climáticas (IPCC) Thelma Krug avalia que os temporais e enchentes no Rio Grande do Sul, as secas severas e queimadas no Pantanal e Amazônia vão se tornar mais frequentes. O Rio de Janeiro também vai sofrer com a crise, com a elevação do nível do mar. (G20 Brasil)

Litígio climático. O principal tribunal da Coreia do Sul decidiu na quinta (29/8) que a lei de mudanças climáticas do país não protege os direitos humanos básicos e carece de metas para garantir a segurança das futuras gerações.

Aproximadamente 200 autores, incluindo jovens ativistas climáticos e até crianças, entraram com petições no tribunal constitucional desde 2020, argumentando que o governo está violando direitos humanos de seus cidadãos por não fazer o suficiente em relação às mudanças climáticas. (Folha/Reuters)

- Nos eixos: Mulheres idosas vencem processo climático contra Suíça

Mineração ESG. Ministério de Minas e Energia (MME) e Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) vão desenvolver um “Selo Mineração ESG”, para certificar boas práticas para o setor de mineração no Brasil, aplicável a mineradoras de todos os portes. Acordo de cooperação firmado entre os órgãos irá determinar critérios e indicadores de avaliação do cumprimento de diretrizes e princípios ESG.

Transmissão no Peru. A Alupar Investimento anunciou na quinta (29) que venceu o leilão para adjudicação de cinco novos projetos de transmissão de energia no Peru, correspondentes a US\$ 400 milhões (R\$ 2,2 bilhões). O projeto está distribuído entre os estados de Lima, Ica e Ayacucho e contempla 177 km em linhas de transmissão, além da implantação de seis subestações.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 02/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

BRISANET TRAÇA PLANOS PARA EXPANDIR 5G E INCLUSÃO DIGITAL NO NORDESTE

Em seminário em Brasília, CEO de empresa de telecomunicações destaca metas para superar gargalos de infraestrutura e alcançar a universalização da conectividade
Por Brisnet



Roberto Nogueira, CEO da Brisnet, fala na abertura do seminário “Inclusão Digital e as Big Techs”, realizado em Brasília em 10 de julho, — Foto: Divulgação/Glab

Dados do Centro Regional de Estudos para o Desenvolvimento da Sociedade da Informação apontam que 22% das casas nordestinas não têm acesso à internet. Dois desafios se apresentam: a distância entre as cidades e zonas rurais e a necessidade de investimento alto em infraestrutura para atender a população local, principalmente a que vive em áreas mais periféricas. Para a

Brisnet, uma das principais empresas de telecomunicações do Nordeste, a solução passa por trazer as big techs para o projeto de expansão da rede e criar formas de financiamento.

Durante o seminário “Inclusão Digital e as Big Techs”, realizado em Brasília em 10 de julho, Roberto Nogueira, CEO da Brisnet, destacou a importância da conectividade significativa, métrica que se concentra no consumo real de dados pela população.

De acordo com informações apresentadas pelo executivo, enquanto a média de consumo de dados para usuários com banda larga fixa é de 420 GB por mês, quem depende exclusivamente de conexões móveis pré-pagas consome apenas 4 a 5 GB mensais. Essa disparidade, na visão dele, revela a diferença entre uma população verdadeiramente conectada.



Presente na abertura do seminário, o ministro das Comunicações, Juscelino Filho, tem visão semelhante: “Conectividade não é apenas ter acesso à internet. Nosso grande desafio é permitir o acesso a oportunidades, educação, saúde, empregos e um mundo de informações que estão além das nossas fronteiras físicas”, explicou.

Dê o play e acesse a íntegra do seminário “Inclusão Digital e as Big Techs”:

<https://youtu.be/K8zxUm3Uf8A>

Modelo de inclusão digital

Fundada há 25 anos, a Brisnet tem levado conectividade a regiões tradicionalmente sem acesso à rede. Começou com um investimento modesto na zona rural, mas expandiu os serviços, tornando-se um modelo de inclusão digital. Sediada no semiárido cearense, a Brisnet é hoje a empresa com a maior rede de fibra ótica na região. A companhia tem 1,35 milhão de usuários de banda larga fixa, o que representa 4,5 milhões de pessoas conectadas.

“Nossa nova jornada é a construção da rede 5G, que já cobre 80% da população do Ceará e está se expandindo para outros estados”, explicou. Para Nogueira, a tecnologia vai beneficiar principalmente os usuários de baixa renda. Nos cálculos do CEO, seria preciso um investimento projetado de R\$ 50 bilhões até 2030 para integrar 25% da população brasileira que ainda está desconectada.

A visão da Brisnet para o futuro inclui a criação de um formato de taxa de contribuição para as big techs que poderia viabilizar a conectividade em zonas rurais, com recursos carimbados diretamente para os distritos e cashback para os investimentos já em andamento. Nogueira destacou a

necessidade de um esforço conjunto para integrar os 50 milhões de brasileiros atualmente desconectados.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2024

AEROPORTO SANTOS DUMONT RECEBERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 400 MILHÕES ATÉ 2027

Valor será destinado para obras de melhorias para a movimentação de passageiros, mais segurança e agilidade no tráfego de aeronaves no solo

Por O GLOBO — Rio de Janeiro



Aeroporto Santos Dumont — Foto: Agência O Globo / Hermes de Paula

O aeroporto Santos Dumont vai receber R\$ 400 milhões para aumentar a movimentação de passageiros, a segurança e a agilidade do tráfego de aeronaves no solo e adequação tecnológica no terminal. O investimento, que será feito até 2027, foi anunciado nesta segunda-feira pelo ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, e pelo presidente da Infraero, Rogério Barzellay.

Nos investimentos, está prevista a implantação do sistema EMAS (Engineered Material Arresting System) de parada de aeronaves. Assim, pode ser reduzida a possibilidade de acidentes e aumentar a segurança dos passageiros por meio de uma área nas cabeceiras de sua pista de pouso e decolagem.

Também estão previstas a reforma e ampliação das salas de embarque e desembarque remotas, reforma dos sanitários, ampliação e modernização do sistema de TV e vigilância do local (STVV), substituição de escadas rolantes e elevadores e o novo sistema de inspeção de bagagens despachadas.

Além disso, os investimentos recebidos também serão usados para a pista de taxiamento de aeronaves, com o intuito de prover o aeroporto de uma infraestrutura compatível com a realidade operacional e com as demandas futuras. Assim, reduzindo significativamente os custos com manutenção de pavimentos do aeroporto.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2024

ORÇAMENTO: DESPESAS OBRIGATÓRIAS CONSOMEM AUMENTO DO LIMITE DE GASTOS EM 2025

O limite geral de gastos em 2025 é de R\$ 2,249 trilhões

Por Thaís Barcellos — Brasília



Os ministros da Fazenda, Fernando Haddad, e do Planejamento, Simone Tebet — Foto: Cláudio Reis/Agência Enquadrar/Agência O Globo

Mesmo com o crescimento real de 2,5% das despesas públicas em 2025, o governo brasileiro não terá praticamente nenhuma folga para acomodar novas ações ou investimentos, já que o espaço foi quase totalmente consumido por gastos obrigatórios. Os dados constam no detalhamento da peça orçamentária de 2025, apresentada pelos ministérios da Fazenda e do Planejamento nesta

segunda-feira.



O detalhamento do Orçamento do ano que vem mostra que o limite de despesas vai aumentar R\$ 143,9 bilhões, segundo as regras do arcabouço fiscal, mas R\$ 132,2 bilhões serão usados para pagar o crescimento de gastos obrigatórios. Só R\$ 11,7 bilhões foram para a elevação de despesas discricionárias (gastos livres do governo).

O secretário do Orçamento substituto, Clayton Montes, reconheceu que o espaço para discricionárias está apertado e destacou que o trabalho de revisão de gastos é importante para reverter esse quadro.

— O orçamento é a arte de distribuir recursos escassos com receitas existentes. Nosso intuito é com a revisão de gastos é tentar reverter essa questão — disse o secretário.

O PLOA considera aumento de R\$ 71,1 bilhões dos benefícios previdenciários, R\$ 36,5 bilhões com pessoal e encargos sociais, R\$ 11,3 bilhões com despesas obrigatórias com controle de fluxo, R\$ 6,6 bilhões com Benefício de Prestação Continuada (BPC) e R\$ 6,5 bilhões de abono e seguro desemprego. Todos os números são relativos ao último relatório de avaliação de receitas e despesas, em julho.

Dentro das obrigatórias com controle de fluxo, Montes destacou o aumento do investimento mínimo constitucional de saúde, que é vinculado à receita (15% da Receita Corrente Líquida). Esse é um dos gastos que os analistas consideram que deveriam ser alvo de uma revisão estrutural.

No total, o piso de saúde aumentou R\$ 13,6 bilhões entre 2024 e 2025, de R\$ 214,2 bilhões para 227,8 bilhões. Já o piso da educação, que representa 18% da receita líquida de impostos, avançou R\$ 5,2 bilhões, de R\$ 108,3 bilhões para R\$ 113,6 bilhões.

--- No caso de despesas obrigatórias com controle de fluxo, a gente destaca o crescimento das despesas obrigatórias do Ministério da Saúde. Tendo em vista o crescimento dos mínimos constitucionais, do mínimo da saúde, dentro das obrigatórias com controle de fluxo é representativa o crescimento das despesas com saúde --- disse o secretário.

O limite geral de gastos em 2025 é de R\$ 2,249 trilhões. O valor subiu R\$ 54,9 bilhões pelo crescimento real de despesas (de 2,5%) e mais R\$ 89 bilhões pela inflação (4,23%).

Investimentos: R\$ 74 bi

Do total do ano que vem, o governo pretende destinar R\$ 74,3 bilhões de recursos públicos para investimentos. O valor de 2025 é o piso definido pelo arcabouço fiscal e, desse total, 73% foram destinados ao PAC. Para 2024, o governo propôs R\$ 69,7 bilhões em investimentos públicos no Orçamento.

O orçamento foi enviado ao Congresso na última sexta-feira perto de 21h, sem a tradicional coletiva de imprensa que sucede à apresentação oficial do documento que rege a execução das políticas públicas do país.

Desde então, as críticas de empresas e de parlamentares vêm se acumulando, enquanto especialistas em contas públicas avaliam que será mais um ano de desafios, sobretudo devido ao foco no aumento de arrecadação, mesma estratégia usada em 2024.

O governo conta com R\$ 166 bilhões em receitas consideradas extras para fechar as contas de 2025, cuja meta fiscal é a mesma deste ano, de resultado primário zero. Em corte de gastos, a previsão é de R\$ 25,9 bilhões, que devem ser obtidos com o pente-fino em benefícios sociais e assistenciais. A projeção atual é de superávit de R\$ 3,7 bilhões, já descontando com o gasto de cerca de R\$ 44 bilhões com pagamentos de precatórios.

Nesta segunda, o secretário-executivo do Ministério do Planejamento, Gustavo Guimarães, afirmou que resultados fiscais vêm sendo questionados desde o início do governo, mas que o Executivo tem



mostrado que eles são não só críveis, como atingíveis. Guimarães acrescentou que todas as ferramentas serão usadas para alcançar a meta do ano que vem. Ele prometeu, inclusive, avançar em um trabalho estrutural de redução de gastos.

— A revisão de gastos é um instrumento. Ao longo do próximo ano, todos os bimestrais serão instrumentos de política pública para manter as contas públicas em ordem, sustentáveis e obviamente também o trabalho estrutural que a gente vem colocando para vocês que vai ser feito para melhorar ainda mais os números que estão refletidos nessa peça — disse o secretário.

Receitas

Um dos pontos mais criticados é a tentativa de aumentar impostos. O governo propôs elevar as alíquotas de CSLL sobre o faturamento das empresas e a parcela de imposto de renda retido na fonte na distribuição de Juros sobre Capital Próprio (JCP). A União pretende arrecadar R\$ 18 bilhões com a alta dos tributos em 2025.

O aumento da taxa já vinha sendo colocado na mesa pelo governo durante as discussões do projeto para compensar a desoneração da folha de setores intensivos em trabalho e de municípios, mas foi descartada pelos parlamentares. Desta vez, não parece que será diferente.

Em evento da XP Investimentos no sábado, o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), disse que é “quase impossível” essa proposta ser aprovada na Casa.

Nesta segunda, o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, afirmou que Lira é um dos maiores “parceiros” da agenda econômica e que a pasta está à disposição para construir alternativas às medidas apresentadas.

— O presidente Lira, justiça seja feita, talvez seja um dos grandes parceiros da agenda econômica do país, graças a ele a reforma tributária tramitou no Congresso com celeridade, com prioridade. No ano passado, todas as agendas que a gente apresentou foram tratadas com muita responsabilidade, seja por ele seja pelos líderes da Câmara. Eu diria que o presidente Lira é alguém que é muito parceiro, vai nos ajudar com os números, com as projeções, porque sei do compromisso dele com estabilidade fiscal do país.

A Confederação Nacional da Indústria (CNI) se posicionou “terminantemente” contra o projeto sobre CSLL e JCP e afirmou que a medida deve encarecer o crédito e afastar investimentos do país. Segundo a confederação, o aumento de 1 ponto percentual proposto pelo governo na CSLL levaria a tributação sobre renda corporativa do Brasil a um dos maiores patamares do mundo.

“O aumento levaria a tributação sobre a renda corporativa dos atuais 34%, já destoantes da prática internacional, para 35%, levando a tributação sobre a renda corporativa no Brasil ao patamar de maior do mundo, juntamente com a da Argentina, Colômbia e Cuba (atrás apenas de Comores, Porto Rico e Suriname; países de baixa relevância econômica).”

Entre os especialistas em contas públicas, a avaliação é de que a execução do orçamento previsto é desafiadora. A ex-secretária do Tesouro Nacional e diretora de Macroeconomia do Santander Brasil, Ana Paula Vescovi, destacou que o aumento da receita líquida prevista na peça orçamentária é um “desafio considerável”. O governo prevê aumentar a parcela ante o Produto Interno Bruto (PIB) para 19%, de 18,2% em 2024 até junho.

Vescovi também destacou a necessidade de aprovação de medidas no Congresso, como JCP e CSLL, ainda em 2024. No lado das despesas, avaliou que as estimativas para os gastos com a previdência ainda parecem subestimadas.

“Embora dentro do esperado, acreditamos que (o orçamento) não afastará os receios quanto à aprovação das medidas de ajuste das receitas e despesas e à materialização e esforço no ajuste fiscal”, disse, em uma rede social.

Uma das cartas na manga para lidar com eventuais frustrações são os dividendos extraordinários das estatais. O orçamento foi enviado contando apenas com os repasses ordinários, previstos em R\$ 33,8 bilhões.

— A gente optou por ser mais conservador, sem prever dividendos extraordinários — disse o secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, lembrando da ajuda este ano com esses repasses da Petrobras e do BNDES. — No ano que vem, devemos seguir mais ou menos no mesmo ciclo. A partir do momento em que tivermos segurança para incorporar, vamos incorporando. Isso ajuda em alguma medida para compensar frustrações em outras medidas de receitas — completou.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2024

NÚMERO 2 DA FAZENDA DIZ QUE LIRA É UM DOS GRANDES PARCEIROS DA AGENDA ECONÔMICA, APÓS CRÍTICAS SOBRE IMPOSTOS

Secretário disse que governo espera ajuda de Lira para aprovar projetos sobre CSLL e JCP

Por Thaís Barcellos e Bernardo Lima — Brasília



Na foto: Dario Durigan secretário executivo do Ministério da Fazenda. — Foto: Maria Isabel Oliveira

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, fez um aceno ao presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL), e disse que ele é um dos grandes parceiros da agenda econômica. A declaração foi dada nesta segunda-feira após Lira afirmar que é “quase impossível” aprovar o projeto que prevê aumento de impostos em CSLL e JCP.

— O presidente Lira, a justiça seja feita, talvez seja um dos grandes parceiros da agenda econômica do país, graças a ele a reforma tributária tramitou no Congresso com celeridade, com prioridade. No ano passado, todas as agendas que a gente apresentou foram tratadas com muita responsabilidade, seja por ele seja pelos líderes da Câmara — disse, em coletiva para detalhar o Orçamento de 2025.

Dario afirmou que Lira vai auxiliar na agenda de responsabilidade fiscal do país, e que o governo está disposto a fazer alterações nos projetos para contar com o apoio do presidente da Câmara.

— Eu diria que o presidente Lira é alguém que é muito parceiro, vai nos ajudar com os números, com as projeções, porque sei do compromisso dele com a estabilidade fiscal do país [...] Estamos à disposição para construir alternativas, melhorar os projetos e seguir contando com a importante parceria dele — disse o secretário-executivo.

O governo enviou na última sexta, ao Congresso Nacional, projetos de lei que preveem a alta da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e do Imposto de Renda retido na fonte que incidem em Juros sobre Capital Próprio (JCP) em 2025.

Com o aumento dos dois tributos, o governo prevê arrecadar R\$ 20,9 bilhões somente no ano que vem. Desse valor, R\$ 18 bilhões é para os cofres federais e o restante para estados e municípios.

O JCP é uma forma de distribuição de lucro, sobre o qual o acionista paga Imposto de Renda. Atualmente em 15%, o IR do JCP subirá para 20%, de acordo com o projeto. No ano passado, o governo enviou um projeto de lei para extinguir a JCP a partir de 2024 que foi rejeitado pelo Congresso.

Sem poder extinguir o tributo, a majoração do JCP agora é uma tentativa do governo de desestimular o tributo, ao mesmo tempo que tenta garantir a compensação da receita com a desoneração da folha

de pagamento de setores intensivos em mão de obra e de municípios de até 156 mil habitantes em 2025.

O secretário da Receita Federal, Robinson Barreirinhas, defendeu a medida proposta pelo governo e afirmou que não haverá aumento da carga tributária no caso do JCP.

— JCP não onera empresa, ela permite o abatimento da base cálculo do imposto de renda e contribuição social e isso em nada foi alterado [...] quem recebe a JCP não vai ser prejudicado, pode receber dividendo que é isento, que é melhor ainda em termos de quem recebe. Então não há aumento da carga tributária para empresa, e para o sócio que recebe uma participação pode optar pelo isento — destacou o secretário da Receita Federal.

A CSLL, por sua vez, é um tributo sobre o lucro das empresas. Pelo texto, a CSLL será majorada de 20% para 22%, no caso de bancos de qualquer espécie. Subirá de 15% para 16% para empresas de seguros privados e de capitalização; e de 9% para 10% para as demais pessoas jurídicas. Essa alta da CSLL valerá apenas para 2025. Isso renderá aos cofres públicos R\$ 14,930 bilhões em 2025, de acordo com o governo.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 02/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

100 DIAS DE MAGDA NA PETROBRAS: 'CONSÓRCIO' FORMADO POR RUI COSTA, SILVEIRA E PT ASSUME CARGOS

'Condomínio' de nomeações que se formou na petroleira conta também com a Federação Única dos Petroleiros (FUP), entidade sindical associada à CUT; trocas passam de 30 nomes e aliados do governo Lula ampliam presença na estatal

Por Mariana Carneiro e Daniel Weterman

BRASÍLIA - O governo Lula patrocinou trocas na cúpula da Petrobras após Magda Chambriard assumir a presidência da estatal, aumentando a influência do ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, e do chefe da Casa Civil, Rui Costa, na empresa. As nomeações ocorridas nos 100 primeiros dias de gestão Magda incluem pessoas de confiança dos ministros para tocar projetos estratégicos da companhia nas áreas de exploração, engenharia e transição energética.

Há ainda indicados no Conselho de Administração da estatal e em comitês de assessoramento do conselho, que forma a instância máxima de decisão da empresa, com cargos entregues a delegados de polícia, a irmã de um doador de campanha de Alexandre Silveira e assessores dos chefes das duas pastas.



Presidente da República, Luiz Inácio Lula da Silva, com a presidente da Petrobras, Magda Chambriard, durante solenidade de posse da executiva no cargo. Foto: Ricardo Stuckert/Presidencia da Republica

O "condomínio" de nomeações que se formou na Petrobras conta também com indicados pelo PT do Rio e pela Federação Única dos Petroleiros (FUP), entidade sindical associada à CUT, também vinculada ao Partido dos Trabalhadores. O Estadão identificou 35 nomes ligados à legenda e a

autoridades do governo.

Questionada sobre o aparelhamento em curso e as sucessivas trocas, a Petrobras disse que “a formação de equipes, com eventuais trocas de gestores, faz parte da dinâmica do processo de gestão”. A estatal informou que se manifestaria em nome dos executivos. O Ministério de Minas e Energia afirmou que a Petrobras “tem governança própria” e que a pasta não participou de indicações para cargos na gestão da petroleira, nem nos comitês de assessoramento (leia mais abaixo). A Casa Civil não se manifestou. “A FUP não faz indicações, nem precisaria”, afirmou o coordenador-geral da Federação dos Petroleiros, Deyvid Bacelar.

Três bancos de investimentos, que acompanham a Petrobras nos detalhes para informar seus clientes, avaliaram com ressalvas as mudanças na governança da empresa (leia mais abaixo).

Silveira e Rui Costa agiram pela troca de Jean Paul Prates por Magda Chambriard. A substituição ocorreu em maio deste ano, após um racha no governo envolvendo a distribuição de dividendos extraordinários da estatal. Prates foi demitido por Lula em uma reunião na presença de Silveira e Rui Costa. Na ocasião, ele classificou a demissão como “humilhante”.

que tomou posse no dia 24 de maio. Os indicados de Silveira são três de um total de 11 conselheiros. Rui Costa tem um indicado, e o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, outro.

Em junho, Magda trocou três dos oito diretores. E, em julho, ocorreram substituições nos seis comitês de assessoramento ao conselho – esses grupos filtram as informações que chegam aos acionistas, são responsáveis pela peneira dos nomes indicados para a Petrobras e também auditam as despesas da empresa.

Em agosto, as trocas chegaram às gerências executivas, responsáveis pela operação da Petrobras no dia a dia. Foram 32 substituições em cargos na cúpula da empresa e nos comitês de assessoramento ao conselho no período de 100 dias.

As mudanças refletem a forma como Magda construiu apoios em Brasília. O nome dela, que se abrigou no PT do Rio durante o tempo em que o partido ficou fora do governo federal, foi levado à apreciação do presidente Luiz Inácio Lula da Silva por meio de Rui Costa, ex-governador da Bahia.



A indicação de Magda recebeu a bênção dos também baianos Jaques Wagner, líder do governo no Senado, e José Sergio Gabrielli, que comandou a empresa sob Lula e Dilma. Ela também recebeu o apoio de João Vaccari Neto, ex-tesoureiro do PT egresso do Sindicato dos Bancários de São Paulo.

Os ministros Alexandre Silveira e Rui Costa em evento no Palácio do Planalto Foto: Wagner Lopes/CC

Não à toa, os grupos passaram a ocupar postos-chave. Rui Costa tem indicados no Conselho de Administração e na diretoria executiva, além do advogado-geral. A Previ (fundo de pensão dos funcionários do Banco do Brasil), cujo presidente é do sindicato dos bancários de São Paulo, assumiu a área financeira da Petrobras. E o PT do Rio, junto com a FUP, os cargos operacionais na engenharia, na exploração e produção e na transição energética, área que deve concentrar 11% dos investimentos até 2028, cerca de US\$ 11 bilhões (a preços de hoje, R\$ 60 bilhões).

A Previ nega que tenha indicado o diretor e afirma que não assumiu a área financeira da Petrobras.

Ao ministro Alexandre Silveira, coube o domínio sobre o conselho de administração e os seus comitês de assessoramento. Esses grupos passaram a ser dominados por pessoas que não fazem parte da Petrobras e que são majoritariamente de Minas Gerais, o Estado natal do ministro, e próximas a ele.



Há oito pessoas diretamente ligadas a Silveira nos comitês de assessoramento da Petrobras, além dos que estão em outras repartições, como o conselho fiscal.

A delegada da Polícia Federal de Minas Gerais Cristina Bueno Camatta ficou com uma das vagas no conselho fiscal. O irmão dela, Gustavo Bueno Camatta, doou R\$ 70 mil para a campanha de Silveira ao Senado em 2022.

O ministro também emplacou um colega de partido para presidir o comitê de investimentos, o advogado Benjamin Alves Rabello Filho, professor na Academia de Polícia Militar de Minas Gerais e ex-juiz do Tribunal Regional Eleitoral do Estado. Rabello Filho é filiado ao PSD, partido comandado por Silveira em Minas.

O secretário-executivo e número dois de Silveira no ministério, Arthur Cerqueira Valério, e o assessor de imprensa de Silveira, Raoni Pinheiro, também ganharam cargos nos comitês.

O aparelhamento da Petrobras pelo PT e por partidos aliados esteve na gênese do escândalo do petrolão – como foi apelidado o esquema de desvios montado dentro da Petrobras desbaratado pela Operação Lava Jato.

Mudança em comitê ocorreu no espaço de horas

Na reunião do conselho de administração do último dia 26 de julho, o avanço dos grupos políticos sobre os comitês de assessoramento provocou um conflito interno que terminou em mudança nas regras da companhia. A alteração foi feita em questão de horas, com o objetivo de acomodar os interesses dos aliados de Silveira.

Na ocasião, o presidente do conselho de administração, Pietro Mendes Adamo Sampaio, que é secretário de Petróleo e Gás no Ministério de Minas e Energia, tentou emplacar a troca simultânea em todos os seis comitês de assessoramento do conselho de administração.

No mais importante deles, o Comitê de Auditoria, a proposta era substituir Francisco Petros, representante dos acionistas minoritários, pelo candidato de Silveira, o advogado Fabio Veras, ex-conselheiro da Anatel no governo Jair Bolsonaro.

Impedida pelas regras internas, a substituição ocorreu apenas após a formulação de um parecer do advogado-geral da Petrobras, Wellington Cesar Silva, indicado por Rui Costa, elaborado poucas horas depois.

Bancos identificam trocas no dia a dia da Petrobras

Um relatório elaborado pelo Citi, distribuído a investidores na semana passada, afirma que a rotatividade de executivos no topo da administração da companhia provocou a troca de 35% dos cargos em agosto. Foram 14 substituições e a criação de um novo cargo - a gerência de estruturação de programas, entregue ao ex-presidente da Cedaew Wagner Victor, ligado ao PT do Rio.

Nas diretorias de Exploração e Produção e de Engenharia, o coração da Petrobras, mais da metade dos gerentes executivos foram substituídos. As duas áreas passaram a ser comandadas por Sylvia dos Anjos e Renata Baruzzi, nomes escolhidos por Magda e que são próximas do PT e da FUP.

Na área de transição energética, Rodrigo Leão e William Nozaki, acadêmicos que atuaram como pesquisadores em um instituto de pesquisas da FUP, foram alçados a cargos gerenciais que são a porta de entrada de projetos em que a Petrobras deverá investir no promissor mercado de energias renováveis. Outro acadêmico ligado à FUP, Eduardo Costa Pinto assumiu a gerência de parcerias e portfólio de Exploração e Produção, ponto de contato da Petrobras com as demais empresas do setor de óleo e gás.

No currículo divulgado pela Petrobras, Leão é apresentado como um profissional com “carreira ascendente” nas áreas de pesquisa de mercado e planejamento econômico.



Após as mudanças, duas instituições internacionais informaram seus investidores, em relatórios, que as trocas são um alerta de que a governança da Petrobras enfraqueceu sob Magda.

“Vemos a mudança nas regras internas da Petrobras como uma deterioração na governança, especialmente considerando que o Comitê de Auditoria é responsável por auxiliar no monitoramento e na avaliação de riscos relacionados a assuntos que envolvam interesses governamentais”, informou o UBS em relatório.

“Vemos a deterioração das práticas de governança, conforme sublinhado pelas recentes modificações nas políticas internas que levaram a mudanças hostis ao mercado na composição dos comitês estatutários e consultivos do conselho de administração”, informou o HSBC.

No relatório produzido com as trocas de executivos, o Citi menciona “bandeira amarela” nas ações da companhia e uma recomendação neutra para as ações da Petrobras.

O que dizem a Petrobras, o governo e a FUP

Em nota, a Petrobras informou que os nomes foram aprovados pelo conselho de administração (no caso de diretores) e pela diretoria (no caso de gerentes).

“Antes de designação para cargos executivos, todos os indicados passaram por uma série de análises de cumprimento dos requisitos de integridade e de capacidade, como conhecimento na área de atuação pretendida, experiência em liderança e desempenho em funções anteriores, previstos na política de indicações da Petrobras”, acrescentou a companhia.

“Os membros dos comitês de assessoramento ao conselho de administração são aprovados pelo próprio conselho e também passam por análise de cumprimento de requisitos de integridade e de experiência”, afirmou a Petrobras.

O Ministério de Minas e Energia afirmou que não participou de “qualquer indicação ou veto para os cargos de diretoria e na estrutura de gestão da petroleira e que não compete ao ministério indicar representantes de comitês”.

Segundo a pasta, as indicações aos comitês de assessoramento foram feitas pelo conselho de administração.

“Os membros dos comitês e dos conselhos foram avaliados, de maneira independente pela Petrobras”, acrescentou a pasta. As checagens internas da companhia, segundo o ministério, averiguaram “se a experiência está aderente aos normativos e aos requisitos estabelecidos pela legislação e pelo estatuto da empresa.”

“Vale ressaltar que os servidores públicos de carreira citados na demanda têm formação adequada e experiência comprovada, integrando, com vínculo efetivo, carreiras na área jurídica. Além disso, passaram nas avaliações das instâncias de governança da companhia, como a área de conformidade e de pessoas, sendo aprovados pelo conselho.”

João Vaccari informou que, por orientação de seus advogados, não dá entrevistas nem fala com a imprensa.

Deyvid Bacelar, da FUP, ressalta que não fez indicações, mas que os nomes mencionados como ligados à FUP têm “currículos invejáveis” e o apoio da federação.

“É sinal de que eles fizeram um bom trabalho onde estiveram antes”, disse Bacelar. “Essa nova gestão reconheceu a competência de cada um deles, não só nos currículos que são invejáveis, mas no dia a dia, com propostas, avaliações, críticas construtivas.”

“Nós apoiamos esses nomes, que são pessoas realmente comprometidas com o desenvolvimento da empresa e com o desenvolvimento do País, sempre observando o programa de governo que ajudamos a construir, ainda na campanha do presidente Lula”, acrescentou.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2024

ORÇAMENTO DE 2025 ‘NÃO ESTÁ MUITO REALISTA’, DIZ DIRETORA DA INSTITUIÇÃO FISCAL INDEPENDENTE

Vilma Pinto cita projeções para PIB e inflação mais otimistas que as do mercado, incertezas sobre receitas extraordinárias e despesas subestimadas na Previdência Social

Por Bianca Lima



Entrevista com Vilma da Conceição Pinto - Diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI)

BRASÍLIA - A diretora da Instituição Fiscal Independente (IFI), Vilma da Conceição Pinto, avalia que o Orçamento de 2025 “não está muito realista” e alerta para problemas na execução da peça orçamentária ao longo do próximo ano. O projeto de lei, com mais de 3 mil páginas de projeções de receitas e despesas públicas, foi entregue pelo governo ao Congresso na última sexta-feira, 30.

Na longa lista de pontos de atenção, a economista destaca projeções para Produto Interno Bruto (PIB) e inflação mais otimistas que as do mercado, criando um cenário fiscal mais confortável para a equipe econômica, além de incertezas geradas pelo alto volume de receitas extraordinárias e por despesas subestimadas na Previdência Social.

“O cálculo do limite de despesa e do resultado primário (meta de déficit zero) foi feito exatamente para cumprir as regras fiscais, então qualquer desvio nesses parâmetros macroeconômicos vai gerar problemas durante a execução do Orçamento”, afirma em entrevista ao Estadão.

Segundo ela, essa conjunção de fatores deve gerar a necessidade de novos bloqueios e contingenciamentos de gastos ao longo do próximo ano, assim como ocorre em 2024. Em julho, o governo anunciou o congelamento de R\$ 15 bilhões em despesas para cumprir a meta de déficit zero, que será mantida em 2025, e o limite de gastos estabelecido pelo arcabouço.

Vilma também lembra que R\$ 245 bilhões em gastos correntes estão condicionados à aprovação, pelo Congresso Nacional, do descumprimento da chamada regra de ouro. Essa regra impede que o governo se endivida para pagar despesas do dia a dia. Nesse valor estão incluídos, por exemplo, R\$ 40,7 bilhões do Bolsa Família e R\$ 180,7 bilhões da Previdência Social.

Qual a avaliação da sra. sobre o Orçamento de 2025 entregue pelo governo?

Acho que não está muito realista. Os parâmetros macroeconômicos estão superestimados, com um PIB maior e uma inflação menor do que a mediana do mercado. Isso gera um alívio para o governo tanto do ponto de vista de despesa (que fica menor do que se fossem usados os parâmetros do mercado) como de receita (que fica maior). O cálculo do limite de despesa e do resultado primário foi feito exatamente para cumprir as regras fiscais, então qualquer desvio nesses parâmetros macroeconômicos vai gerar problemas durante a execução do Orçamento.

Quais problemas?

Pode gerar a necessidade de bloqueios, para cumprir o teto de gastos, ou de contingenciamento, para cumprir a meta (de déficit zero). Além disso, você tem uma série de receitas condicionadas e extraordinárias para auxiliar no cumprimento da meta. Então, não é uma meta que você consegue alcançar somente com os números estruturais do Orçamento. Se nada for feito do ponto de vista



estrutural, pelo lado da despesa, é possível que a gente discuta de novo receitas e medidas extraordinárias em 2026.

As projeções de receitas e despesas são factíveis?

O número da IFI para a Previdência Social está R\$ 23 bilhões acima do valor projetado pelo governo. Quando a gente olha para a despesa geral, aí até que está em linha com a nossa projeção, porque o nosso cenário de discricionárias (despesas não obrigatórias) é menor do que o estimado pela equipe econômica. Mas a principal diferença está na receita líquida: o nosso cenário está R\$ 55 bilhões abaixo do projetado no PLOA 2025.

O governo está prevendo R\$ 166 bilhões em receitas extras no próximo ano, mas depende do Congresso e de negociações entre empresas e o Fisco para alcançar essa cifra...

Esses dois aspectos (negociações com Congresso e Fisco) representam riscos de magnitudes parecidas para a realização dessas receitas. A questão da judicialização (as negociações entre governo e contribuintes nas esferas administrativa e judicial) é um ponto importante de atenção. É necessário ver até qual instância cabe recurso e por quanto tempo as empresas podem adiar o pagamento. A entrada desses valores também depende das decisões, se serão favoráveis ou não à União. Ou seja, são várias questões que acabam tornando esse cenário (de arrecadação extraordinária) mais incerto. E tem outro ponto de atenção que eu acho não está sendo bem explorado, que é a regra de ouro, que está condicionando uma série de gastos obrigatórios importantes.

Poderia explicar melhor essa questão da regra de ouro?

O objetivo dessa regra é muito bom: determina que o governo só pode se endividar se for para investir. Ou seja, não pode pegar empréstimo para pagar despesa corrente, como aposentadoria, por exemplo. Num contexto familiar, seria o mesmo que evitar que a família fizesse financiamentos para pagar aluguel ou a compra de mês no supermercado. Só seria possível pegar empréstimos para investir em um imóvel ou curso. Esse é o espírito da regra. Só que, como estamos em um cenário de déficit (gastando mais do que arrecadando) há vários anos, os governos começaram a pedir recorrentemente o aval do Congresso para descumprir essa regra.

Quais gastos estão condicionados a esse aval do Congresso?

São R\$ 245 bilhões condicionados (à aprovação do descumprimento da regra de ouro). Nesse valor, tem R\$ 40,7 bilhões de Bolsa Família; R\$ 180,7 bilhões de Previdência Social; R\$ 2,2 bilhões do Fundo Nacional de Assistência Social; R\$ 17,7 bilhões de pagamento de sentenças judiciais; e R\$ 3,8 bilhões de encargos previdenciários. Ou seja, não é um Orçamento fácil. Ele está com uma série de condicionantes, assim como a gente viu no Orçamento deste ano, e isso traz incertezas em relação à execução dessa peça ao longo de 2025.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2024

COMBUSTÍVEL DO FUTURO: ALCKMIN ESPERA QUE PROJETO SEJA VOTADO NESTA TERÇA

Objetivo do texto, da pauta 'verde' do Planalto, é descarbonizar a matriz energética do transporte por meio do uso de biocombustíveis – negócio promissor que coloca as petroleiras e a bancada ruralista em rota de colisão

Por Isadora Duarte (Broadcast)

BRASÍLIA - O vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Geraldo Alckmin, disse que a expectativa é de que o projeto de lei do Combustível do Futuro (PL 528/2020) seja votado nesta terça-feira, 3. O objetivo do texto, que integra a pauta "verde" do Palácio do Planalto, é descarbonizar a matriz energética do transporte nacional por meio do uso de biocombustíveis – um negócio promissor que vem colocando as petroleiras e a bancada ruralista em rota de colisão. Em uma vitória do agronegócio e dos fabricantes de biocombustíveis, o relator manteve a adição de até 10% do biometano ao gás natural e não previu o combustível sintético fabricado pela Petrobras, chamado de R5, na fatia dedicada ao diesel verde.

“Precisamos descarbonizar, trocando o querosene de aviação por combustível sustentável de aviação (SAF) e com os veículos híbridos a partir do etanol”, afirmou Alckmin a jornalistas nos bastidores do Fórum Nordeste 2024, evento que debate o mercado de biocombustíveis em Recife. “O Combustível do Futuro considera o ciclo do poço à roda para efetivamente descarbonizar a cadeia com hidrogênio de baixo carbono, biogás e biometano.”

O projeto está pautado para votação na reunião extraordinária da Comissão de Serviços de Infraestrutura do Senado, com parecer favorável do relator senador Veneziano Vital do Rêgo (MDB-PB). Se passar na comissão, segue para o plenário da Casa e, se aprovado, retorna à Câmara para uma nova análise.



Projeto propõe o aumento da mistura do biodiesel ao óleo diesel, entre outras medidas Foto: Wilton Junior/Estadão

O projeto dispõe sobre a mobilidade sustentável, propõe o aumento da mistura do biodiesel ao óleo diesel e eleva o percentual mínimo obrigatório de etanol na gasolina. O projeto também cria os programas nacionais de combustível sustentável de aviação (SAF), diesel verde e biometano, além do marco legal de captura e estocagem geológica de dióxido de carbono.

A proposta inclui ainda a integração entre as políticas públicas RenovaBio, o Programa Mover e o Programa Brasileiro de Etiquetagem Veicular (PBEV). “A indústria tem interesse (no projeto). O Congresso não está funcionando normalmente, mas na hora que entrar na pauta, estamos otimistas”, disse Alckmin.

Alckmin voltou a afirmar que o Brasil é protagonista da transição energética e destacou iniciativas do governo de apoio à indústria sucroenergética. “O imposto para importação de etanol dos Estados Unidos estava em zero e aumentamos para 16%. Esse etanol não ia para o Sudeste e prejudicava a indústria do Nordeste”, afirmou o vice-presidente, sobre a elevação da tarifa de importação sobre o etanol norte-americano.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2024

PLANEJAMENTO: PROPOSTAS DE DESVINCULAÇÃO DE GASTOS VIRÃO NO TEMPO CERTO PARA NÃO ‘INTERDITAR DEBATE’

Segundo o secretário-executivo da pasta, Gustavo Guimaraes, há medidas em estudo pela equipe econômica, mas que não serão divulgadas para evitar o ‘debate acalorado’ sobre esse tema

Por Alvaro Gribel e Bianca Lima

BRASÍLIA – O secretário-executivo do Ministério do Planejamento e Orçamento, Gustavo Guimarães, afirmou nesta segunda-feira, 2, que há propostas em estudo para a desvinculação de despesas públicas, mas que elas não entraram na Proposta de Orçamento Anual de 2025 para não “interditar o debate”.

As despesas vinculadas têm pressionado o Orçamento, pois crescem acima do limite de gastos no arcabouço fiscal. Parte dos benefícios previdenciários – que vão bater a marca de R\$ 1 trilhão em 2025 –, por exemplo, são atrelados ao aumento do salário mínimo, assim como Benefício de Prestação Continuada (BPC). Já os pisos de saúde e educação crescem conforme a arrecadação do governo.

“A gente não vai antecipar ou anunciar quais vão ser as medidas, porque corre o risco de interditar o debate. A gente sabe que, pelo lado da despesa, o debate é ainda mais acalorado, porque há uma visão de que pode estar tirando ou reduzindo”, disse o secretário.



Segundo ele, o Orçamento enviado pelo governo expôs o desafio que há sobre esse assunto. Ele citou, por exemplo, os gastos com precatórios (dívidas judiciais da União), que vão passar de R\$ 100 bilhões, enquanto para os investimentos do PAC a previsão de gastos ficou em torno de R\$ 60 bilhões.

O secretário-executivo do Ministério do Planejamento e Orçamento, Gustavo Guimarães. Foto: Fabio Rodrigues-Pozzebom/ Agência Brasil

“A gente precisa avançar nessa (agenda) da integração e modernização das vinculações. Quais são as políticas? Isso vai ser apresentado no tempo certo, até para não interditar esse debate. Mas vão vir, está no Orçamento que está exposto o desafio que temos pela frente”, afirmou.

Guimarães questionou as críticas de que o Orçamento utiliza bases otimistas para o crescimento e a inflação, em comparação com os números projetados pelo mercado financeiro. Segundo ele, o governo precisa ter como referência os números do último relatório bimestral de receitas e despesas, enquanto economistas de bancos e consultorias têm mais liberdade para alterar os seus modelos, de acordo com os números do Boletim Focus (do Banco Central), por exemplo.

Ele entende que o Orçamento de 2025 tem um avanço ao propor uma agenda de cortes obrigatórios de R\$ 25,9 bilhões – que, segundo ele, é apenas o ponto de partida.

“Um agente de mercado pode simplesmente pegar o Focus hoje e atualizar todos os números. Em um pedaço do Orçamento, isso não cabe. Essas divergências que se via no Orçamento, acredito que estão menores no PLOA 2025. Um exemplo são as críticas que falam que revisão de gastos poderia ser maior. Como a gente colocou, os R\$ 26 bilhões é o mínimo que vai ser feito”, disse.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2024

ECONOMISTAS CRITICAM ‘VAIVÉM’ NA COMUNICAÇÃO DO BANCO CENTRAL EM REUNIÃO COM DIRETORES

Em encontro nesta segunda, economistas do mercado financeiro consideraram que falas públicas dos diretores da autoridade monetária precisam de ‘maior alinhamento’

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

Economistas do mercado financeiro que se reuniram com diretores do Banco Central na manhã desta segunda-feira, 2, criticaram as comunicações recentes de membros do Comitê de Política Monetária (Copom), avaliando que as falas públicas dos diretores da autoridade monetária precisam de “maior alinhamento”.

Um dos economistas presentes ao encontro disse ao Estadão/Broadcast, sob a condição de anonimato, que o tom geral foi de muita crítica à comunicação do BC. Uma parte dos presentes afirmou que os diretores do BC estão muito expostos e falando muito, enquanto outra parte cobrou algum alinhamento nas falas.

A avaliação dos presentes, no geral, foi de que a ata da reunião de setembro do Copom veio bastante hawkish, mas que, após a divulgação do documento, falas públicas do diretor de Política Monetária, Gabriel Galípolo, reforçaram esse tom mais duro, ao mesmo tempo que o presidente do BC, Roberto Campos Neto, teria feito declarações mais “suaves” sobre os próximos passos da política monetária.

As críticas levadas pelo mercado ao BC na reunião fazem eco a declarações de ex-diretores da autarquia, que, em evento da XP Investimentos, na última sexta-feira, também consideraram que a comunicação recente da autoridade monetária estaria “confusa”.

Outro analista presente na reunião, e que também falou sob a condição de anonimato, afirmou que houve uma crítica no sentido de que o BC estava com dificuldade de fazer a comunicação. A ata da última reunião foi bastante clara e objetiva, segundo esse analista, mas os discursos de diversos diretores acabaram trazendo ruídos e dificultando a leitura dos economistas sobre os próximos passos da política monetária e o que tem mais relevância para as decisões do Copom.

A maioria dos presentes na reunião desta manhã trabalha com um cenário de elevação de 0,25 ponto porcentual na taxa Selic em setembro, de acordo com um dos relatos ouvidos. Segundo outro economista, porém, houve, durante a reunião, comentários para ambos os lados, no sentido de que uma manutenção do juro em 10,5% também seria tecnicamente “justificável”.

Para um dos economistas, a parte dos presentes na reunião que dá como certa uma alta de 0,25 ponto na Selic em setembro atribui esse cenário à necessidade de haver coerência com falas recentes de Gabriel Galípolo e que agora “é preciso entregar” a elevação no juro básico.

A reunião aconteceu na sede do Banco Central em São Paulo, na Avenida Paulista, entre as 9h30 e as 11h, e contou com a participação dos diretores de Política Econômica, Diogo Guillen, e de Assuntos Internacionais e Gestão de Riscos Corporativos, Paulo Picchetti.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 02/09/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

AEROPORTO SANTOS DUMONT TERÁ INVESTIMENTOS DE R\$ 400 MILHÕES ATÉ 2027

Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, parte dos investimentos será destinada para implantação de um sistema de parada de aeronaves que visa reduzir possibilidade de acidentes

Por Fábio Couto, Valor — Rio



— Foto: Hermes de Paula/Agência O Globo

O aeroporto Santos Dumont vai receber R\$ 400 milhões em investimentos até 2027 a fim de atender ao crescimento da demanda de passageiros, aumentar a segurança nas operações e atualizar tecnologicamente o terminal. Segundo o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, parte dos investimentos será destinada para implantação de um sistema de parada de aeronaves que visa reduzir possibilidade de acidentes, conhecido pela sigla em inglês EMAS.

Os recursos também serão aplicados na reforma e ampliação de salas de embarque e desembarque remotas, substituição de escadas rolantes e elevadores e novo sistema de inspeção de bagagens, entre outras ações. “O EMAS é uma obra de mais de R\$ 130 milhões para ajudar na segurança nas operações do Santos Dumont. Era uma demanda de mais de 15 anos”, afirmou o ministro em cerimônia para anúncio de investimentos no Porto do Rio.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/09/2024

FUNDO DE MARINHA MERCANTE TERÁ 100% DOS RECURSOS PRESERVADOS, DIZ COSTA FILHO

Ministro de Portos e Aeroportos afirmou que no governo passado, dos R\$ 26 bilhões que estavam no caixa do fundo, R\$ 25 bilhões foram contingências, retornando para o caixa da União
Por Fábio Couto, Valor — Rio



Ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho — Foto: Foto: Wenderson Araujo/Valor

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse nesta segunda-feira (02) que os recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM) para este ano serão 100% preservados, algo estimado em R\$ 40 bilhões. Ou seja, não serão contingenciados.

Segundo ele, que participa de cerimônia de anúncio de investimentos no Porto do Rio, a decisão foi tomada em reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Costa afirmou que no governo passado, dos R\$ 26 bilhões que estavam no caixa do FMM, R\$ 25 bilhões foram contingências, retornando para o caixa da União. A reunião contou com o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, que validou a iniciativa, disse o ministro.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 02/09/2024

BELÉM TENTA RECUPERAR O TEMPO PARADO PARA ESTAR PRONTA ATÉ A COP30

Na capital paraense, sede da conferência em novembro de 2025, 80,2% da população não tem coleta de esgoto
Por Lillian Satomi, Para o Valor — São Paulo



Vista da cidade de Belém, no Pará, onde apenas 2,4% do esgoto coletado é tratado — Foto: Prefeitura Municipal de Belém

O Brasil receberá a 30ª Conferência das Partes da Convenção - Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (COP30), e Belém, que sediará o evento, corre contra o tempo para estar pronta até novembro de 2025. A COP, que reúne todos os anos líderes mundiais para discutir soluções sobre como conter o aquecimento global e oferecer alternativas sustentáveis para a vida, acontecerá em uma cidade onde 80,2% da população não tem coleta de esgoto e, apenas 2,4% do esgoto coletado, é

tratado, segundo dados do estudo do Instituto Trata Brasil.

“Belém está com obras do estado e da prefeitura, que estão caminhando com os projetos para atender a COP30. E, nós, da universidade, com plano de estudo de saneamento básico para os próximos 20 anos com foco na universalização dos serviços”, afirma José Almir Rodrigues Pereira, professor titular de saneamento da Universidade Federal do Pará e coordenador do Grupo de Pesquisa de Hidráulica e de Saneamento (GPHS).

A Companhia de Saneamento do Pará (Cosanpa) informa, por intermédio de sua assessoria de comunicação, que, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou um empréstimo de 314 milhões de reais para as obras da 2ª etapa da estação de tratamento de água do



Bolonha, principal sistema de abastecimento de água da região metropolitana de Belém, além da reforma de vários sistemas de distribuição de água não integrados ao complexo Bolonha.

Projetos de água e esgoto na 2ª etapa da estação de tratamento do Una, no distrito de Mosqueiro, em Belém, estão em andamento, e, quando concluída, será a segunda maior estação de tratamento no estado, segundo informações da Cosanpa. A empresa também está à frente da viabilização do Projeto de Desenvolvimento do Saneamento do Pará (Prodesan Pará), que recebeu investimentos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) no valor de 125 milhões de dólares, para obras de saneamento básico em Belém, Ananindeua e Marituba.

A assessoria de comunicação da Secretaria de Estado de Obras Públicas (Seop) informa que obras que envolvem macrodrenagem, saneamento, dragagem, limpeza e recuperação de 17 canais de Belém estão recebendo aporte de mais de 1 bilhão de reais. O estado já entregou mais de 3 quilômetros de canais revitalizados, como o canal do Tucunduba, o canal da Mundurucu e um trecho dos canais União, Timbó e Gentil Bittencourt.

A implantação do sistema de esgotamento sanitário na área do Complexo do Ver-o-Peso está recebendo investimentos de 15 milhões de reais e, na primeira etapa, serão construídos 4 mil metros de rede coletora de esgoto sanitário e 290 ligações domiciliares. Atualmente, o esgoto sanitário é descartado nas águas da Baía do Guajará sem nenhum tratamento. As informações são da assessoria de comunicação da Seop.

Todas estas obras, tanto da Cosanpa quanto da Seop, no final, quando estiverem concluídas, beneficiarão mais de 4 milhões de pessoas. Entretanto, as assessorias não informaram um prazo de conclusão para nenhuma delas.

Já o estudo do Instituto Trata Brasil mostra que, em coleta de esgoto, Belém só está melhor que Porto Velho e Macapá, e, no tratamento de esgoto, só Porto Velho é pior que a capital paraense. Isso porque, no período de 2018 a 2022, da região norte, o Pará foi o estado que mais investiu em água e esgoto, cerca de 1,7 bilhão de reais. Desse montante, 305 milhões de reais vieram do prestador de serviço, 329 milhões de reais do município, e mais de 1 bilhão de reais do estado. “Agora estamos trabalhando no novo plano para Belém, apontando os principais problemas, definindo as melhores alternativas e elencando as prioridades. Também estamos estabelecendo o investimento ano a ano e para o quê precisa. Dividimos a cidade em áreas e qual o melhor caminho para cada uma delas”, explica Rodrigues Pereira.

“Belém foi muito forte e desenvolvida na época da borracha (conhecida como a “Belle Époque Amazônica”, que foi de 1890 a 1920), mas depois, passou o século 20 sem receber aporte, por isso esse déficit tão grande em infraestrutura”, diz o professor. Até o descarte do resíduo sólido é um grande problema para a cidade. “O aterro sanitário de Marituba (que atende Belém, Ananindeua e Marituba) está quase no limite de sua capacidade e ainda não está sendo construído o novo. Sem falar que está na justiça o seu funcionamento, que já deveria ter encerrado (o contrato com o consórcio que o administra) e foi prorrogado até fevereiro do ano que vem”, completa o professor. O consórcio que ganhou a licitação e começou a operar em abril deste ano, chamado de Ciclus Amazônia, será o responsável pela construção de um novo aterro sanitário bioenergético na região metropolitana de Belém.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 02/09/2024

ENTRADA DE NOVOS CONSUMIDORES DEPENDE DE TARIFAS

Regulamentação da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD) e preparo das transportadoras de gás no Brasil para receber consumidores industriais são gargalos

Por Robson Rodrigues — De São Paulo

O ano de 2024 deve significar um ponto de inflexão no mercado de gás no Rio de Janeiro, não apenas pelo avanço do ambiente regulatório, mas pela expectativa de mais oferta e entrantes em



busca do combustível para uso em diversos ramos de atuação. Ainda assim, é um processo novo e com demandas que precisam ser atendidas, como a regulamentação da Tarifa de Uso do Sistema de Distribuição (TUSD).

Além disso, as transportadoras de gás no Brasil ainda não estão totalmente preparadas para receber consumidores industriais. O mercado livre de gás é o segmento em que o consumidor pode escolher o seu fornecedor e estabelecer contratos por prazo ou preço sem estar necessariamente vinculado a uma distribuidora local.

A Lei do Gás e o movimento de regulação federal e estadual foram importantes para a Shell Energy Brasil obter os benefícios da abertura. A empresa fechou contratos de fornecimento para grandes indústrias consumidoras de gás, como Biancogres, Vale e Suzano, e prevê que esses tipos de contratos serão mais frequentes.

O presidente da Shell Energy, Rodrigo Soares, diz que empoderar o consumidor para que ele tenha o direito de escolher seu fornecedor, prazo e tipo de energia é essencial, mas pondera que ainda é preciso criar um padrão de contratação que dê ao consumidor a flexibilidade necessária.

“O setor de gás natural vem crescendo no Brasil e, em 2023, bateu recorde na produção, com 150 milhões de m³/dia, além de ter diminuído em 20% as importações (...). A abertura do mercado em 2019 trouxe novos agentes, que hoje representam 20% do mercado brasileiro, contra 1% há cinco anos”, diz.

A NTS (Nova Transportadora do Sudeste) fechou parceria com a CSN e diz estar preparada para a chegada de novos clientes, seja para a contratação de transporte de gás na entrada, saída ou até ambos. Segundo o diretor comercial da NTS, Helder Ferraz, a companhia vem auxiliando nos devidos esclarecimentos sobre as tarifas de contratação e modelos existentes para um cenário que começa a se desenvolver no país.

“Cabe destacar o potencial de geração de gás natural do Estado do Rio de Janeiro. O momento atual contribui para a segurança energética regional e há um horizonte de possibilidades para novos negócios, após a construção do Gasig [Gasoduto Itaboraí-Guapimirim] e demais projetos ligados à Rota 3 do Pré-sal”, afirma Ferraz.

O acordo firmado pela CSN contou ainda com a petroleira portuguesa Galp no fornecimento de gás. O diretor de gás natural empresa, Thiago Arakaki, diz que a parceria é um marco para as operações da companhia e está otimista em busca de novos parceiros.

Outras regiões do Brasil, como Bahia, Sergipe, Espírito Santo e Minas Gerais, já vivem suas primeiras experiências com o mercado livre de gás. Em Sergipe, a Eneva busca novos contratos de gás para aproveitar capacidade ociosa de seu terminal de regaseificação e fornecer gás natural liquefeito (GNL) importado. Ainda este ano, o terminal de GNL do Porto de Suape, em Pernambuco, da Oncorp, será conectado ao terminal da TAG.

Recentemente a New Fortress Energy (NFE) inaugurou um terminal de GNL em Santa Catarina, com aportes de R\$ 500 milhões. Este é o primeiro da região Sul do Brasil, e já tem contrato firmado com a TBG (Transportadora Gasoduto Brasil-Bolívia) para fornecimento de gás por meio da sua conexão com o Gasoduto Brasil-Bolívia (Gasbol). O mercado considera a possibilidade da indústria utilizar o gás de Vaca Muerta, na Argentina.

O gasoduto da Subida da Serra, da Comgás e que interliga a Baixada Santista ao restante do Estado de São Paulo, também deve aumentar a oferta de gás ao mercado, mas o empreendimento está no centro de um impasse federativo entre Arsesp e ANP sobre a definição se a infraestrutura é de distribuição ou de transporte.

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

GRUPO CBO ADQUIRE CRÉDITOS DE CARBONO E I-RECS DA ENEL PARA COMPENSAÇÃO DE EMISSÕES

Da Redação Offshore 29/08/2024 - 18:00



A Enel Trading, comercializadora do Grupo Enel, viabilizou a aquisição de créditos de carbono de usinas da Enel Green Power pelo Grupo CBO, empresa do segmento de apoio marítimo. O contrato firmado entre as empresas prevê a compensação das emissões das embarcações da CBO por meio de créditos de carbono, assim como a compensação das emissões de três unidades administrativas em Niterói, São Gonçalo e Macaé, através de Certificados Internacionais de Energia Renovável (I-RECs).

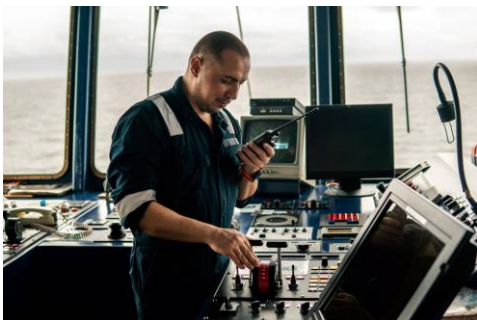
Além dos créditos de carbono, o contrato inclui a aquisição de 1.944 I-RECs, que garantem que a energia fornecida ao Grupo CBO é originada de fonte renovável. Em 2023, o Grupo CBO já havia firmado um contrato semelhante com a Enel para compensar as emissões de gases de efeito estufa de suas embarcações.

Os créditos de carbono adquiridos pelo Grupo CBO totalizaram 95.493 CERs (Reduções Certificadas de Emissões), o que certifica a compensação de suas emissões em 2023. A Enel Trading oferece créditos de carbono garantidos pela geração de energia limpa em usinas eólicas da Enel Green Power, que estão registradas no padrão de certificação MDL (Mecanismo de Desenvolvimento Limpo).

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2024

MARINHA CREDENCIA FEMAR PARA CURSO VOLTADO PARA APERFEIÇOAMENTO DE OFICIAL DE NÁUTICA

Por Danilo Oliveira Navegação 29/08/2024 - 17:46



Arquivo/Divulgação

Portaria da autoridade marítima prevê que fundação poderá, por quatro anos, ministrar módulo, independente da natureza — Prepom, extra-Prepom ou extra-FDEPM

A Diretoria Geral de Navegação (DGN) da Marinha do Brasil credenciou a Fundação de Estudos do Mar (Femar) para ministrar o curso de Aperfeiçoamento para Oficial de Náutica, independente da natureza do curso, seja do Programa de Ensino Profissional Marítimo para Aquaviários (Prepom-Aquaviários), do extra-Prepom ou não custeado pelo Fundo de Desenvolvimento do Ensino Profissional Marítimo (extra-FDEPM).

O curso será executado no município do Rio de Janeiro (RJ), sob a supervisão do Centro de Instrução Almirante Graça Aranha (Ciaga), na qualidade de órgão de execução (OE) vinculado. A Femar deverá seguir as recomendações e as prescrições do módulo 1 da Normam-102/DPC. Para aplicação do curso, há necessidade de celebração do acordo de credenciamento.

A realização do curso dependerá de expressa autorização da Diretoria de Portos e Costas (DPC), por solicitação do OE vinculado, mediante cumprimento das condições técnicas que fundamentaram o credenciamento e/ou do desempenho apresentado na realização do curso, com atenção especial

às validades dos convênios firmados com instituições que proporcionem a realização de partes práticas dos cursos em laboratórios e simuladores.

Ao término do curso autorizado, a Femar deverá enviar ao OE vinculado a relação dos alunos aprovados, com o respectivo aproveitamento, a fim de possibilitar a emissão da ordem de serviço e do certificado correspondente. O credenciamento é válido pelo período de quatro anos, a partir da última quarta-feira (28), data de publicação da portaria no Diário Oficial da União (DOU), não podendo ser prorrogado.

A Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac) avalia que essa é uma iniciativa importante pois o Ciaga tem oferecido poucas vagas para aperfeiçoamento e isto tem dificultado a formação de imediatos e comandantes. “Nosso estudo tratou de oficiais sem definir o nível, mas temos dificuldade nos níveis mais altos e a medida é importante”, comentou o diretor-executivo da Abac, Luis Fernando Resano.

Empresas de navegação identificam uma demanda crescente por marítimos nos segmentos de cabotagem e de apoio marítimo, com alguns relatos de dificuldades de contratação de marítimos brasileiros. Um estudo da Fundação Vanzolini, contratado pela Abac e pelo Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima e da Associação Brasileira das Empresas de Apoio Marítimo (Syndarma/Abeam), indicou uma possível falta de oficiais num horizonte próximo.

As duas entidades sugerem, entre outras propostas, a atualização das demandas a fim de atender às reais necessidades do setor. No radar estão demandas da cadeia de petróleo e gás, o crescimento anual da cabotagem e novas demandas, como a futura logística de suporte a parques eólicos offshore. Somente no apoio marítimo, há uma expectativa de que a frota alcance 500 embarcações até o final do ano, ante cerca de 440 operando em águas jurisdicionais brasileiras (AJB) atualmente.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2024

SUPER TERMINAIS APRESENTA OPERAÇÃO DE R\$ 15 MILHÕES PARA MANTER LOGÍSTICA NA ZONA FRANCA DE MANAUS DURANTE A SECA

Da Redação Portos e logística 29/08/2024 - 19:36



O Super Terminais, terminal privativo no Polo Industrial de Manaus, participou na última quarta-feira (28) da 7ª Reunião da Comissão CIEAM de Logística, que reuniu representantes da indústria amazense, empresários e autoridades. Durante o encontro, foram discutidas estratégias logísticas para garantir o abastecimento e escoamento de insumos na Zona Franca de Manaus, em resposta à seca que afeta a região.

O diretor do Super Terminais, Marcello Di Gregorio, apresentou a Operação Itacoatiara, uma iniciativa com investimento de R\$ 15 milhões, destinada a mitigar os impactos da seca e assegurar a continuidade das operações no Polo Industrial de Manaus. O investimento inclui a aquisição de equipamentos, estudos de batimetria e solo, além de cobrir despesas operacionais como transporte, alojamento e alimentação dos funcionários.

A operação busca manter o abastecimento de insumos e o escoamento da produção local, contribuindo para a estabilidade econômica e a preservação de empregos na região. A reunião também serviu para alinhar expectativas e esclarecer dúvidas com representantes da indústria e autoridades presentes. O presidente-executivo do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (CIEAM), Dr. Lúcio Flávio, e o coordenador da Comissão CIEAM de Logística, Augusto Rocha, comentaram sobre a relevância da operação para a logística da Zona Franca de Manaus e seu impacto no enfrentamento da seca no Amazonas.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 30/08/2024

PORTARIA FACILITA EMISSÃO DE DEBÊNTURES DE INFRAESTRUTURA PARA SETORES PORTUÁRIO E AEROPORTUÁRIO

Da Redação Portos e logística 29/08/2024 - 17:58



Nesta quinta-feira (29), o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, assinou na sede da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), em São Paulo, a portaria que regulamenta o Decreto 11.964/2024. O decreto estabelece critérios para facilitar a emissão de debêntures de infraestrutura, consideradas um novo marco para os investimentos nos setores portuário e aeroportuário do Brasil.

Segundo o ministro, a iniciativa visa desburocratizar o processo, acelerar a carteira de investimentos e oferecer maior previsibilidade ao setor. A expectativa é que, nos próximos 24 meses, sejam assinadas debêntures que somam mais de R\$ 20 bilhões. A portaria permitirá que a emissão das debêntures para financiar investimentos em infraestrutura portuária e aeroportuária seja realizada sem a necessidade de autorização prévia do Ministério, reduzindo o tempo de espera atualmente de dois a três meses.

A secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, afirmou que o processo de análise dos projetos poderá ser concluído em até um dia útil, tornando-o mais atraente para investidores. O Secretário Nacional de Aviação Civil, Tomé Franca, destacou que a medida deve aumentar os investimentos no setor, principalmente na aviação e nos portos.

A portaria também prevê que o formulário eletrônico necessário para iniciar o processo deverá ser preenchido por meio do site Gov.BR. Após o preenchimento, será emitido um número de protocolo, e o emissor poderá registrar a oferta pública da debênture na Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Durante a análise da CVM, o investidor terá até 30 dias úteis para obter uma declaração da ANAC ou da Antaq, comprovando que o investimento está vinculado a um contrato vigente e operacional. A portaria será publicada no Diário Oficial da União na sexta-feira, 30 de agosto.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2024

NORSUL AMPLIA FROTA COM CHEGADA DO NAVIO 'BABITONGA BAY'

Da Redação Navegação 29/08/2024 - 19:00



Foto: Heiner Trappmann (Divulgação/Marine Traffic)

A Norsul anunciou a incorporação do Babbitonga Bay à sua frota. Construído em 2015, o navio multipropósito do tipo handysize tem capacidade para até 39 mil toneladas de porte bruto e está equipado com cinco porões de carga e quatro guindastes, cada um com capacidade de içar até 36 toneladas. A embarcação atracou em Vitória (ES) no dia 16 de agosto e será integrada às operações da Norsul, especialmente no transporte de produtos siderúrgicos.

Com a adição do Babbitonga Bay, a frota própria da Norsul passa a contar com 20 ativos, incluindo navios, empurradores e barças oceânicas. A nova embarcação deve contribuir para aumentar a eficiência e a capacidade das operações logísticas da empresa, que atualmente utiliza quatro barças oceânicas e dois empurradores, além de outro navio multipropósito, o Pio Grande, construído em 2012, na rota de transporte de bobinas de aço.

A Norsul, empresa brasileira de navegação e integração logística com sede no Rio de Janeiro, possui 60 anos de experiência em cabotagem no Brasil. Em 2023, transportou 16 milhões de toneladas de granéis sólidos e líquidos, com receita de R\$ 1,5 bilhão. A empresa possui 19 embarcações próprias destinadas à cabotagem e ao longo curso e opera com bases de apoio nos estados do Rio de Janeiro, Espírito Santo e Santa Catarina.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2024

PROPOSTA QUE AFETA INDÚSTRIA DE FUNDOS PODE PREJUDICAR ESTALEIROS EM RECUPERAÇÃO JUDICIAL

Por Danilo Oliveira Indústria naval 29/08/2024 - 17:46



Arquivo/Divulgação

Tributaristas acreditam que nova carga tributária pode reduzir fluxo de capital e dificultar acesso de empresas de diferentes segmentos que estão em processo de reestruturação ou RJ

A regulamentação da Reforma Tributária (PLP 68/2024) voltou à pauta do Congresso com força e uma proposta tem preocupado a indústria de fundos que investem em companhias em reestruturação ou em recuperação judicial.

O texto prevê que os fundos exclusivos passem a ter tributação similar à submetida aos demais fundos. O segmento, conhecido como 'special situations', tem um patrimônio de, pelo menos, R\$ 50 bilhões. Para analistas ouvidos pela Portos e Navios, essa proposta que afeta a indústria de fundos também pode prejudicar estaleiros que estão em recuperação judicial.

A advogada tributarista Vitória Dequech destaca que a Lei 14.754/2023, que alterou a tributação de fundos de investimento, pode prejudicar os estaleiros que estão nessa situação, especialmente aqueles que dependem de fundos especializados em 'special situations'. Com a legislação, em vigor desde 1º de janeiro de 2024, esses fundos entraram no chamado regime de 'come-cotas', que cobra imposto de renda sobre a rentabilidade duas vezes ao ano: 20% para investimentos de curto prazo (até um ano) e 15% para os de longo prazo. Antes, até o final de 2023, o IR só era deduzido no resgate dos recursos de forma regressiva.

O aumento na tributação pode reduzir o retorno líquido dos investidores, tornando esses fundos menos dispostos a investir em empresas em reestruturação, como estaleiros, o que pode dificultar a captação de recursos necessários para a recuperação. Vitória observa que os fundos que se concentram em 'special situations' são especialmente projetados para aproveitar oportunidades em empresas que enfrentam dificuldades financeiras, muitas vezes fornecendo o capital necessário para a reestruturação.

Com a nova carga tributária, esses fundos se tornam menos atrativos e os investidores podem, então, optar por alternativas com menor risco e melhor perfil tributário, o que pode reduzir o fluxo de capital para empresas que precisam de reestruturação. Os estaleiros em recuperação judicial dependem frequentemente de financiamento de fundos de investimento para implementar seus planos de reestruturação e manter suas operações em funcionamento. "A diminuição de recursos financeiros disponíveis pode tornar mais difícil para os estaleiros cumprirem com seus planos de recuperação judicial, aumentando o risco de insolvência", analisou Vitória, que atua pelo escritório Ballstaedt Gasparino Advogados.

Vitória entende que estes novos desafios para estaleiros em recuperação judicial exigem uma reavaliação cuidadosa das estratégias de financiamento e operações para garantir a sustentabilidade e o sucesso a longo prazo. Segundo a advogada, tanto os gestores de fundos quanto os estaleiros vão precisar ajustar suas estratégias para se adaptarem às mudanças impostas pela nova lei.



Para o sócio de tributário do escritório Souza Okawa, Francisco Leocádio, o incremento da carga tributária pela cobrança do IBS e da CBS aumentaria o custo de captação de recursos, prejudicando potencialmente o setor. A preocupação, segundo o advogado, é legítima, na medida em que o projeto de lei de regulamentação da reforma tributária prevê, como exemplo de fornecedor, os fundos de investimento.

Ele avalia que os fundos de investimento não têm personalidade jurídica e não são tributados pelo IRPJ, CSLL, Pis/Cofins ou ISS. Atualmente, a tributação recai sobre os cotistas em cima dos ganhos e rendimentos. Nesse sentido, o receio é de que, ao enquadrar os fundos como 'fornecedores' de bens ou serviços, suas operações sejam consideradas tributáveis.

“Os administradores e gestores de fundos também terão a sua carga tributária elevada, sujeitando-se às alíquotas aplicáveis aos serviços financeiros, o que poderá ensejar aumento das taxas de administração, gestão e custódia, tornando as estruturas mais caras”, acrescentou Leocádio.

A Gallagher percebe algumas empresas do mercado de construção naval em situação de recuperação judicial, o que impactaria, em tese, a atratividade para estes fundos diante do cenário atual. “Como estamos em um momento de retomada, entendo que não ficaria tão atrativo para estes fundos. O principal motivo é que os estaleiros dependem de demandas de construção, algo que não está totalmente sacramentado”, analisou Guilherme Mattoso, head de marine da Gallagher Brasil.

No caso da reforma tributária, a Gallagher entende que, caso estes fundos sejam alterados, seria interessante existir uma exceção, mantendo a mesma remuneração no caso de investimentos em uma empresa de recuperação judicial e, principalmente, onde a indústria seja de interesse nacional. “É estratégico e economicamente interessante termos uma frota de cabotagem, navios e embarcações offshore de bandeira brasileira”, ressaltou Mattoso.

Medida provisória

Nesta semana, o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore manifestou apoio à medida provisória anunciada pelo governo que permite a depreciação acelerada de ativos no setor naval, por meio de vantagens fiscais que estimulam investimentos e fortalecem a competitividade do setor. Para o Sinaval, com a implementação da MP 1.255/2024 no Brasil, as empresas brasileiras de navegação (EBNs) que optarem por construir no país poderão deduzir do IRPJ (Imposto de Renda Pessoa Jurídica) os encargos de depreciação do navio de forma acelerada, melhorando assim a atratividade do projeto.

Os estaleiros consideram que a ampliação desse benefício ao setor naval é um passo importante para revitalizar a indústria, promover a geração de empregos e impulsionar o desenvolvimento econômico do país. De acordo com o Sinaval, um mecanismo semelhante já está em vigor no Brasil através da Lei 11.196/05 (“Lei do Bem”), aplicado a ativos vinculados à pesquisa, desenvolvimento e inovação (PD&I).

A MP encaminhada pelo governo ao Congresso Nacional autoriza a concessão de quotas diferenciadas de depreciação acelerada para navios-tanque (NTs) novos construídos no Brasil empregados exclusivamente em atividades de cabotagem de petróleo e derivados. De acordo com a MP, a renúncia fiscal decorrente da depreciação acelerada para essas embarcações estará limitada a R\$ 1,6 bilhão e terá vigência a partir de 1º de janeiro de 2027 até 31 de dezembro de 2031.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2024

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES EM TUPS CRESCE 7,2% NO 1º SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 29/08/2024 - 19:04

A movimentação de contêineres nos terminais portuários privados do Brasil avançou 7,2% no primeiro semestre de 2024 em comparação ao mesmo período de 2023, totalizando 2,4 milhões de TEUs, segundo levantamento da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) com base nos dados da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).



Divulgação

Entre os terminais autorizados, destacaram-se o Porto Itapoá, com o maior crescimento entre os Terminais de Uso Privado (TUPs), registrando 25,3%, seguido pela DP World Santos (19,8%) e o Porto de Pecém (7,6%). Tanto o Porto de Pecém quanto o Porto Itapoá foram premiados na categoria Crescimento da Movimentação de Contêineres em 2023.

A expectativa é que a participação dos TUPs na movimentação de contêineres continue crescendo nos próximos anos, podendo ultrapassar 40% da participação nacional. A Imetame deverá iniciar suas operações com contêineres em breve, enquanto a Portonave, maior movimentadora de contêineres entre os TUPs nos últimos cinco anos, está investindo na adequação do seu berço para receber navios maiores, de 366 a 400 metros.

Em junho de 2024, a Portonave atingiu uma produtividade média de 118 Movimentos por Hora (mph), um aumento de cerca de 40% em relação ao ano anterior. Além disso, o Porto Chibatão manteve-se entre os TUPs com maior movimentação de contêineres, com um crescimento de 0,3%, mesmo enfrentando a grande seca na região Norte.

Na movimentação de contêineres por cabotagem, os terminais privados registraram um crescimento de 13,8% no primeiro semestre de 2024 em comparação ao mesmo período do ano anterior, contribuindo para a redução do transporte rodoviário.

Os terminais autorizados também apresentaram crescimento na movimentação de granéis sólidos, com um total de 241,6 milhões de toneladas movimentadas entre janeiro e junho de 2024, representando um avanço de 3,24% em relação ao primeiro semestre de 2023. As mercadorias com maior crescimento percentual foram Farinha de Trigo (148,6%), Ferro e Aço (127%) e Trigo (51,6%).

No primeiro semestre de 2024, três dos cinco portos brasileiros que mais movimentaram cargas, em volumes absolutos, foram terminais autorizados: Terminal Marítimo Ponta da Madeira (MA), Terminal de Tubarão (ES) e Terminal Aquaviário de Angra dos Reis (RJ), todos associados à ATP. Juntos, eles movimentaram 144,8 milhões de toneladas, representando quase 23% da movimentação portuária do país, considerando portos organizados e terminais autorizados.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 30/08/2024



MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 02/09/2024