

INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 091/2024
Data: 05/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
ÁGUA DE LASTRO: NAVIOS NO PORTO DE SANTOS DEVEM ESTAR EM CONFORMIDADE COM AS REGRAS.....	4
TCU REAFIRMA QUE TAXA DE MANUSEIO DE TERMINAL NOS PORTOS BRASILEIROS É IRREGULAR.....	5
GOVERNO FEDERAL DEFINE INVESTIMENTO DE QUASE R\$ 100 MILHÕES NO RIO AMAZONAS.....	6
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF	7
AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA CERIMÔNIA DE CONCLUSÃO DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE PETROLINA.....	7
FORTELECIMENTO - NOVA PORTARIA PRIORIZA FINANCIAMENTOS PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL EM ESTALEIROS BRASILEIROS.....	8
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	9
RODOVIAS - LEILÃO EM DOSE DUPLA: APROVAÇÃO NA ANTT DOS PROJETOS DE CONCESSÃO DOS LOTES 3 E 6 DO PARANÁ AGILIZA CERTAME PARA DEZEMBRO.....	9
BE NEWS – BRASIL EXPORT	10
EDITORIAL – FREE FLOW: UM IMPORTANTE AVANÇO NA MOBILIDADE ESTADUAL.....	10
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	10
<i>THC2: proibição manda 1</i>	11
<i>THC2: proibição manda 2</i>	11
<i>THC2: proibição manda 3</i>	11
<i>Pets em voo</i>	11
<i>Hidrogênio verde</i>	11
NACIONAL - VOTAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DOS PORTOS ESTÁ PREVISTA PARA OUTUBRO.....	11
REGIÃO NORTE - MPOR ASSINA CONTRATAÇÃO PARA DRAGAGEM DA HIDROVIA DO RIO AMAZONAS.....	13
NACIONAL - ANAC E ANP FIRMAM ACORDO PARA REGULAMENTAÇÃO DO SAF.....	14
NACIONAL - CAPACIDADE DE GERAÇÃO SOLAR AUMENTA COM USINAS NO CEARÁ E EM SÃO PAULO.....	15
REGIÃO NORDESTE - PROJETO DO GOVERNO AUTORIZA CRIAÇÃO DE COMPANHIA DOCAS DE ALAGOAS.....	16
REGIÃO SUDESTE - PRIMEIRO PÓRTICO FREE FLOW DE SÃO PAULO COMEÇA A OPERAR.....	17
REGIÃO SUDESTE - TARCÍSIO DESTACA SUSTENTABILIDADE EM ANÚNCIO DE R\$ 5,5 BI DA GM.....	18
REGIÃO SUDESTE - VIRACOPOS RECEBE EQUIPAMENTOS PARA JOGO FUTEBOL AMERICANO.....	19
BAHIA ECONÔMICA - BA	19
DESVALORIZAÇÃO DE COMMODITIES FAZ SUPERÁVIT COMERCIAL RECUAR EM AGOSTO.....	19
EMPRESAS DE TRANSPORTE RELATAM PREJUÍZO FINANCEIRO COM CRISE CLIMÁTICA.....	21
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP	21
ELDORADO BRASIL ELEVA SUA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA COM EBLOG, AUMENTANDO PRODUTIVIDADE EM 30%.....	21
SUZANO MIRA EM EXPANSÃO INTERNACIONAL SOB NOVA LIDERANÇA.....	22
ZPE E INVESTIMENTOS NO PORTO TRARÃO NOVO PERFIL ECONÔMICO REGIONAL.....	23
A REVOLUÇÃO DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA: PORTO HACK SANTOS 2024.....	27
ANVISA ESCLARECE SOBRE TRATAMENTOS ADMINISTRATIVOS NA IMPORTAÇÃO DE INSUMOS.....	27
EXPORTAÇÃO DA INDÚSTRIA MÉDICA ATINGE US\$ 527 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE.....	28
PROPOSTA ISENTA PAINÉIS SOLARES DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO.....	29
JORNAL O GLOBO – RJ	29
ALCKMIN DESCARTA RISCO DE FALTAR ENERGIA NO BRASIL, MAS RECONHECE MAIOR SECA DESDE 1950.....	29
LULA DIZ QUE ACORDO COM VALE SOBRE DESASTRES EM MINAS GERAIS SERÁ RESOLVIDO ATÉ OUTUBRO.....	30
CONTAS PÚBLICAS REGISTRAM DÉFICIT DE R\$ 9,3 BI EM JULHO.....	31
PREJUÍZO DE MAIS DE R\$ 9 BI: NAVE STARLINER, DA BOEING, ESTÁ PRONTA PARA DEIXAR A ESTAÇÃO ESPACIAL SEM SUA TRIPULAÇÃO.....	33
MAIOR BATERIA DO MUNDO: EMPRESA CONSTRÓI SISTEMA QUE ARMAZENA 8.500 MEGAWATTS-HORA DE ENERGIA; ENTENDA.....	34
ANTAQ DÁ 15 DIAS PARA EMPRESA CANADENSE EXPLICAR SUPOSTO USO IRREGULAR DE NAVIO EM CABOTAGEM.....	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	36
GOVERNO LULA FICARÁ SEM DINHEIRO PARA PAGAR ÚLTIMA PARCELA DO AUXÍLIO GÁS SE CORTE NÃO FOR REVERTIDO.....	36
‘NÃO HÁ VONTADE POLÍTICA, E NÃO É DE LULA’, DIZ TEBET SOBRE REFORMA ESTRUTURAL NOS GASTOS ESTE ANO.....	37
DEVERÍAMOS ESTAR FAZENDO MAIS PARA PROMOVER A ECONOMIA VERDE ATÉ A COP-30, DIZ PEDRO WONGTSCHOWSKI.....	42
AUDITORES-FISCAIS DA RECEITA INICIAM OPERAÇÃO-PADRÃO NAS ADUANAS; SAIBA O QUE PODE SER AFETADO.....	44
PRESSÃO DE GASTOS COM PREVIDÊNCIA PODE LEVAR A NOVO BLOQUEIO NO ORÇAMENTO ESTE MÊS, DIZ CERON.....	45
INEFICIÊNCIAS NO SETOR ELÉTRICO CUSTARÃO R\$ 100 BI NA TARIFA DE ENERGIA EM 2024, DIZ ESTUDO.....	46



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 091/2024
Página 3 de 61
Data: 05/09/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br

ANÁLISE - SABATINA ADIADA DE GALÍPOLO MOSTRA DIFICULDADE DO GOVERNO, MAS É INÓCUA PARA RESULTADO DO COPOM.....	48
VALOR ECONÔMICO (SP).....	49
SECA JÁ ELEVA CUSTO DE PRODUÇÃO NA ZONA FRANCA DE MANAUS.....	49
INFRAESTRUTURA DA REGIÃO AMAZÔNICA SOFRE EFEITOS DA SECA NOS GRANDES RIOS.....	49
SEDE DA COP30, BELÉM ESPERA AVANÇAR ALÉM DAS COMMODITIES.....	51
TCU REAFIRMA ILEGALIDADE DE TAXA SOBRE CONTÊINERES.....	53
AGÊNCIA BRASIL - DF.....	54
ONS APROVA AÇÕES PREVENTIVAS PARA GARANTIR OFERTA DE ENERGIA NO PAÍS.....	54
PORTAL PORTOS E NAVIOS.....	56
JAN DE NUL VÊ BOM MOMENTO PARA DRAGAGENS MARÍTIMAS E FLUVIAIS.....	56
PORTO DE SÃO FRANCISCO MOVIMENTA 9,9 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024.....	57
PORTOCEL FAZ EMBARQUE INÉDITO DE CAFÉ.....	57
APS ADERE AO PACTO PELA DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO NAS EMPRESAS ESTATAIS FEDERAIS.....	58
PORTOS DO ARCO NORTE AMPLIAM IMPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES.....	59
SENADO APROVA PL SOBRE HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO DE CARBONO.....	60
ARMAC MOVIMENTA MAIS DE 1,5 MILHÃO DE TONELADAS DE FERTILIZANTES NO 1º SEMESTRE.....	60
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA.....	61
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	61



A TRIBUNA DIGITAL (SP)

ÁGUA DE LASTRO: NAVIOS NO PORTO DE SANTOS DEVEM ESTAR EM CONFORMIDADE COM AS REGRAS

Apenas uma empresa pode emitir atestado, o que pode caracterizar monopólio, segundo especialista
Por Ted Sartori



A água de lastro é coletada em portos e estuários de todo o mundo e armazenada de forma inversamente proporcional à quantidade de carga, para dar estabilidade ao navio (Carlos Nogueira/AT)

Desde o último dia 21, todos os navios devem apresentar atestado de conformidade com as regras internacionais de destinação das águas de lastro, segundo determinação da Autoridade Portuária de Santos (APS), e emitido por empresas credenciadas junto à APS. Caso não haja o documento, as embarcações não poderão atracar. Porém, apenas uma empresa está apta para isso no órgão, o que pode caracterizar monopólio, segundo a advogada especialista em Direito Marítimo e colonista de A Tribuna Cristina Wadner.

O primeiro impacto desta norma é financeiro, porque não há opção de escolha. Não temos três empresas cobrando valores distintos, mas uma única que presta esse serviço (na APS). E o armador não tem a opção de continuar seguindo o rito anterior por amostragem, ou seja, deve seguir esta norma, que já está vigente", analisa Cristina.

Para exemplificar, a advogada fez um paralelo com uma concessão de serviço público. "No serviço de telefonia temos algumas escolhas de operadoras, cada qual com a sua tarifa, seus serviços, que atendem determinadas necessidades dos consumidores. Nesse caso, não temos esta concorrência. Agora, se há uma concorrência, existe uma disputa de preço. Então, o grande ponto que decorre da norma, e que acredito que deve ser debatido e questionado, é a questão dos armadores ficarem sem opção de escolha porque só há uma empresa credenciada e o atestado tem que ser apresentado somente pelas empresas credenciadas, o que pode caracterizar um monopólio", explica.

O que é

A água de lastro é coletada em portos e estuários de todo o mundo e armazenada de forma inversamente proporcional à quantidade de carga, para dar estabilidade ao navio. Quanto menos carga, mais água de lastro. Ela é essencial para a segurança da navegação, principalmente quando os navios estão sem ou com pouca carga. Para que possam manter suas hélices propulsoras submersas, é utilizado um peso líquido em tanques localizados nos porões. Após suficientemente carregado, o navio a descarta.

A APS credenciou um sistema remoto de fiscalização, que utiliza inteligência artificial, GPS e outras ferramentas de tecnologia que permitem constatar se os navios descartaram a água de lastro nas áreas permitidas ou passaram a adotar o sistema de filtragem, procedimentos determinados pela Organização Marítima Internacional (IMO, da sigla em inglês) e em atenção à Normam 401/DPC da Marinha do Brasil. Antes desta tecnologia, a fiscalização dos navios era feita por amostragem, com base nas informações dadas pelos comandantes dos navios.

A norma baixada pela Autoridade Portuária serve para fazer frente ao problema mundial de bioinvasão por espécies exóticas, que ameaça a vida marinha e já vem causando sérios danos

ambientais e sociais, pois também afeta a pesca de subsistência de populações costeiras, inclusive no Brasil.

“A nova normativa da Autoridade Portuária é extremamente relevante e acertada, pois ela cuida justamente do sentido de todas as normas do ambiente, atendendo nosso Direito interno que já consta na Constituição Federal, que nos dá como garantia fundamental o direito de viver no meio ambiente equilibrado”, diz a advogada.

Ela lembra também que há o atendimento a uma convenção internacional. “A base legal é um decreto federal do final de 2022, que internalizou a convenção internacional de controle, gestão e gerenciamento da água de lastro, que já foi regulamentada”, comenta Cristina Wadner.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 05/09/2024

TCU REAFIRMA QUE TAXA DE MANUSEIO DE TERMINAL NOS PORTOS BRASILEIROS É IRREGULAR

Para o Tribunal, falta transparência nos serviços remunerados pela taxa cobrada para entrega de contêineres nos portos secos

Por ATribuna.com.br



O valor era cobrado pelos terminais portuários para movimentar e entregar contêineres aos recintos alfandegados (Divulgação)

O plenário do Tribunal de Contas da União (TCU) reafirmou nesta quarta-feira (4) a decisão de que a cobrança da Terminal Handling Charge 2 (THC2, a Taxa de Manuseio de Terminal), conhecida como Serviço de Segregação e Entrega (SSE), é irregular nos portos. A Tribuna publicou nesta quarta-feira reportagem mostrando que o Superior Tribunal de Justiça (STJ) também proibiu a cobrança.

O valor era cobrado pelos terminais portuários para movimentar e entregar contêineres aos recintos alfandegados (terminais retroportuários ou portos secos). O TCU já havia decidido sobre a irregularidade em 2022, mas a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) entrou com recurso por entender que a taxa é legal, mas os argumentos foram rejeitados pelo Tribunal. Assim, o TCU determinou a anulação de todos os dispositivos da Resolução 72/2022, da Antaq, que disciplinava a possibilidade de cobrança.

Argumentos

Em seu voto, o ministro relator, Augusto Nardes, explicou que, para entender a cobrança da taxa THC2 e discutir sobre sua legalidade, é necessário, antes, compreender historicamente a operação portuária e como ela foi instituída. O relator lembrou que, antes dos anos 1980, todo o processo de movimentação e armazenamento de cargas acontecia dentro do próprio porto, perto de onde os navios atracavam. Isso causava muita lentidão e aumentava os custos, pois demorava para as cargas serem liberadas pela alfândega, fazendo com que os navios ficassem parados por mais tempo e as despesas com armazenamento subissem.

Para resolver esse problema, Nardes reforçou que foi criada área especial chamada recinto alfandegado independente (RAI), fora da área principal do porto, conhecida como “porto seco” ou retroporto. Isso permitiu que as cargas fossem guardadas em um lugar diferente, escolhido pelo dono da carga, e deveriam ser movidas para lá em até 48 horas pelo operador do porto.

Essa mudança inicialmente ajudou a melhorar a situação, mas como o desembarço aduaneiro passou a ser feito também nessas novas áreas, as docas começaram a perder dinheiro com armazenagem. Como resposta, começaram a cobrar taxa para transferir a carga via contêineres para o RAI.

Em 1995, com a privatização dos portos e as companhias docas substituídas pelos terminais portuários (zona molhada), as regras mudaram novamente. No início, os novos terminais portuários não cobravam pela entrega de mercadorias. Ocorre que, posteriormente, instituíram a taxa THC2 para cobrar quando o dono da carga decidisse não armazenar sua carga no terminal até que ela fosse liberada pela alfândega.

Nardes lembrou que já há uma taxa THC de importação, que abrange os serviços de retirada dos contêineres dos navios até a colocação na pilha do terminal portuário. A cobrança de THC2 seria adicional.

O ministro entendeu que não há transparência em quais serviços são remunerados pela taxa. “Por inexistir a devida padronização desses serviços na box rate, de modo a dar transparência a quais serviços são remunerados por cada taxa, notadamente nesse caso a THC e THC2, o que enseja risco de duplicidade de cobranças pelos operadores portuários, entendo que o presente pedido de reexame deve ter seu provimento negado”, defendeu. O plenário do TCU acatou o voto do relator.

Cade - Um estudo do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), de 2022, indica que não há motivos para considerar a cobrança da THC2 ilícita. No entanto, o órgão entende como antieconômica a cobrança. Isso porque, mesmo que não fosse entendida como ilícita pela Antaq, a cobrança da taxa se caracterizaria como infração à ordem econômica.

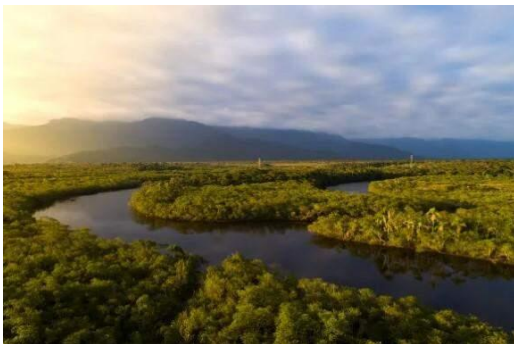
Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 05/09/2024

GOVERNO FEDERAL DEFINE INVESTIMENTO DE QUASE R\$ 100 MILHÕES NO RIO AMAZONAS

Montante faz parte do planejamento do Ministério de Portos e Aeroportos para investir cerca de R\$ 500 milhões de recursos nos próximos cinco anos

Por *ATribuna.com.br*



Objetivo é permitir a navegabilidade segura durante todo o ano, desde a fronteira com Peru e Colômbia até Itacoatiara, um percurso fluvial de mais de 1,5 mil quilômetros de distância (Reprodução)

O Governo Federal anunciou nesta quarta-feira (4) a vencedora da licitação para iniciar a dragagem do Rio Amazonas, no trecho de 200 quilômetros entre Manaus e Itacoatiara (AM). O investimento é de R\$ 92,8 milhões com a DTA Engenharia.

Planejamento

O montante faz parte do planejamento do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) para investir cerca de R\$ 500 milhões de recursos nos próximos cinco anos para permitir a navegabilidade segura durante todo o ano, desde a fronteira com Peru e Colômbia até Itacoatiara, um percurso fluvial de mais de 1,5 mil quilômetros de distância.

Com a assinatura do contrato com o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), a empresa poderá começar os trabalhos a tempo de mitigar os efeitos da estiagem sobre a navegabilidade e o escoamento de insumos.

Essa iniciativa faz parte das ações para prevenir os impactos da estiagem em 2024. O destaque é o planejamento e a previsibilidade que se estenderá pelos próximos cinco anos.

Vários trechos

Em junho deste ano, ministério assinou editais de contratação para serviço de dragagem em quatro trechos dos rios Amazonas e Solimões.



Além do trecho Manaus-Itacoatiara, serão contemplados, Coari-Codajás, Benjamin Constant-Tabatinga, e Benjamin Constant-São Paulo de Olivença. Apesar da extensão abrangida pelos contratos, a dragagem é feita apenas em pontos específicos, chamados de passos críticos. Esses trechos foram definidos pelo Dnit em abril.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 05/09/2024



Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

AVISO DE PAUTA - SILVIO COSTA FILHO PARTICIPA DA CERIMÔNIA DE CONCLUSÃO DAS OBRAS DE AMPLIAÇÃO DO AEROPORTO DE PETROLINA

Essa é a terceira entrega no terminal, que recebeu investimentos de R\$ 56 milhões

Silvio Costa Filho participa de cerimônia de conclusão de obras de ampliação do Aeroporto de Petrolina

O ministro Silvio Costa Filho (Portos e Aeroportos) participa, nesta sexta-feira (6), da cerimônia de conclusão das obras de ampliação e modernização do Aeroporto de Petrolina, em Pernambuco. Essa é a terceira entrega de um total de 15 planejadas pela CCR Aeroportos, empresa responsável pela concessão. O empreendimento faz parte do Novo PAC, programa de investimentos do governo federal, em parceria com o setor privado. Estima-se que 341 empregos foram gerados na região.

O terminal recebeu um investimento de R\$ 56 milhões para reforma e ampliação do Terminal de Passageiros, instalações elétricas, implantação de estação de tratamento de esgoto, alargamento da área do pátio de estacionamento de aeronaves, adequação da sinalização de pátio para 6 posições para estacionamento de aeronaves como Airbus 320 e Boeing 737, predominantes na frota de voos domésticos no Brasil.

As melhorias também contemplam a implantação do Sistema de Ajuda Visual à Navegação Aérea (PAPI) na cabeceira 31, incrementando o nível de segurança para o pouso de aeronaves. Também serviços de drenagem da pista de pouso e decolagem (PPD) e incremento do sistema de iluminação noturna e sinalização, ampliando a segurança para operações diurnas e noturnas.

O Aeroporto de Petrolina foi inaugurado em 1985 e é o segundo mais movimentado do Estado de Pernambuco, atendendo, também, as populações de municípios do Norte da Bahia e do Sul do Piauí. Semanalmente, o aeroporto recebe cerca de 8.500 passageiros, em 15 operações de pousos e decolagens, que acontecem diariamente. Atualmente, o terminal conecta os passageiros com voos diretos aos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP), Recife (PE) e São Raimundo Nonato (PI), operando com as companhias aéreas Gol, Latam e Azul.

Credenciamento

Ao final do evento, o ministro Silvio Costa Filho atenderá os profissionais de imprensa presentes. Não há necessidade de credenciamento. O evento não terá transmissão ao vivo.

Serviço

O que: Cerimônia de conclusão de obras de ampliação do Aeroporto de Petrolina

Onde: Aeroporto de Petrolina- Rodovia BR 235 - km 11, s/n Zona Rural, PE

Quando: 06/09

Horário: 9h

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

Data: 05/09/2024

FORTALECIMENTO - NOVA PORTARIA PRIORIZA FINANCIAMENTOS PARA A CONSTRUÇÃO NAVAL EM ESTALEIROS BRASILEIROS

Normativa estabelece critérios para priorização de pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante



Portaria ressalta a prioridade para projetos de construção e reparo naval. - Foto: Divulgação

O Ministério de Portos e Aeroportos anunciou a publicação da portaria nº 424 no Diário Oficial da União, em 3 de setembro, trazendo uma mudança importante sobre a alocação de recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM). A nova normativa estabelece critérios rigorosos para priorização de pedidos de financiamento e concessão de empréstimos, visando otimizar o uso dos recursos públicos e fortalecer a indústria naval brasileira.

Transparência e Foco no Setor Naval

A portaria visa assegurar que projetos essenciais e estratégicos recebam o suporte necessário, promovendo maior transparência na aplicação dos recursos do FMM. A nova regra não só destaca a importância da construção e reparo naval, como também busca garantir que esses investimentos gerem impactos positivos na criação de empregos, na geração de renda e no crescimento econômico do país.

A normativa prioriza projetos voltados para a construção de embarcações e a modernização de estaleiros brasileiros. Segundo a portaria, até 90% do valor aprovado poderá ser financiado para essas atividades, com o intuito de fortalecer a construção naval no Brasil. Um dos destaques é o incentivo a empresas com pelo menos 40% de mulheres em seus quadros diretivos e societários.

Limitação para Projetos de Infraestrutura

Outra inovação é a limitação para projetos de infraestrutura portuária e aquaviária. A portaria estabelece que esses projetos não devem consumir mais de 30% da receita anual do FMM, o que corresponde a cerca de R\$ 1,95 bilhões por ano, com base na receita atual do fundo. Essa medida visa equilibrar os investimentos entre as diversas necessidades do setor e evitar a sobrecarga do fundo.

Além disso, todos os projetos de infraestrutura devem estar qualificados no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) ou no PPI (Programa de Parcerias de Investimentos) para serem elegíveis para financiamento. A avaliação do impacto regional e a capacidade do projeto de reduzir disparidades socioeconômicas também serão fundamentais durante o processo de aprovação, promovendo um desenvolvimento mais equitativo e sustentável.

Crítérios de Prioridade

Os projetos serão classificados em cinco ordens de prioridade, com diferentes níveis de financiamento e requisitos específicos:

- 1ª Ordem - Prioridade para a construção e reparo de embarcações realizadas por estaleiros brasileiros.
- 2ª Ordem - Financiamento para projetos de empresas públicas e privadas brasileiras na construção e reparo de embarcações.
- 3ª Ordem - Financiamento para estaleiros brasileiros voltados à produção e reparo de embarcações.

- 4ª Ordem - Projetos destinados a empresas estrangeiras e entidades públicas para construção de embarcações.
- 5ª Ordem - Obras de infraestrutura portuária e aquaviária, selecionadas com base em seu impacto regional e contribuição para o desenvolvimento socioeconômico.

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

Data: 05/09/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

RODOVIAS - LEILÃO EM DOSE DUPLA: APROVAÇÃO NA ANTT DOS PROJETOS DE CONCESSÃO DOS LOTES 3 E 6 DO PARANÁ AGILIZA CERTAME PARA DEZEMBRO

Os dois lotes somam 1.231 quilômetros em extensão, conectando 51 cidades paranaenses, e devem receber melhorias como duplicações, faixas marginais, vias marginais, entre outras



O lote 3 faz parte da Malha Norte. Abrange 21 cidades, como Londrina, Ponta Grossa e Apucarana. - FOTO: Roberto Dziura Jr/AEN

O Ministério dos Transportes prepara mais duas concessões para irem a leilão até o fim do ano. Os projetos dos lotes 3 e 6 do Paraná receberam aprovação da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) nesta quinta-feira (5), após avaliação da diretoria da agência. O edital deve ser publicado nos próximos dias e o planejamento é de que o lote 3 vá a leilão em 12 de dezembro, com o lote 6 entrando em disputa na sequência, no dia 19 do

mesmo mês.

Os lotes 3 e 6 fazem parte de um conjunto de rodovias federais de grande importância tanto para o fluxo de transporte quanto de escoamento da produção agrícola e industrial do Paraná. Juntos, os dois lotes somam 1.231 quilômetros de extensão entre rodovias federais e estaduais, atravessando 51 cidades paranaenses, que devem receber melhorias robustas na manutenção e segurança viária, entre outros benefícios.

No total, os dois lotes somam mais de R\$ 35 bilhões em investimentos distribuídos entre obras de infraestrutura e serviços de operação, além de atender uma população de 3,1 milhões de pessoas. A expectativa é de que as concessões criem cerca de 326,5 mil empregos diretos, indiretos e efeito-renda. Os contratos também estabelecem prazos de 30 anos para cada concessão. Os leilões se darão pelo critério de menor tarifa, somada à curva de aporte.

Malha Norte

O lote 3 tem extensão de 569,75 quilômetros, e faz parte da Malha Norte. Abrange 21 cidades, como Londrina, Ponta Grossa e Apucarana. As rodovias federais e estaduais que compõem o lote recebem um volume diário de 158 mil veículos em média. O investimento previsto para execução de melhorias é de R\$ 9,87 bilhões, com outros R\$ 6,04 bilhões sendo destinados para operações. O prazo da concessão é de 30 anos.

As seguintes rodovias compõem o lote 3: as BRs-369/373/376/PR e as PRs-090/170/445/323. Entre as melhorias previstas em contrato estão 132,6 km de duplicações, 24,6 km de faixas adicionais, 6,7 km de vias marginais, quatro contornos, 24,1 km de ciclovias, 22 passarelas, 113 acessos, 314 pontos de ônibus, oito passagens de fauna, duas áreas de escape entre outros dispositivos para melhorar o fluxo de veículos e a segurança viária.

Já o lote 6 conta com 662,12 km de extensão, também faz parte da Malha Norte e passa por 30 cidades. Em média, 187,6 mil veículos trafegam diariamente pelas rodovias federais e estaduais que



compõem o lote 6. A concessão terá investimento de R\$ 12,67 bilhões e outros R\$ 7,44 bilhões previstos para operações. O contrato tem prazo de 30 anos.

O lote 6 é composto pelas seguintes rodovias federais e estaduais: BRs-163/277/469/PR e as PRs-158/180/182/280/483. Estão previstas melhorias como 462,4 km de duplicações, 31,4 km de faixas adicionais, 87,1 km de vias marginais, 36,2 km de ciclovias, 38 passarelas, 131 acessos, 134 pontos de ônibus, 14 passagens de fauna, uma área de escape entre outros dispositivos para melhorar o fluxo de veículos e a segurança viária.

Assessoria Especial de Comunicação

Ministério dos Transportes

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

Data: 05/09/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – FREE FLOW: UM IMPORTANTE AVANÇO NA MOBILIDADE ESTADUAL

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A implantação do sistema free flow nas rodovias paulistas é um marco importante na evolução da infraestrutura viária do Estado. A substituição das tradicionais praças de pedágio por pórticos de cobrança automática traz consigo uma série de benefícios tanto para os usuários, quanto para o meio ambiente.

A principal vantagem do free flow é a eliminação das filas e paradas nas praças de pedágio, proporcionando maior fluidez no tráfego e reduzindo o tempo de viagem. Essa agilidade é fundamental em um contexto de crescente demanda por mobilidade urbana eficiente. Além disso, a redução da emissão de poluentes – causada pela diminuição das paradas e da marcha lenta dos veículos – contribui para a melhoria da qualidade do ar e para a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas.

A tecnologia empregada no sistema free flow é sofisticada e permite a identificação automática dos veículos, seja por meio de tags ou por outros mecanismos de reconhecimento. Essa automação garante maior precisão na cobrança das tarifas e reduz o risco de fraudes. A possibilidade de oferecer descontos para os usuários que optam pelo pagamento eletrônico é um incentivo adicional para a adoção dessa tecnologia.

A experiência de São Paulo com a implantação do free flow demonstra o potencial dessa solução para transformar a forma como os motoristas utilizam as rodovias. A maior eficiência na cobrança dos pedágios, a redução do tempo de viagem e a diminuição da poluição são apenas alguns dos benefícios dessa tecnologia. Por isso, é importante que esse sistema não se limite à área paulista, avançando para outros estados brasileiros. A expansão dessa tecnologia contribuirá para a modernização da infraestrutura viária do País, para a melhoria da qualidade de vida da população e para a redução dos impactos ambientais causados pelo transporte rodoviário.

O free flow representa uma solução inovadora e eficiente para a cobrança de pedágios, proporcionando uma série de benefícios para os usuários e para o meio ambiente. Nesse cenário, a expansão dessa tecnologia é fundamental para a modernização da infraestrutura viária brasileira e, principalmente, para a construção de um futuro mais sustentável.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

THC2: PROIBIÇÃO MANDA 1

Os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) negaram - por unanimidade - o recurso apresentado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a favor da cobrança da taxa portuária do Serviço de Segregação e Entrega (SEE), também conhecida como THC2. Com essa decisão, a Corte de Contas continua considerando ilegal essa taxa e determinou à Antaq a suspensão da resolução que validava a cobrança.

THC2: PROIBIÇÃO MANDA 2

Uma parte dos ministros considerava que o recurso deveria ser julgado juntamente com outro processo, que trata da validade do THC2. O primeiro teve como relator o ministro Augusto Nardes, enquanto o segundo, o ministro Jorge Oliveira, que disse que pretende apresentar sua posição na próxima semana. Curiosamente, nesse segundo caso, a auditoria do TCU considerou a taxa legal.

THC2: PROIBIÇÃO MANDA 3

Em seu voto, Nardes destacou que sua decisão - contra o recurso e pela ilegalidade do THC2 - pode ser revista pelo colegiado, o que fez Jorge Oliveira concordar com a votação e não pedir vistas.

PETS EM VOO

A Comissão de Meio Ambiente do Senado realiza uma audiência pública interativa nesta quinta-feira, às 14 horas, na sede do órgão legislativo, para debater o Projeto de Lei (PL) 1903/2024, que “dispõe sobre o transporte aéreo de animais de estimação em voos domésticos”; o 1510/2024, que “estabelece critérios para o transporte de animais de estimação aplicáveis ao transporte aéreo de passageiros, doméstico e internacional”; e o PL 1474/2024, que “estabelece condições e critérios mínimos para o manejo de animais domésticos por empresas de transporte coletivo de passageiros nos modais aéreo, terrestre e aquaviário, e dá outras providências”.

HIDROGÊNIO VERDE

O plenário do Senado aprovou nesta quarta-feira, dia 4, o Projeto de Lei 3.027/2024, que estabelece regras para o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC). O tema foi vetado na sanção do projeto do marco regulatório do hidrogênio de baixa emissão de carbono (PL 2.308/23). Mas agora, segue para sanção presidencial.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2024

NACIONAL - VOTAÇÃO DO MARCO REGULATÓRIO DOS PORTOS ESTÁ PREVISTA PARA OUTUBRO

Cronograma sobre os próximos passos foi anunciado por comissão de juristas durante audiência pública na Câmara

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



A audiência pública realizada na Câmara teve as presenças do presidente da Comissão, o ministro do TST Douglas Alencar, e do relator, o desembargador do TRT Celso Peel (Foto: Reprodução/TV Câmara)

A votação do texto final sobre o marco regulatório do setor portuário está prevista para ocorrer na primeira quinzena de outubro. O cronograma foi anunciado na quarta-feira (4), durante audiência pública na Câmara dos Deputados. Antes disso, as subcomissões da Comissão Especial sobre a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias têm até o próximo dia 13 para entregar os trabalhos que visam aprimorar a legislação do setor. A partir do dia 23, o relator abrirá um prazo de cinco dias para que os membros da comissão apresentem destaques e possíveis requerimentos para discussões separadas, preparando o caminho para a votação final.



FORAM MAIS DE 90 CONTRIBUIÇÕES RECEBIDAS DE ÓRGÃOS DE CLASSE, COMO A ACADEMIA BRASILEIRA DE DIREITO PORTUÁRIO E MARÍTIMO. ESSAS INSTITUIÇÕES APRESENTAM UM TRABALHO VALOROSO, CADA UMA COM O SEU VIÉS”

CELSO PEEL

relator da Comissão Especial sobre a Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias

A revisão tem como principal objetivo agilizar as transações portuárias, adotando critérios mais flexíveis para o julgamento de licitações em arrendamentos, a criação de portos privados e uma abordagem mais alinhada à concessão de serviços públicos.

A Lei nº 12.815, que regula a atividade dos portos, já passou por uma minirreforma em 2020. A alteração na legislação permitiu a contratação de trabalhadores portuários avulsos por meio de aplicativos, além de considerar o setor como serviço essencial.

Para a elaboração do relatório final, foi constituído um grupo de trabalho dividido em três subcomissões: “Temas Gerais da Atividade Portuária”, que aborda questões amplas do setor; “Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental”, focada em aspectos legais e de infraestrutura; e “Relações de Trabalho e Qualificação da Mão de Obra no Sistema Portuário”, que se dedica às condições laborais e ao aprimoramento da capacitação profissional.

“É importante ressaltar que, na Lei Portuária Brasileira, há vários aspectos envolvidos, como problemas de diferentes ordens nas concessões, arrendamento e autorizações. Além disso, há questões que envolvem licenciamentos, que, em alguns momentos, acabam retardando as assinaturas de contratos e, conseqüentemente, o início das operações”, disse o presidente da Comissão, o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Douglas Alencar.

“Foram mais de 90 contribuições recebidas de órgãos de classe, como a Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM). Essas instituições apresentam um trabalho valoroso, cada uma com o seu viés”, explicou o relator da Comissão, desembargador do Tribunal Regional do Trabalho, Celso Peel.

Outro membro da comissão de juristas, o ministro do TST, Alexandre Luiz Ramos, também destacou o trabalho realizado pela ABDPM.

“É claro que a academia não poderia fazer um parecer ou uma contribuição que refletisse de forma unânime e uniforme a posição de todos os acadêmicos, porque uma academia exatamente se caracteriza pela diversidade de pontos de vista. Então foi constituída pelo presidente, o ministro (do TST Guilherme) Caputo Bastos, uma comissão representativa daquilo que seria uma visão mais plural com o que a academia poderia contribuir. E recebemos essa contribuição com muito bom gosto, com uma atenção muito especial”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2024

Nacional – Caputo Bastos: “Estamos acompanhando com muita atenção essas discussões”

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

**A ACADEMIA VEM ENRIQUECER O DEBATE, TRAZENDO
UMA VISÃO APROFUNDADA QUE É CRUCIAL PARA QUE O
SETOR SE TORNE MAIS EFICIENTE E PRODUTIVO”**

BRENO MEDEIROS
ministro do TST

Presidente da Academia Brasileira de Direito Portuário e Marítimo (ABDPM), o ministro do Tribunal Superior do Trabalho (TST), Guilherme Caputo Bastos, destacou a relevância da contribuição dada pela entidade sobre a revisão da legislação portuária. Ele afirmou que a academia, sendo neutra e apartidária, desempenhou um papel fundamental ao fornecer subsídios para o aprimoramento do

marco regulatório do setor. “Estamos acompanhando com muita atenção e interesse essas discussões. Espero ter colaborado para que avancemos nesse debate”.

Bastos enfatizou que a legislação portuária precisa refletir as melhores práticas globais e, ao mesmo tempo, preservar a competitividade. Ele apontou que, com o avanço tecnológico e a globalização, não há mais barreiras para acessar o funcionamento de portos pelo mundo, como os de Hong Kong ou Houston (Estados Unidos). Por isso, é essencial que o Brasil se alinhe a esses exemplos. “Temos que pensar nesses dois vértices da nossa Constituição: a preservação da iniciativa privada e a dignidade do trabalhador”.

O também ministro do TST Breno Medeiros complementou essa visão ao ressaltar a importância das contribuições diversificadas no processo de revisão. Ele enfatizou que a democratização do debate permite uma maior inovação e aprimoramento das políticas públicas.

“A democracia está em colocar cada um dos entendimentos diferentes sobre uma determinada questão. Quando você para e ouve sobre isso, você tem uma facilidade de discernir a partir dessas diversas ideias”, afirmou Medeiros.

Ele elogiou o trabalho da ABDPM, destacando que suas análises científicas e detalhadas são essenciais para a evolução do setor portuário. “A academia vem enriquecer o debate, trazendo uma visão aprofundada que é crucial para que o setor se torne mais eficiente e produtivo, alinhado com a revolução 4.0”.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 05/09/2024

REGIÃO NORTE - MPOR ASSINA CONTRATAÇÃO PARA DRAGAGEM DA HIDROVIA DO RIO AMAZONAS

Contrato foi assinado junto a DTA Engenharia, vencedora da licitação; investimentos são de R\$ 92,8 milhões

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



Assinatura para contratação de dragagem em trecho do Rio Amazonas aconteceu nesta quarta-feira, na sede do MPor, em Brasília (Foto: Divulgação/MPor)

O Governo Federal anunciou nesta quarta-feira, 4, a vencedora da licitação para iniciar os trabalhos de dragagem da hidrovía do Rio Amazonas, que corresponde a um trecho de 200

quilômetros entre Manaus e o município de Itacoatiara. A expectativa é que os serviços já iniciem nos próximos dias.

A assinatura do contrato entre a empresa DTA Engenharia e o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) ocorreu em Brasília com a presença do ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, da secretária-executiva da pasta, Mariana Pescatori, do secretário nacional de Hidrovias e Navegação, Dino Antunes, e do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery.

Segundo o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), o investimento total é de R\$ 92,8 milhões para o serviço. O montante faz parte do planejamento da pasta em investir cerca de R\$ 500 milhões nos próximos cinco anos a fim de permitir a navegabilidade segura durante todo o ano, desde a fronteira com Peru e Colômbia até Itacoatiara, um percurso fluvial de mais de 1500 quilômetros de distância.

Costa Filho destacou que o objetivo principal com o acordo é recuperar permanentemente a capacidade de navegação dos rios da região amazônica. “Estamos empenhados em garantir a navegabilidade dos rios durante todo o ano, pois eles são essenciais para o transporte de pessoas, bens de primeira necessidade e o escoamento de mercadorias”, disse.

Dino Antunes afirmou que os trabalhos de dragagem serão iniciados nos próximos dias, e deverão minimizar os impactos da região. “Hoje nós demos continuidade ao processo iniciado há alguns meses. Por meio dessa assinatura, estamos garantindo a contratação do serviço de dragagem para os próximos cinco anos. Isso vai garantir que não haja sobressaltos nos próximos anos. Nos próximos dias vamos emitir a ordem de serviço, o que vai viabilizar o início dos trabalhos”, pontuou o secretário.

Trabalhos para mitigação

Em junho deste ano, o Ministério de Portos e Aeroportos assinou editais de contratação para serviço de dragagem em quatro trechos dos rios Amazonas e Solimões.

Além do trecho Manaus-Itacoatiara, serão contemplados, Coari-Codajás, Benjamin Constant-Tabatinga, e Benjamin Constant-São Paulo de Olivença.

Apesar da extensão abrangida pelos contratos, a dragagem é feita apenas em pontos específicos, chamados de passos críticos. Esses trechos foram identificados e definidos após uma inspeção técnica do Dnit, realizada no mês de abril.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2024

NACIONAL - ANAC E ANP FIRMAM ACORDO PARA REGULAMENTAÇÃO DO SAF

Ideia é que grupo dure 5 anos e elabore controles técnicos e coletas de dados para mercado no País
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redeneews.com.br



Um fórum informal, denominado Conexão SAF, reunirá os principais representantes de setores da sociedade civil interessados no desenvolvimento de um mercado de SAF no país, ao lado das agências. Foto: Honeywell/Divulgação

Foi publicado nesta quarta-feira (4), no Diário Oficial da União, o acordo de cooperação técnica entre a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP) e a Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC). Com duração de 60 meses (5 anos), o acordo visa ao desenvolvimento de arcabouço regulatório para inserção dos combustíveis sustentáveis de aviação (SAF) no Brasil.

Segundo a publicação, os objetivos são: reunir esforços para o desenvolvimento de metodologias para cálculo das intensidades de carbono dos SAFs e harmonização com os critérios da OACI; aprimorar controles atinentes à relação entre manutenção de aeronaves e abastecimento e qualidade dos combustíveis de aviação; viabilizar a atuação conjunta em discussões dos desafios técnicos, regulatórios, tributários, comerciais, produtivos e logísticos concernentes ao estabelecimento de um sólido mercado de SAF no Brasil; e viabilizar a criação e manutenção de base de dados de produção, importação, distribuição e preços de combustíveis de aviação, incluindo SAF, em território nacional.

Para isso, a ideia é ter um fórum informal, denominado Conexão SAF, com os principais representantes de setores da sociedade civil interessados no desenvolvimento de um mercado de SAF no país, participando ambas as Agências de sua gestão.

Uma vez que há relação entre ações da ANP e da ANAC em algumas atividades da regulação do setor aéreo, o acordo também prevê a disponibilização de informações que viabilizem a atuação conjunta de ambos os órgãos para criação de base de dados relativa à manutenção de aeronaves, movimentação e preços de combustíveis de aviação, em território nacional.

A celebração do acordo de cooperação técnica entre as duas agências está em linha com o Projeto de Lei nº 528/2020, denominado PL do Combustível do Futuro, que institui, entre outras iniciativas, o Programa Nacional de Combustível Sustentável de Aviação (ProBioQAV).

O Programa prevê a redução de emissões de gases de efeito estufa para o setor aéreo, a ser cumprido mediante utilização de combustíveis sustentáveis de aviação (SAF).

O texto do PL, já aprovado na Câmara dos Deputados e em apreciação pelo Senado Federal, trará novas obrigações à ANP, dentre as quais o estabelecimento dos valores das emissões totais equivalentes das rotas tecnológicas de produção de SAF, observado o alinhamento metodológico à Organização de Aviação Civil Internacional – ICAO em relação aos requisitos de certificação para o SAF.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 05/09/2024

NACIONAL - CAPACIDADE DE GERAÇÃO SOLAR AUMENTA COM USINAS NO CEARÁ E EM SÃO PAULO

Empresas, financiadas pelo BNDES, vão produzir energia suficiente para abastecer mais de 500 mil municípios

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



Juntos, os complexos dos grupos EDP e Powerchina adicionam aproximadamente 402 MW de potência instalada ao sistema elétrico nacional (Foto: Divulgação)

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou o financiamento de dois projetos de geração elétrica a partir da fonte solar nos estados de São Paulo e Ceará, no valor total de aproximadamente R\$ 1,14 bilhão. Juntos, os complexos dos grupos EDP e Powerchina adicionam aproximadamente 402 MW de potência instalada ao sistema elétrico nacional, com garantia física de geração de 116,5 MW médios, energia suficiente para abastecer cerca de 524 mil domicílios.

Com esses projetos, o BNDES atinge a marca de R\$ 11,8 bilhões em financiamentos a usinas fotovoltaicas desde a primeira operação, em 2017. Foram 23 projetos, com quase 4,5 GW de potência instalada e garantia física para atender a mais de 5 milhões de residências.

“Os investimentos reafirmam o papel do BNDES como maior financiador de energia renovável do mundo, segundo ranking da Bloomberg. Hoje, o Brasil é líder em energia limpa no G20, com 89% da nossa matriz elétrica limpa e com 49% da matriz energética também limpa”, afirma o presidente da instituição, Aloizio Mercadante.

Novo Oriente

Em Ilha Solteira, no Noroeste paulista, os R\$ 805 milhões de crédito são destinados a seis sociedades de propósito específico (SPEs) do grupo EDP para implantação do complexo fotovoltaico Novo Oriente, com potência instalada de 254,6 MW, e de um sistema de transmissão de uso restrito, compartilhado pelas centrais geradoras que formam o complexo. Com garantia física de geração de 73,5 megawatts médios, o empreendimento produzirá energia suficiente para abastecer cerca de 331 mil domicílios.

Composto de quatro usinas de 40,6 MW e duas de 46 MW, o complexo se conectará ao Sistema Interligado Nacional (SIN) por meio de uma subestação coletora e uma linha de transmissão de 4,35 km.

A usina fotovoltaica Novo Oriente Solar foi anunciada pela EDP em 2022, como parte da estratégia da empresa em liderar a transição energética, ampliando sua participação no segmento de geração solar.

Mauriti

A outra operação destina financiamento de R\$ 339 milhões a três empresas – Sunco Energy Brasil Mauriti 3, 4 e 10 – controladas pelo grupo Powerchina, para implantação de três centrais geradoras fotovoltaicas em Mauriti, no Sul do Ceará. Com capacidade instalada de 147,33 MW e garantia física de geração de 42,97 MW médios, estima-se que o projeto solar tenha potência suficiente para abastecer mais de 193 mil domicílios.

O crédito do BNDES corresponde a cerca de 47% do total a ser investido no empreendimento, que também contempla a implantação de um sistema de transmissão formado por uma subestação coletora e uma linha de transmissão de aproximadamente 15 km de extensão. As instalações do projeto integram o Complexo, que terá 343,77 MW de potência instalada total.

O Complexo Mauriti abrange outras seis usinas, não apoiadas pela operação, mas que também compartilharão do mesmo sistema de transmissão, possibilitando a conexão do complexo ao Sistema Interligado Nacional (SIN).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2024

REGIÃO NORDESTE - PROJETO DO GOVERNO AUTORIZA CRIAÇÃO DE COMPANHIA DOCAS DE ALAGOAS

Nova empresa será criada a partir da cisão da Companhia Docas Rio Grande do Norte

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A nova empresa será criada a partir da cisão da Companhia Docas Rio Grande do Norte (Codern), que hoje responde pelo Porto de Maceió, além dos portos de Natal e de Areia Branca (RN). Foto: Divulgação

O Projeto de Lei 3034/24, do Poder Executivo, cria a Companhia Docas de Alagoas, empresa pública que vai administrar o Porto de Maceió. A estatal será vinculada ao Ministério de Portos e Aeroportos. A Câmara dos

Deputados analisa a proposta. As informações são da Agência Câmara de Notícias.

A nova empresa será criada a partir da cisão da Companhia Docas Rio Grande do Norte (Codern), que hoje responde pelo Porto de Maceió, além dos portos de Natal e de Areia Branca (RN).

O governo alega que a criação da Companhia Docas é importante para consolidar o processo de expansão do Porto de Maceió. Além disso, a medida atende à recomendação do Tribunal de Contas da União (TCU).

O Porto de Maceió conta hoje com áreas de movimentação e armazenagem, além de um terminal de passageiros e sete berços de atracação (seis operantes). Entre os principais produtos transportados no porto estão açúcar, adubo e gasolina.

Pelo projeto, a cisão parcial da Codern ocorrerá por meio de deliberação da assembleia geral da companhia. Como etapa prévia, fica autorizada a constituição de uma subsidiária da Codern para administrar o Porto de Maceió.

A subsidiária funcionará como uma medida de transição, segundo o governo, até a constituição legal da companhia docas alagoana, e transferência de todo o patrimônio, contratos e convênios para a nova empresa.

O texto autoriza ainda a União a contratar, sem licitação, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para apoiar a reestruturação de estatais, incluindo as companhias docas.

O governo afirma que a medida permitirá que o banco realize estudos para a recomposição do papel estratégico e da sustentabilidade econômico-financeira dos portos federais. Pelo projeto, o BNDES poderá contratar consultorias privadas para a elaboração dos estudos.

Próximos passos

O projeto será despachado para as comissões da Câmara e, para virar lei, precisa ser aprovado pela Câmara e pelo Senado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 05/09/2024

REGIÃO SUDESTE - PRIMEIRO PÓRTICO FREE FLOW DE SÃO PAULO COMEÇA A OPERAR

Praças de Itápolis e Jaboticabal serão as primeiras a receber a nova tecnologia de pedágio eletrônico
Da Redação redacao.jornal@redebeneews.com.br



Em Itápolis, o pórtico foi instalado no km 179 da SP-333. Já na praça de pedágio de Jaboticabal, no km 110 da mesma rodovia, o sistema deve ser implementado ainda este ano (Foto: Divulgação/EcoNoroeste)

O Governo de São Paulo deu início à operação do sistema free flow no estado. Desde quarta-feira (4), a praça de pedágio de Itápolis, localizada na Rodovia Carlos Tonani, Nemésio Cadetti e Laurentino Mascari (SP-333), passou a funcionar com essa nova tecnologia, substituindo o modelo de pedágio tradicional.

Essa iniciativa faz parte do Programa Siga Fácil SP, que visa implementar o free flow, um sistema automático de cobrança de tarifas por meio de pórticos, nas rodovias estaduais concedidas à iniciativa privada. O primeiro pórtico instalado recebeu um investimento de R\$ 17,5 milhões.

A implementação do sistema é resultado de um contrato firmado entre a Agência de Transporte do Estado de São Paulo (Artesp), o Governo do Estado e a concessionária EcoNoroeste, que administra o trecho da rodovia. Em Itápolis, o pórtico foi instalado no km 179. Já na praça de pedágio de Jaboticabal, no km 110 da mesma rodovia, o sistema deve ser implementado ainda este ano.

Segundo a Artesp, o novo sistema trará mais agilidade e fluidez ao tráfego nas rodovias paulistas. Até 2030, todas as praças de pedágio sob concessão da EcoNoroeste serão gradualmente substituídas por pórticos de cobrança automática.

Esses pórticos, que substituirão as praças de pedágio convencionais, contam com tecnologia avançada para leitura e identificação dos veículos. O sistema inclui câmeras, antenas e sensores, permitindo que os motoristas continuem sua viagem sem precisar parar ou reduzir a velocidade.

O free flow é uma solução inovadora que visa melhorar a experiência dos usuários nas rodovias, proporcionando maior fluidez, segurança e comodidade. Além de otimizar o tempo de viagem ao eliminar as paradas, o sistema também tem um impacto positivo no meio ambiente.

Com a eliminação das paradas e da redução de velocidade nos pedágios, há uma diminuição nas emissões de poluentes, pois menos combustível é consumido, reduzindo a liberação de gases na atmosfera. Para os veículos que possuem adesivos (tag) instalados, o valor da tarifa é debitado automaticamente, sem a necessidade de interação do motorista.

Além de garantir mais rapidez e conforto nas viagens, os usuários que optarem pelo pagamento via tag receberão um desconto de 5% na tarifa, além de poderem usufruir do Desconto de Usuário Freqüente (DUF), que é exclusivo para carros.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**
Data: 05/09/2024

REGIÃO SUDESTE - TARCÍSIO DESTACA SUSTENTABILIDADE EM ANÚNCIO DE R\$ 5,5 BILHÕES

Aporte da empresa do setor automotivo será empregado em programas de atualização de portfólio e produção de veículos híbridos flex

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A cerimônia de anúncio do investimento da General Motors ocorreu na unidade de São Caetano do Sul e reuniu representantes da empresa e do Governo de São Paulo (Foto: Divulgação/Governo de São Paulo)

O governador de São Paulo, Tarcísio de Freitas (Republicanos), destacou na quarta-feira (4) a infraestrutura do estado como um ponto forte para o desenvolvimento de ações voltadas à sustentabilidade na indústria automobilística, durante o anúncio do novo ciclo de produção da General Motors (GM). Entre 2024 e 2028, a empresa investirá R\$ 5,5 bilhões no estado em programas de atualização de portfólio e desenvolvimento de novas tecnologias, com foco na linha de veículos híbridos flex, que combina um motor de combustão, movido a etanol ou gasolina, com um motor elétrico.

“Neste momento, estamos apontando um caminho de que está na hora de rever nossas plataformas, entender o que o consumidor está querendo e renovar nossa frota. Vamos aproveitar a estrutura que já temos de transporte e armazenamento de etanol”, afirmou o governador.

Tarcísio também mencionou outros incentivos relacionados à transição energética. “Mandamos para a Assembleia Legislativa um projeto de lei de isenção de IPVA para os híbridos. E a indústria automobilística respondeu imediatamente. Estamos colecionando anúncios de investimentos”, completou.

A cerimônia ocorreu na fábrica da General Motors em São Caetano do Sul, na região metropolitana de São Paulo, com a presença do vice-governador Felício Ramuth e dos secretários Jorge Lima (Desenvolvimento Econômico) e Guilherme Afif Domingos (Projetos Estratégicos), além de autoridades municipais e parlamentares.

Os investimentos da GM em São Paulo, anunciados por Rory Harvey, vice-presidente executivo e presidente de mercados globais da GM; Shilpan Amin, presidente da GM Internacional; Santiago Chamorro, presidente da GM América do Sul; e Fabio Rua, vice-presidente da GM América do Sul, serão destinados às plantas de São Caetano e São José dos Campos.

“A parceria com a GM gera emprego, renda e desenvolvimento social e do estado de uma maneira mais homogênea”, disse o secretário de Desenvolvimento Econômico, Jorge Lima.

Entre os incentivos oferecidos pelo Governo de São Paulo ao setor, destaca-se o programa ProVeículo, que permite a utilização de créditos acumulados de ICMS para financiar projetos de modernização e ampliação de plantas industriais, construção de novas fábricas, desenvolvimento de novos produtos e expansão dos negócios no estado.

Em agosto, o governador autorizou a liberação de R\$ 1 bilhão em créditos para a Volkswagen do Brasil, que anunciou investimentos de R\$ 13 bilhões no estado, também para o ciclo 2024-2028.

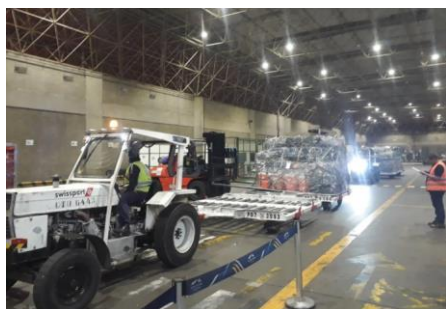
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2024

REGIÃO SUDESTE - VIRACOPOS RECEBE EQUIPAMENTOS PARA JOGO FUTEBOL AMERICANO

Terminal de cargas recebeu 45 toneladas de equipamentos que vieram dos Estados Unidos

Por Cássio Lyra lcassio.lyra@redenebnews.com.br



As 45 toneladas de equipamentos que desembarcaram em Viracopos serão utilizadas no jogo entre Philadelphia Eagles e Green Bay Packers, nesta sexta-feira, em São Paulo (Foto: Divulgação/Viracopos)

O Terminal de Cargas (TECA) do Aeroporto Internacional de Viracopos, em Campinas (SP), recebeu no último final de semana uma carga especial composta por diversos equipamentos da NFL, liga profissional de futebol americano dos Estados Unidos, que vai realizar pela primeira vez na história um jogo no Brasil, na próxima sexta-feira (6).

Foram desembarcados no Terminal de Carga de Viracopos 20 paletes fechados, totalizando aproximadamente 45 toneladas de equipamentos, que foram transportados por um Boeing 767-300F, que decolou da cidade de Nova Jersey.

Segundo informou a concessionária que administra o terminal, o retorno dos equipamentos aos EUA por Viracopos está previsto para o dia 7 de setembro. Ainda de acordo com a gestão, a chegada dos equipamentos consolida o Terminal de Carga de Viracopos como uma das principais portas de entrada de equipamentos de grandes eventos internacionais no Brasil. “Com uma infraestrutura moderna e uma equipe altamente capacitada, o terminal se destaca por sua expertise em operações logísticas para grandes volumes de carga, como as necessárias para grandes eventos internacionais”, pontua em comunicado.

NFL no Brasil

O evento histórico será realizado na Neo Química Arena, estádio do Corinthians. O jogo será entre o Philadelphia Eagles e o Green Bay Packers.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 05/09/2024



A desvalorização de diversas commodities (bens primários com cotação internacional) e o aumento das importações decorrentes da recuperação da economia fizeram o superávit da balança comercial (exportações menos importações) despencar em agosto. Em julho, o país exportou US\$ 4,828 bilhões a mais do que importou, queda de 49,9% em relação ao mesmo mês de 2023 e o pior resultado para agosto desde 2017, com superávit de US\$ 4,547 bilhões.

Com o resultado de agosto, o superávit comercial nos oito primeiros meses do ano atinge US\$ 54,079 bilhões. O montante é 13,4% inferior ao do mesmo período de 2023, mas é o segundo melhor para o período na série histórica, que mede as estatísticas do comércio externo desde 1989.

Em relação ao resultado mensal, as exportações caíram, enquanto as importações dispararam, impulsionada por gás natural e bens de capital (bens usados na produção). Em agosto, o Brasil vendeu US\$ 31,101 bilhões para o exterior, recuo de 6,5% em relação ao mesmo mês de 2023. As compras do exterior somaram US\$ 21,468 bilhões, alta de 13%.

Do lado das exportações, a queda no preço internacional da soja, do milho, do ferro, do aço e do açúcar foram os principais fatores que provocaram a queda no valor vendido. As vendas de alguns produtos, como café e celulose, subiram no mês passado, compensando a diminuição de preço dos demais produtos.

Do lado das importações, as aquisições de medicamentos, motores, máquinas, adubos e fertilizantes químicos subiram. A maior alta, no entanto, foi relacionada ao gás natural, cujo valor comprado aumentou 339,4% em agosto na comparação com agosto do ano passado. O Brasil importou 144,9% a mais em volume do combustível, com preço 79,4% mais alto na mesma comparação.

No mês passado, o volume de mercadorias exportadas caiu 6,5%, puxado pelo fim da safra de diversos produtos e pela redução da demanda de minério de ferro pela China, enquanto os preços caíram 1,7% em média na comparação com o mesmo mês do ano passado. Nas importações, a quantidade comprada subiu 15,7%, mas os preços médios recuaram 3,2%, indicando o aumento das compras externas decorrentes da recuperação da economia.

Setores

No setor agropecuário, a queda na quantidade pesou mais na redução das exportações. O volume de mercadorias embarcadas caiu 11,8% em agosto na comparação com o mesmo mês de 2023, enquanto o preço médio caiu 8,7%. Na indústria de transformação, a quantidade caiu 5,2%, com o preço médio subindo 3,1%, refletindo a crise econômica na Argentina, o maior comprador de bens industrializados do Brasil. Na indústria extrativa, que engloba a exportação de minérios e de petróleo, a quantidade exportada caiu 2,4%, enquanto os preços médios recuaram 5,9%.

Estimativa

Segundo o diretor de Estatísticas e Estudos de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic), Herlon Brandão, o encolhimento no saldo da balança reflete principalmente volumes menores de exportações de soja e minério de ferro, além da alta nas importações. Ele disse que a queda no superávit em agosto era esperada e que não interfere nas projeções do governo, mas advertiu que uma desaceleração econômica global pode prejudicar as exportações.

Em julho, o governo tinha revisado para cima a projeção de superávit comercial para 2024. A estimativa subiu de US\$ 73,5 bilhões para US\$ 79,2 bilhões, queda de 19,9% em relação a 2023. Na previsão anterior, de abril, a queda estava estimada em 25,7%. A próxima projeção será divulgada em outubro.

Segundo o Mdic, as exportações subirão 1,7% este ano na comparação com 2023, encerrando o ano em US\$ 345,4 bilhões. As importações subirão 10,6% e fecharão o ano em US\$ 266,2 bilhões. As compras do exterior deverão subir por causa da recuperação da economia, que aumenta o consumo, em um cenário de preços internacionais menos voláteis do que no início do conflito entre Rússia e Ucrânia.

As previsões estão mais pessimistas que as do mercado financeiro. O Boletim Focus, pesquisa com analistas de mercado divulgada toda semana pelo Banco Central, projeta superávit de US\$ 83,5 bilhões neste ano.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 05/09/2024

EMPRESAS DE TRANSPORTE RELATAM PREJUÍZO FINANCEIRO COM CRISE CLIMÁTICA

Por Hugo Leite - 05/09/2024 18:57 - Atualizado 05/09/2024



As secas e enchentes que prejudicaram as atividades em portos e aeroportos também afetaram as empresas dos setores de transportes, que relataram prejuízos milionários com os desastres naturais.

A seca que atinge a região amazônica, que impede a passagem de algumas embarcações, e os impactos das enchentes no Rio Grande do Sul, que causaram assoreamento de canais, prejudicaram de sobremaneira o setor portuário.

Na esteira da estiagem na bacia do rio Amazonas e do rio Negro, a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) autorizou a companhia Mercosul Line, do ramo de cabotagem (transporte entre portos de um mesmo país), a contratar uma embarcação de empresa estrangeira para operá-la por até 150 dias.

O afretamento de embarcação estrangeira por tempo para operar na navegação interior (como em rios e lagos) de percurso nacional ou no transporte de mercadorias por cabotagem é previsto em lei, somente, para algumas exceções, como indisponibilidade de embarcação de bandeira brasileira do tipo e porte adequados. O contrato depende da autorização do órgão regulador.

Na decisão, assinada no fim de agosto, o diretor Wilson Pereira de Lima Filho disse que a medida permite à empresa afretar “embarcações adequadas às condições de navegabilidade impostas pela seca”, que forçou a redução de calado (profundidade). Também neste ano, aval semelhante foi concedido à Log-In Logística Integrada, outra companhia do segmento.

O presidente da Antaq, Eduardo Nery, em declaração à Folha de São Paulo, diz que a agência avalia regular o tema. “Pode ser uma regulação para tornar [a medida] perene, já que vem acontecendo com recorrência.” Também houve autorização para o afretamento de cabotagem emergencial no ano passado.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 05/09/2024



O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

ELDORADO BRASIL ELEVA SUA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA COM EBLOG, AUMENTANDO PRODUTIVIDADE EM 30%

Informações: Portal Celulose (05 de setembro de 2024)



Em seu primeiro ano de operação, o EBlog da Eldorado Brasil se consolidou como um dos maiores terminais de carga de celulose do mundo

No Talk Celulose de hoje, Felipe Quintino conversa com Flávio Costa, diretor de logística do EBlog da Eldorado Brasil, sobre os resultados do primeiro ano de operação do terminal em Santos, um dos maiores terminais de carga de celulose do mundo.

Flávio destacou que, desde a inauguração do terminal em julho de 2023, a produtividade aumentou em 30%, alcançando uma capacidade de movimentação de três milhões de toneladas de celulose por ano.

O diretor também discutiu os desafios logísticos globais e a necessidade de atrair mão de obra qualificada para operar as tecnologias avançadas no setor de celulose. Ele enfatizou a importância de preparar a operação para diversos cenários de crise, garantindo a continuidade dos serviços.

Além da eficiência operacional, Flávio destacou as iniciativas de ESG da Eldorado Brasil, como a entrega de uma Unidade Básica de Saúde no bairro do Estuário e a construção de uma passarela no terminal, melhorando a acessibilidade e integrando a área portuária à comunidade local.

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

Data: 05/09/2024

SUZANO MIRA EM EXPANSÃO INTERNACIONAL SOB NOVA LIDERANÇA

Informações: Portal Celulose (05 de setembro de 2024)

Sob a liderança de Beto Abreu, a Suzano continua focada na internacionalização, visando ampliar sua presença global e diversificar o portfólio

Desde julho no comando da Suzano, José Alberto Abreu, conhecido como Beto Abreu, tem direcionado o olhar da empresa para o mercado internacional. Sua chegada coincidiu com as negociações para a compra da International Paper, uma operação estimada em pelo menos US\$ 15 bilhões, que não avançou devido ao custo elevado. Mesmo com movimentos menos grandiosos, a internacionalização permanece como uma estratégia-chave para gerar valor na gigante de papel e celulose.

Recentemente, Suzano adquiriu duas fábricas de papel cartão da Pactiv Evergreen nos Estados Unidos e uma participação de 15% na Lenzing, fabricante austríaca de celulose solúvel e tecidos. Segundo Abreu, a empresa adota uma postura "agnóstica" em relação aos novos mercados e busca ativos com potencial de crescimento e escala.

"Não faz nenhum sentido entrar em um negócio que vá manter exatamente do jeito que ele está. Se não conseguirmos aumentar e ganhar escala, não faz sentido", afirmou Abreu.

Com cinco anos de experiência na Rumo, Abreu chegou à Suzano em um momento estratégico, com a empresa operando o Projeto Cerrado, a maior linha de produção de celulose do mundo, que recebeu investimentos de R\$ 22 bilhões. Este projeto deve reduzir custos e aumentar a rentabilidade, uma vantagem competitiva em um mercado de celulose com preços em queda.

O diretor mantém-se otimista quanto ao mercado externo, destacando que o temor de recessão nos Estados Unidos é passado e que o cenário na China, um dos principais mercados de celulose, não é tão pessimista quanto se imagina. "Quando se fala em Ásia aí é que o crescimento acontece", afirmou.

EXPANSÃO E DIVERSIFICAÇÃO DO PORTFÓLIO

A internacionalização segue em foco, com aquisições recentes nos Estados Unidos e a entrada na Lenzing, que traz oportunidades de expansão no mercado têxtil. A Suzano também diversificou seu portfólio no segmento de tissue, fortalecendo sua posição com a compra de ativos da Kimberly-Clark no Brasil, incluindo a marca Neve.

“Agora, sem dúvida, uma empresa com o nosso tamanho quer ativos que sejam escaláveis e quer segmentos que também sejam escaláveis, para que tenhamos, mais uma vez, a diferenciação aplicada nesses ativos que nós trazemos para o nosso portfólio”, explicou Abreu, que reforça o compromisso da empresa com disciplina financeira e geração de valor.

Além do crescimento no mercado de tissue, a Suzano planeja expandir sua atuação em outros segmentos, como o fluff, utilizado em diversos produtos, como papel e embalagens, ajustando estratégias conforme as dinâmicas de mercado e regiões geográficas.

PERSPECTIVAS E DESAFIOS GLOBAIS

Apesar das flutuações no preço das commodities, Abreu destacou a competitividade como chave para o sucesso. A Suzano, agora com uma capacidade ampliada para 13 milhões de toneladas anuais, aposta no longo prazo para equilibrar oferta e demanda.

O CEO também observou o cenário global com atenção, destacando que, apesar das tensões geopolíticas, a economia dos Estados Unidos mostra sinais de estabilidade e a China continua a crescer de forma coordenada. Abreu ainda apontou para o potencial da Índia como próximo motor da economia global. “A Índia indica que pode ser um mercado consumidor importante nos próximos anos para muitos produtos”, afirmou.

No Brasil, o aumento da renda média e a queda do desemprego impulsionam o consumo, com projeções de crescimento econômico entre 2,5% e 3% em 2024. Contudo, Abreu ressaltou a necessidade de ajustes fiscais e taxas de juros mais competitivas para fomentar investimentos no país.

“Precisamos reduzir a depreciação no país e isso vem com produtividade, capacitação de mão de obra e taxa de juros mais ajustadas com o que o empresário precisa para fazer os investimentos”, concluiu CEO.

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

Data: 05/09/2024

ZPE E INVESTIMENTOS NO PORTO TRARÃO NOVO PERFIL ECONÔMICO REGIONAL

Informações: Autoridade Portuária de Santos (05 de setembro de 2024)



Relatório conclusivo do Evento Indústria-Porto mostra caminhos e visão otimista para a Baixada – Foto: APS

O Porto de Santos como fator ainda maior de geração de riqueza para o Brasil e Baixada Santista. Para tanto, se faz necessária a instalação de uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE, com potencial para mudar o perfil socioeconômico da região, com novos empregos qualificados. Isso deve vir acompanhado do processo de reindustrialização no País, que coloca como

necessidade os investimentos em infraestrutura no Porto, como acessos, aprofundamento do canal e otimização dos terminais multipropósito, para atenderem a chegada de indústrias, que ocupariam áreas na ZPE em local ainda a ser definido pelas autoridades regionais, estaduais e federais.

Este o resultado-síntese do evento conclusivo da reunião de encerramento do Seminário Indústria-Porto, que foi realizada dia 30 de agosto, sexta-feira, no Parque Tecnológico de Santos com a presença de especialistas e da Autoridade Portuária de Santos (APS), uma das patrocinadoras.

O evento teve 415 participantes, no Parque Valongo, com transmissão ao vivo no canal do YouTube e cobertura jornalística da Band News e TV Thati Band, com 118 entrevistas e 6 entradas ao vivo, além de 253 inserções publicitárias, resultando num impacto a 32 mil pessoas, sendo 55% mulheres e 45% homens, com perfil de público de 71% nas classes A e B; 27% C e 0,2% das D e E.

Papel das ZPEs

O conteúdo dos cinco painéis foi esmiuçado, a partir do primeiro, denominado Reindustrialização Brasileira, que teve como mediador André Ursini, CEO da Wordcom Brasil. O primeiro painelista, Pedro Guerra, chefe de Gabinete da Vice-presidência e do MDIC, destacou a importância das ZPEs, que foram criadas em vários países do mundo como Singapura e Taiwan, onde o “país inteiro praticamente virou uma ZPE”. Guerra ressaltou que a ZPE representou um ambiente competitivo dentro de um outro ambiente com deficiências de diversas ordens, sobretudo regulatórias.

Flávio da Rocha Costa, diretor da Eldorado Brasil Logística, destacou que seus clientes são grandes produtores de papel e que 50% do que a sua empresa produz vai para a China, 30 % para a Europa e o restante para as américas. Afirmou que o Brasil, hoje, é o maior exportador de celulose do mundo e o Porto de Santos é essencial, pois a Eldorado conta com o seu terminal para escoar 90% da sua produção da sua mercadoria, consequência do investimento de R\$ 20 bilhões no Mato Grosso do Sul.

Américo Ferreira Neto – vice-presidente da Usiminas e diretor Regional da CIESP, lembrou que o polo industrial de Cubatão é o exemplo de integração entre cidade e indústria. Destacou que poucas regiões do Brasil têm a rede de malha ferroviária, rodoviária e um porto como o de Santos. Por isso, defendeu que é preciso “agregar valor” aos nossos produtos porque “não podemos sobreviver só com indústrias de base”. E que o polo industrial de Cubatão tem plenas condições de fazer isso.

Luís Sobrinho, da INVEST SP, valorizou a integração da área portuária com o turismo, considerado uma indústria, por sinal, a que mais emprega. Exemplificou destacando a questão hoteleira, dizendo que muitas indústrias têm funcionários que precisam se hospedar, se alimentar, se locomover... e isso tem ligação direta com o turismo.

Novos Acessos

O segundo painel, “Integração de novos acessos terrestres entre a capital e as cidades da região portuária”, teve como moderador Angelino Caputo, diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) e valorizou a necessidade de melhores acessos.

Rui Klein, diretor de Concessões da Ecorodovias, lembrou que o projeto da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes foi colocado à disposição da sociedade há mais de dez anos, mas que o governador atual encomendou o projeto e licenciamento ambiental à Ecovias. A Ecovias já desenvolve o projeto, que é desafiador e que mudará o patamar de acesso à região. Só o projeto deve levar de dois a três anos. O licenciamento ambiental deve demandar um prazo de dois a três anos. E o empreendimento em pode levar de 5 a 6 anos de execução, podendo, obviamente, ser buscado em quatro anos. “Com isso, poderíamos falar de um horizonte de entrega factível, que nós já estamos perseguindo, em 2031.”

João Almeida, presidente da Ferrovia Interna do Porto de Santos (Fips) lembrou da meta de sair dos 50 milhões de toneladas, que a ferrovia transporta hoje dentro do Porto Organizado, para 115 milhões de toneladas, nos próximos cinco ou oito anos. Por isso, esse projeto começou bem antes, para a melhora dos acessos ferroviários que havia. Destacou que as ferrovias associadas já vinham investindo muito “serra acima”, principalmente em melhorias da via permanente.

Anderson Abreu, da VLI, disse que vislumbrou, no Valongo, três navios de passageiros ancorados e mais um na barra esperando para atracar ao longo de todo ano: “Será elevado o patamar do turismo da Baixada Santista. E, com a indústria, virá maior geração de renda e emprego aqui para a sociedade da Baixada Santista”.

Daniella Revoredo, da Revoredo Advocacia, afirmou que as ZPEs se “tornaram um mantra nesse evento de hoje”. E que, se houvesse uma “varinha mágica”, gostaria de “ver esse complexo todo portuário da seguinte forma: o ferroviário atuando muito, pra trazer e escoar a carga; o marítimo, trazendo a matéria-prima e transformando aqui mesmo em produto final; e o rodoviário sendo

utilizado o mínimo possível no escoamento da nossa produção, deixando o sistema para que os turistas pudessem vir e usufruir da nossa beleza natural”.

Mauro Sammarco, presidente da Associação Comercial de Santos, lembrou que os exportadores de café enfrentam problemas no embarque de cargas. E que alguns usuários reportando até 60% de atraso nos seus embarques, por exemplo. Por isso, defendeu investimentos públicos e privados para resolver esta questão.

Leonardo Gazzilo, secretário de Desenvolvimento Econômico e Portuário de Guarujá, disse que as necessidades de infraestrutura para seu município são latentes. Destacou que não se pode esquecer que o Porto de Santos, na verdade, é um complexo portuário e que, na margem esquerda, em Guarujá, existem nove terminais portuários e 13 retroportuários, com pelo menos 35% de todo produto que circula no Porto de Santos passando por lá.

Indústria regional

O terceiro painel, “A importância da indústria regional e quais os caminhos”, teve como moderador o professor Adilson Gonçalves, diretor executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), e focou nas potencialidades e desafios do setor. Luiz Araújo, diretor do terminal Ecoporto, disse que movimentam cargas da indústria e que será ainda mais utilizado para atender expansão de fábricas, como aconteceu com a Brascell, em Lençóis Paulista, e a Suzano, em Mato Grosso do Sul. Lembrou que um terminal multipropósito é vital para a economia industrial, não só do Estado de São Paulo, mas de todo País. E Santos está geograficamente localizado como o melhor porto para esse tipo de cargas: “Terminais multipropósito em grandes portos do mundo, como Antuérpia ou Hamburgo, são dezenas, e este serviço é essencial para fomentar tudo o que estamos discutindo”

Mário Povia, presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), deixou claro que o Porto é um grande gerador de empregos na área de serviços, especialmente na de logística, o que pode ser considerada uma atividade paraportuária e portuária. “A Baixada Santista como um todo acabou não se apropriando desse ativo, que é o Porto, para a geração de emprego e de negócios na questão industrial”, afirmou, lembrando que, com a lei das ZPEs, se abre uma janela de oportunidades para a industrialização da região.

Elias Francisco da Silva, secretário de Portos da Prefeitura de Santos, valorizou a vocação da área continental da cidade, entendida pela Prefeitura em 2019, para a instalação de complexos industriais e possivelmente de uma ZPE. Em 2021, o marco regulatório da ZPE trouxe uma nova modelagem. Por isso, uma das metas da Prefeitura é que isso deva ser cada vez mais aprofundado junto aos governos do Estado e Federal, uma vez que a indústria, junto com o agronegócio, é uma das principais usuárias do Porto. E anunciou que já estão sendo tomadas providências nesse sentido: “Estamos na fase de avanços em relação aos estudos e a identificação de áreas para que isso aconteça”.

Reinaldo Remião, da BMC Hyundai Brasil, afirmou que a produção de veículos da montadora, como empilhadeiras e pás carregadeiras, tem tudo a ver com as obras de infraestrutura que o Brasil precisa. E fez questão de disponibilizar a BMC Hyundai Brasil para contribuir com o País nessa questão da infraestrutura.

Daniel Hubner, vice-presidente da Yara International, destacou que o Brasil importa mais de 85% do seu fertilizante. Por isso, tem uma necessidade de aumentar a sua produção nacional. Lembrou do elevado custo do gás, “80% do gasto em fabricar amônia é com o gás”, afirmou. O gás do Brasil hoje é duas vezes mais caro do que o gás da Europa, mesmo com a guerra entre Rússia e Ucrânia; e um gás oito vezes mais caro do que nos Estados Unidos. Segundo Daniel, um dos pilares para o país acelerar a reindustrialização é um gás natural mais competitivo.

Crescer com infraestrutura

No quarto painel, “O Complexo portuário de Santos precisa de ampliação? Qual o caminho?”, moderado por Mário Povia, presidente do IBI, a tônica foi um olhar ousado e, ao mesmo tempo,

responsável para o futuro. Luis Claudio Montenegro, mestre em Engenharia de Transportes, afirmou: “Se a gente está olhando para o que vai acontecer, o contêiner deve estar na pauta prioritária, porque é ele quem vai permitir que a indústria se desenvolva. A indústria se desenvolvendo, vai permitir que a gente tenha patamares de crescimento maiores do que a gente já conseguiu alcançar nesses últimos 40 anos”.

Para Montenegro, a expansão do Porto de Santos é urgente. Disse ainda que, pela navegação própria do contêiner ser uma navegação “de linha”, como num trajeto de ônibus, ela é preestabelecida. Quando começa a faltar capacidade numa determinada parada, o atraso num Porto começa a afetar todo o percurso da linha”.

O almirante Murillo Barbosa, presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), afirmou que os TUPs (Terminais de Uso Privado) podem dar uma contribuição muito grande ao crescimento ao Porto de Santos: “Há alguns contratos de adesão, já assinados aqui para Santos, que vão significar mais de 60 milhões de toneladas. Ao contrário do que o Montenegro defende, eles não são terminais de contêineres, são terminais de granel sólido, basicamente, e granel líquido.”, afirmou.

Leonardo Levy, diretor de Investimentos da APM Terminais, lembrou dos dados disponíveis: “Quando a gente olha para as projeções oficiais da Autoridade Portuária de Santos, a gente vê que existe uma expectativa de que, até 2030, sejam feitos adensamentos, tanto no contrato da BTP quanto no Terminal da Santos Brasil e alguma expansão do terminal da DPW”; mas manifestou dúvidas, “mesmo se essas expansões forem, de fato, viáveis, uma vez que a gente não sabe se são”, afirmou.

Tiago Toledo Ferreira, diretor de Transporte e Logística do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), afirmou: “No fundo, os desafios são positivos, uma vez que se está discutindo o futuro de um sistema pressionado pelo aumento da carga e esse é um ‘bom problema’ que estamos enfrentando no setor. Isso pressiona a infraestrutura portuária por si e o ponto fundamental é o impacto disso nos acessos portuários, também. Tanto no acesso marítimo, o canal de acesso, quanto no acesso terrestre”. Ele lembrou que o BNDES tenta focar em grandes eixos para apoiar o desenvolvimento da infraestrutura. O primeiro é a falta de projetos: “então a gente precisa conseguir estruturar e preparar essas iniciativas”, disse.

Brenno Queiroz, da Associação Nacional dos Export de Algodão e Conselho dos Exportadores de Café do Brasil (Anea/Cecafé), ressaltou que “existe um problema de capacidade e necessidades de novos investimentos, de parcerias público-privadas (PPP), enfim, até do uso de tecnologias, também”. Salientou que, quanto aos acessos, só a via rodoviária não vai conseguir suprir a quantidade de cargas, principalmente do agronegócio.

Casemiro Tércio Carvalho, consultor Portuário, lembrou da última discussão feita sobre o PDZ (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento), quando foi discutido o conceito de clusterização, com uma janela de oportunidades na época, com vários contratos sendo findados, outros renovados e, aproveitando o momento para reorganizar. Disse que a clusterização foi justamente para pensar melhor a distribuição das cargas ao longo das margens direita e esquerda, para entender onde seriam, de fato, as ampliações das capacidades portuárias e juntar, obviamente, cargas com a mesma condição de contorno operacional.

Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), defendeu a ampliação da capacidade do Porto de Santos: “Isso é unânime. Todos aqui temos a mesma intenção: que o Porto de Santos se apresente com muito mais eficiência; que o Porto atenda a demanda crescente para todas as cargas, para os grãos, para os contêineres, para a celulose, para os graneis líquidos... Mas, antes de qualquer coisa, é preciso que, ao mudarmos do lado do balcão – e, no meu caso, eu preciso defender o interesse público -, a gente leve em consideração outro tema, que é a integração efetiva do Porto com as cidades.”

Para Pomini, de nada adianta ampliar a capacidade, por exemplo, com o aprofundamento do canal, dos berços ou com a implementação de novos terminais, se o Porto não se conectar com as prefeituras, com o Governo do Estado, com a gestora da linha férrea, com os que fazem a gestão dos dutos; se não for ampliada, de forma harmônica, os modais para o transporte desses produtos.

Pomini lembrou que foi anunciado investimento de R\$ 12 bilhões em infraestrutura. “O aprofundamento do canal começa agora, com a derrocagem de pedras. Vamos depois para 16 metros e já realizamos estudos e para 17 metros. O BNDES, junto com a Secretaria Nacional de Portos, está capitaneando um estudo para discutir a concessão deste serviço. O aprofundamento e a gestão, por até 35 anos, incluindo o VTMS (ampliação do sistema de monitoramento de embarcações)”, afirmou o presidente, também totalmente integrado na necessidade de expansão para a criação de retroáreas industriais.

Participaram da reunião de avaliação final, no Parque Tecnológico, André Ursini; CEO da WordCom Brasil; Gabriel Ursini diretor da WordCom Publicidade; Marcos Bianchi, diretor executivo da TV Thathi Band Litoral; Ari Brito, gerente comercial da TV Thathi Band Litoral; Carina Carvalho e Thays Toscano, executivas da TV Thathi Band Litoral; Adilson Gonçalves, da Secretaria de Assuntos Portuários da Prefeitura de Santos; Rosângela Gibelato, diretora regional de trabalho e empreendedorismo do Governo do Estado de São Paulo e, pela APS, Guilherme Lemes, Dennis Silva, Lucas Mulero, Clóvis Vasconcellos e Jhonny Hunter, que representaram as áreas de Comunicação e Desenvolvimento de Negócios e Regulação, além das equipes de jornalismo da TV Band Litoral.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/09/2024

A REVOLUÇÃO DA INOVAÇÃO PORTUÁRIA: PORTO HACK SANTOS 2024

Informações: Juicy Santos (05 de setembro de 2024)

Prepare-se para o FUTURO! Neste episódio explosivo, vamos além do óbvio e exploramos como Santos pode se tornar o próximo grande centro de inovação.



Descubra tudo sobre o Porto Hack Santos 2024, o evento que está transformando o cenário tecnológico da região! Além disso, discutimos o impacto AVASSALADOR da Inteligência Artificial e como ela está moldando um novo mundo.

Não perca essa jornada pelo futuro da tecnologia em Santos—um episódio que vai abrir sua mente e te inspirar a ser parte dessa revolução!

Assista aqui: <https://youtu.be/xpvDR3HYnxA>

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 05/09/2024

ANVISA ESCLARECE SOBRE TRATAMENTOS ADMINISTRATIVOS NA IMPORTAÇÃO DE INSUMOS

Informações: ANVISA (05 de setembro de 2024)

Novos tratamentos estão relacionados à importação de insumos para fabricação de produtos sujeitos à fiscalização sanitária.

Entraram em vigor, no dia 1º de agosto deste ano, os novos tratamentos administrativos para a importação de produtos sujeitos ao controle e à fiscalização sanitária. Assim, a Agência esclarece sobre a importação de insumos para a fabricação desses produtos. Os novos tratamentos administrativos só deverão ser selecionados nos seguintes casos, conforme a categoria do produto:



Substâncias controladas

Todas as substâncias sujeitas ao controle especial, definidas na Portaria 344/1998, para qualquer fim.

Medicamentos

Os insumos farmacêuticos ativos (IFAs) e os excipientes que constituem a composição final do medicamento acabado, ou fórmula magistral, devem ter anuência da Anvisa.

Cosméticos

Os insumos citados na rotulagem ou folheto de instruções dos cosméticos devem ter anuência da Anvisa.

Saneantes

Os insumos citados na rotulagem ou folheto de instruções dos saneantes devem ter anuência da Anvisa.

Alimentos

Os insumos citados na rotulagem dos alimentos devem ter anuência da Anvisa. Os coadjuvantes de tecnologia, embora não estejam presentes no produto final, são regulados pela Agência. Portanto, eles também devem ter anuência da Anvisa.

Dispositivos médicos

Todos os insumos de dispositivos médicos, incluindo peças e acessórios, devem ter anuência da Anvisa.

Em relação às substâncias intermediárias utilizadas como insumos para fabricação de medicamentos, de insumos farmacêuticos ativos, de cosméticos, de saneantes ou de alimentos, mas que não fazem parte da composição final do produto acabado, não caberá selecionar o destaque da Anvisa, desde que não sejam substâncias sujeitas ao controle especial, pois tais produtos não são passíveis de anuência da Agência.

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

Data: 05/09/2024

EXPORTAÇÃO DA INDÚSTRIA MÉDICA ATINGE US\$ 527 MILHÕES NO PRIMEIRO SEMESTRE

Informações: VEJA (05 de setembro de 2024)

Valor é 21% superior ao dos primeiros seis meses de 2023

As fabricantes brasileiras de dispositivos médicos exportaram cerca de 527 milhões de dólares para mais de 190 países no primeiro semestre deste ano. A cifra é 21% superior à registrada no mesmo período de 2023, quando 436 milhões de dólares em equipamentos do setor médico foram vendidos, segundo a Associação Brasileira da Indústria de Dispositivos Médicos (Abimo). Os três principais destinos dos produtos fabricados em território brasileiro foram Estados Unidos, Argentina e México, evidenciando o continente americano, que representou quase duas a cada três vendas internacionais do segmento. O continente Europeu representou 22,3% das exportações e Ásia, África e Oceania somaram 12% do total.

Empresas associadas ao Brazilian Health Devices (BHD), projeto setorial da Abimo em parceria com a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (ApexBrasil), também apresentaram crescimento no volume de exportação, atingindo 57,3 milhões de dólares no primeiro semestre de 2024. O valor aponta para um aumento de 4,3% nas vendas externas em relação ao primeiro semestre de 2023, além de representar 11% das exportações totais do setor.

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

Data: 05/09/2024

PROPOSTA ISENTA PAINÉIS SOLARES DO IMPOSTO DE IMPORTAÇÃO

Informações: Agência Câmara de Notícias (05 de setembro de 2024)



Desde janeiro de 2024, os painéis solares montados estão sujeitos ao Imposto de Importação, com alíquota de 10,8% - Imagem de tawatchai07 no Freepik

O Projeto de Lei 1583/24 isenta do Imposto de Importação (II) os painéis solares desmontados ou montados necessários à instalação dos sistemas de energia fotovoltaica. O texto está em análise na Câmara dos Deputados.

“Essa medida reduzirá os custos para o consumidor final e incentivará a adoção de tecnologias sustentáveis e a transição energética para fontes mais limpas e renováveis”, defendeu o autor da proposta, deputado Delegado Caveira (PL-PA).

A capacidade instalada de energia solar no Brasil é de 10,3 GW, e 99% de todos os módulos vieram da China, calcula o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Em 2022, as importações somaram US\$ 5 bilhões.

Antes isentos, desde janeiro de 2024 os painéis solares montados estão sujeitos ao Imposto de Importação, com alíquota de 10,8%, e a cotas que buscam limitar as compras no exterior. Com isso, o MDIC espera aumentar a produção nacional.

Próximos passos

O projeto tramita em caráter conclusivo e será analisado pelas comissões de Minas e Energia; de Finanças e Tributação; e de Constituição e Justiça e de Cidadania. Para virar lei, a proposta também precisa ser aprovada pelo Senado.

Saiba mais sobre a tramitação de projetos de lei

<https://www.camara.leg.br/noticias/573454-SAIBA-MAIS-SOBRE-A-TRAMITACAO-DE-PROJETOS-DE-LEI>

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

Data: 05/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

ALCKMIN DESCARTA RISCO DE FALTAR ENERGIA NO BRASIL, MAS RECONHECE MAIOR SECA DESDE 1950

Vice-presidente afirmou que países dos trópicos vão sofrer as maiores consequências do aquecimento global

Por **Bernardo Lima** — **Brasília**

O vice-presidente Geraldo Alckmin afirmou nesta quinta-feira que o Brasil não corre risco de falta de energia apesar de enfrentar a pior seca desde a década de 1950.

Questionado sobre a queda no nível dos reservatórios de usinas hidrelétrica, Alckmin observou que o Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) acionou usinas termelétricas para evitar uma crise energética.

— Acredito que o que disse a ONS é que, coloca as térmicas também para operarem, mas que não há risco de falta de energia — afirmou.



Geraldo Alckmin, vice-presidente — Foto: Brenno Carvalho / Agência O Globo

O vice-presidente, no entanto, reconheceu que o país vive a sua pior seca desde 1950. No Brasil, as usinas hidrelétricas, que têm seu desempenho atrelado ao nível de chuvas, são responsáveis por mais de 60% da produção de energia elétrica.

— É a maior seca desde a década de 1950, se você pegar os gráficos é a maior seca — ressaltou Alckmin.

Diante do período de seca, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) anunciou na sexta-feira passada a bandeira tarifária de energia elétrica em setembro seria a vermelha patamar 2, o maior da escala da agência.

Nesta quarta-feira, a agência voltou atrás na decisão para a bandeira tarifária nas contas de luz de setembro. No lugar de bandeira vermelha 2, foi acionada a bandeira vermelha 1. Dessa forma, o aumento nas contas de luz dos brasileiros neste mês será menor.

A mudança foi causada por uma "correção" de informações do Programa Mensal de Operação (PMO), de responsabilidade do Operador Nacional do Sistema (ONS).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2024

LULA DIZ QUE ACORDO COM VALE SOBRE DESASTRES EM MINAS GERAIS SERÁ RESOLVIDO ATÉ OUTUBRO

Mineradora foi responsável pelo rompimento de barragens em Mariana (MG) e Brumadinho (MG)
Por Bernardo Lima — Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quinta-feira que até o início de outubro a mineradora Vale irá assinar um acordo para resolver os problemas jurídicos da mineradora relacionados aos desastres que aconteceram em Mariana (MG) e Brumadinho (MG).

— Até outubro a gente vai resolver a questão do acordo com a Vale para resolver o problema de Mariana e Brumadinho. É uma coisa que se arrasta há dez anos, vários compromissos, tentativas de fazer acordo, decisões judiciais e a Vale não cumpre, agora vai ter que cumprir — afirmou em entrevista à Rádio Vitoriosa, de Uberlândia (MG) nesta quinta.

Segundo Lula, a intenção do governo federal é usar os recursos obtidos no acordo para recuperar os estragos gerados pelas tragédias ambientais no estado de Minas Gerais. O presidente, no entanto, disse que só pode entrar em detalhes dos termos quando o acordo for assinado.

— Queremos utilizar o recurso para recuperar o que foi estragado, para cuidar do povo. Só não posso dizer os termos do acordo porque só posso dizer quando estiver definido e assinado — disse Lula.

Ambas as tragédias foram causadas por rompimentos em barragens da mineradora Vale. A primeira a acontecer foi em Mariana, em novembro de 2015. Quase quatro anos depois, ocorreu o rompimento em Brumadinho, em janeiro de 2019.

Durante a entrevista, Lula também criticou a antiga gestão da mineradora, que segundo ele, só queria "vender ativos".



— Aliás a Vale está mudada a direção, espero que a nova direção seja mais cuidadosa, pense mais no desenvolvimento da Vale pq a atual direção só quer saber de vender ativos, não quer saber de ter novas pesquisas, novos minerais — disparou o presidente.

Na semana passada, o conselho de administração da Vale o novo presidente da companhia, que vai assumir o comando da mineradora em no ano que vem. Gustavo Pimenta, atual vice-presidente de Finanças e Relações com Investidores, foi eleito por unanimidade pelos conselheiros.

Pimenta vai substituir Eduardo Bartolomeo, que foi CEO da empresa desde março de 2019. O seu mandato havia encerrado em março deste ano e estendido até dezembro, após o conselho ter se dividir entre a decisão de manter manter o presidente por mais um período ou abrir um processo para a escolha de uma nova liderança.

Dívida dos estados

O presidente Lula ainda disse que também está positivo em relação a resolução da renegociação da dívida dos estados. Segundo ele, o acordo deve contar com o apoio inclusive da oposição do partido em Minas Gerais.

— Estamos caminhando para esse acordo e certamente teremos o apoio da bancada do nosso partido, do nosso líder, o Odair [deputado federal Odair Cunha (PT-MG)], dos nossos deputados, do governador, dos candidatos e dos partidos de oposição, porque o que queremos é fazer uma coisa boa para o estado de Minas Gerais — disse Lula.

As negociações são comandadas pelo presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG). Em julho, Pacheco apresentou um projeto para renegociação, que foi aprovado pelo Senado em agosto, com alterações dos parlamentares.

O projeto reverte parte dos juros em investimentos nas próprias unidades da federação e permite o uso de ativos, como estatais, para abater o estoque da dívida. Além disso, permite o pagamento da dívida em até 30 anos. O texto ainda será votado na Câmara dos Deputados.

O texto aprovado ficou ainda mais benéfico aos estados em relação à proposta inicial do presidente da Casa, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), considerando as condições para redução dos juros que incidem sobre a dívida. Os estados que já têm um regime de pagamento da dívida especial, o Regime de Recuperação Fiscal (RRF), terão outras vantagens. São eles: Rio de Janeiro, Rio Grande do Sul, Goiás e Minas Gerais.

Atualmente, a dívida dos estados com a União é de cerca de R\$ 760 bilhões, mas é altamente concentrada em quatro entes federativos: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

Na entrevista desta quinta, Lula ressaltou a importância de que a renegociação seja benéfica para todos os lados envolvidos: os estados endividados, os outros estados, e a União.

— Acho importante que a gente tenha sensatez e condições de fazer com que o acordo da dívida seja benéfico para União, para os estados e aos outros estados da federação que tiveram prejuízo com o não pagamento da dívida dos estados, porque o dinheiro seria distribuído para outros estados — afirmou o presidente.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2024

CONTAS PÚBLICAS REGISTRAM DÉFICIT DE R\$ 9,3 BI EM JULHO

De janeiro a julho houve um déficit acumulado de R\$ 77,9 bilhões

Por Eliane Oliveira — Brasília



As contas públicas federais registraram, em julho, um déficit primário (receitas menos despesas, descontados os juros da dívida) de R\$ 9,3 bilhões. O resultado foi afetado por um saldo negativo de R\$ 22,5 bilhões da Previdência, enquanto o Tesouro Nacional e o Banco Central do Brasil apresentaram um superávit de R\$ 13,2 bilhões.

Os números foram divulgados, nesta quinta-feira, pelo Tesouro Nacional. Comparado a julho de 2023, houve um aumento real (descontada a inflação) de 9,5%, ou R\$ 16 bilhões, da receita líquida, e uma redução real de 6%, ou R\$ 12,3 bilhões, das despesas totais. Essa redução de gastos é considerada sazonal e envolve pagamentos de precatórios e benefícios do INSS.

No acumulado de janeiro a julho de 2024, houve um déficit de R\$ 77,9 bilhões, ante um resultado negativo de R\$ 79,2 bilhões no mesmo período de 2023. O governo tem por meta fechar o ano com um déficit zero.

No ano, a receita aumentou 8,7% (R\$ 99,6 bilhões), enquanto a despesa subiu 7,8% (R\$ 95,4 bilhões).

Tanto em julho, como no acumulado dos sete primeiros meses do ano, o crescimento da receita se deveu, principalmente, ao bom desempenho da arrecadação do Imposto de Renda das empresas e da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), do Imposto sobre Produto Industrializado (IPI), da Cofins e do PIS/Pasep.

No mês passado, a arrecadação de impostos e contribuições federais somaram R\$ 231,04 bilhões, uma alta de 9,6% na comparação com o mesmo período do ano passado, quando os ingressos totalizaram R\$ 210,9 bilhões.

Nos sete primeiros meses do ano, a Receita arrecadou R\$ 1,5 trilhão, alta de 9,1% ante o mesmo período no ano passado e também é um recorde para o período. O melhor resultado até hoje tinha acontecido em 2022 (R\$ 1,42 trilhão).

Esse resultado é reflexo de uma série de medidas arrecadatórias aprovadas pelo Congresso em 2023. São exemplos a tributação de fundos exclusivos, mudanças na tributação de incentivos (subvenções) concedidos por estados e a retomada da tributação de combustíveis.

Do lado das despesas, um dos principais motivos da redução em julho foi a queda de R\$ 21,2 bilhões no pagamento de benefícios previdenciários, devido à diferença nos calendários de pagamentos do 13º salário da Previdência social entre os anos de 2023 e 2024. Porém, houve alta nos desembolsos com saúde e créditos extraordinários — este último item devido às ações de enfrentamento da calamidade do Rio Grande do Sul.

Novas medidas de arrecadação

O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou que 2023 foi um ano de "arrumação de casa" e que, neste momento, a política fiscal entra em um plano de estabilidade e a economia aquecida. Ele destacou que as previsões para o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) estão sendo revistas, chegando a superar 3%.

— Temos como horizonte para 2026 o desafio de entregar o maior ciclo de crescimento da década, combinado com o melhor resultado fiscal da década, o menor nível de desemprego da história e menor nível de inflação — afirmou.

Ceron admitiu que, se houver necessidade, o governo apresentará novas medidas para aumentar a arrecadação e fechar as contas. Ele revelou que a equipe econômica do governo poderá anunciar novas ações nesse sentido, ao divulgar, no dia 22 deste mês, o relatório de receitas e despesas do Orçamento deste ano.

— Se for necessário, vamos adicionar medidas que já estão preparadas — afirmou, sem entrar em detalhes.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/09/2024

PREJUÍZO DE MAIS DE R\$ 9 BI: NAVE STARLINER, DA BOEING, ESTÁ PRONTA PARA DEIXAR A ESTAÇÃO ESPACIAL SEM SUA TRIPULAÇÃO

A nave espacial problemática está programada para desacoplar na sexta-feira para uma viagem de volta à Terra, enquanto dois astronautas da NASA permanecerão em órbita
Por The New York Times — Nova York, Estados Unidos



Atracação da Starliner na ISS — Foto: Divulgação/Nasa

Deixando para trás os dois astronautas da NASA que levou para a Estação Espacial Internacional há três meses, a problemática espaçonave Starliner da Boeing está programada para iniciar seu retorno à Terra na noite de sexta-feira. A Boeing já contabilizou uma perda de US\$ 1,6 bilhão (ou mais de R\$ 9 bilhões) em seus custos para o programa Starliner.

Seis horas após se desacoplar da estação, a nave deve pousar de paraquedas no White Sands Space Harbor, no Novo México. Caso o clima ou problemas técnicos causem um atraso, o retorno da Starliner pode ocorrer em 10, 14 ou 18 de setembro.

Após análises detalhadas e testes em solo, os oficiais da NASA disseram que ainda não compreendem totalmente a causa dos problemas no sistema de propulsão que surgiram quando a Starliner se aproximou da estação espacial em junho.

Tanto os oficiais da Boeing quanto da NASA afirmam que esperam que a viagem de volta seja tranquila para a Starliner vazia. Eles também mantêm que a espaçonave provavelmente poderia ter trazido de volta com segurança os dois astronautas da NASA, Suni Williams e Butch Wilmore, cujas estadias na estação espacial foram estendidas.

— Temos confiança na nave — disse Steve Stich, gerente do programa de tripulação comercial da NASA, durante uma coletiva de imprensa na quarta-feira.

Ele observou que a Starliner aterrissou com sucesso durante voos de teste anteriores sem tripulação:

—Tivemos dois bons pousos com a Starliner até agora, e esperamos outro na sexta-feira.



Os astronautas Barry 'Butch' Wilmore e Sunita Williams voaram a bordo da espaçonave Starliner, da Boeing — Foto: Reprodução/Redes sociais

Ainda assim, a preocupação persistente levou os oficiais a escolherem o que consideravam ser a opção mais segura: manter a Sra. Williams e o Sr. Wilmore na estação espacial por mais cinco meses e fazê-los retornar em fevereiro na Crew Dragon, uma espaçonave construída pela SpaceX, concorrente fundada por Elon Musk.

— Preparamos bem eles para assumir esse papel — disse Weigel.

Dana Weigel, gerente do programa da estação espacial na NASA, disse que a Sra. Williams e o Sr. Wilmore passaram por treinamento para uma missão mais longa, incluindo a realização de caminhadas espaciais e a operação do braço robótico.

Após o desacoplamento da Starliner, ela acionará seus propulsores para se afastar e depois se moverá para cima da estação espacial. A manobra foi alterada em relação ao que teria sido usado se os astronautas estivessem a bordo.

— É uma maneira mais rápida de se afastar da estação, com menos estresse nos propulsores — disse Stich.

A partida usa pulsos curtos de propulsores, que são menos propensos a causar o aquecimento que se acredita ter reduzido o desempenho de alguns dos 28 pequenos propulsores em junho. A espaçonave também experimentou vazamentos de hélio, um gás inerte usado para empurrar o propelente. Mas ainda tem muito mais hélio do que o necessário para o retorno.

A manobra chave é uma ignição de propulsores maiores que faz com que a nave saia de órbita. Os pequenos propulsores, incluindo aqueles que falharam durante a atracação, são usados para manter a espaçonave apontada na direção correta.

Os grandes propulsores não apresentaram problemas até agora, mas caso falhem, os pequenos propulsores também servem como backup para tirar a espaçonave de órbita.

Se o pouso ocorrer sem problemas, o que acontecerá a seguir com o programa Starliner permanece um tanto incerto. O voo de junho foi o primeiro com astronautas a bordo e deveria ser o último passo no processo da NASA de certificar que a Starliner estava pronta para iniciar viagens regulares, uma vez por ano, transportando astronautas para a estação espacial.

A NASA poderia solicitar que a Boeing realizasse outro teste de voo tripulado. A empresa concordou em refazer um teste de voo sem tripulação depois que o primeiro lançamento da Starliner, em dezembro de 2019, enfrentou problemas técnicos quase imediatamente.

Bill Nelson, administrador da NASA, disse em uma coletiva de imprensa no mês passado que o novo CEO da Boeing, Kelly Ortberg, garantiu a ele que a Boeing continuaria trabalhando na Starliner.

No entanto, isso teria um custo considerável para a Boeing. O contrato de US\$ 4,2 bilhões que a Boeing assinou com a NASA em 2014 estabeleceu valores fixos para o cumprimento de marcos como a certificação, e a empresa não recebe pagamento até atingir esses objetivos.

Ao contrário de muitos contratos tradicionais chamados de "custo mais", a Boeing é responsável por cobrir os custos de excedentes e atrasos sob o acordo com a agência.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 05/09/2024

MAIOR BATERIA DO MUNDO: EMPRESA CONSTRÓI SISTEMA QUE ARMAZENA 8.500 MEGAWATTS-HORA DE ENERGIA; ENTENDA

Segundo a startup Form Energy, se fosse usado em um carro elétrico, o veículo poderia dar a volta na Terra 1.228 vezes com apenas uma carga

Por O Globo — Lincoln



Projeto promete diminuir a sobrecarga de uma rede elétrica — Foto: Custódio Coimbra / Agência O Globo

A startup de energia Form Energy vai construir a maior bateria do mundo, que pode armazenar 8.500 megawatts-hora (MWh) de energia, nos Estados Unidos. O projeto promete diminuir a sobrecarga da rede elétrica da região de Lincoln, uma cidade no estado de Maine. O Departamento de Energia do país investiu R\$ 735 milhões na ideia, que deve sair do papel no início do ano que vem.

Segundo a empresa, se fosse possível usar o mesmo sistema de bateria em um carro elétrico, o veículo poderia dar a volta na Terra 1.228 vezes com apenas uma carga.

As novas baterias de ferro-ar serão instaladas no local de uma antiga fábrica de papel e celulose em Lincoln. O projeto, que deve ser concluído até 2028, é capaz de injetar 85 megawatts de energia na rede da cidade e manter esse nível de descarga por até 100 horas.

Esse sistema de ferro-ar consiste em absorver o oxigênio do ar, após a bateria descarregar, e converter o ferro dentro da bateria em ferrugem. Então, quando a bateria está recarregando, o processo é revertido: convertendo a ferrugem de volta em ferro e liberando oxigênio no ar.

De acordo com um comunicado divulgado pela empresa, o sistema terá mais capacidade energética que qualquer outro já anunciado. O recorde atual é de um projeto similar instalado na Califórnia, que usa mais de 120 mil baterias para armazenar 3.287 MWh de energia.

Vantagens das baterias de ferro-ar

Não há metais pesados nas baterias de ferro-ar, o que significa um impacto ambiental reduzido. Elas também são muito mais baratas de operar que as baseadas em lítio: menos de 1/10 do custo, segundo a empresa.

Embora sejam úteis para armazenamento em larga escala, elas também carregam e descarregam energia muito mais lentamente que as células de íons de lítio, o que não é ideal para smartphones ou carros elétricos.

Além disso, os ingredientes principais dessas baterias são ferro e água, então elas não podem pegar fogo ou explodir da maneira que as baterias de íons de lítio ocasionalmente fazem.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2024

ANTAQ DÁ 15 DIAS PARA EMPRESA CANADENSE EXPLICAR SUPOSTO USO IRREGULAR DE NAVIO EM CABOTAGEM

Por Rodrigo Castro



Fednav é acusada de operação irregular em cabotagem — Foto: Divulgação

A Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq) deu 15 dias para que a canadense Fednav comprove a legalidade de sua operação, após a empresa ser denunciada por suspeita de atividades irregulares, em conluio com a brasileira Zemax.

A Antaq enviou na semana passada um ofício à Fednav para que as acusadas se defendam e apresentem documentos como contratos de afretamento, comprovantes de pagamentos e mensagens

relacionadas à operação.

A apuração envolve o uso do navio Federal Spey pela Fednav, para o transporte de produtos siderúrgicos em uma operação de cabotagem (navegação entre portos do mesmo país) sem atender às normas regulatórias exigidas para empresas estrangeiras no Brasil.

Segundo a denúncia, há indícios de atuação de shipbrokers (corretores de navios), que estariam burlando as regras para oferecer serviços de navegação de empresas estrangeiras na cabotagem brasileira.

A desconfiança se refere à atuação da Fednav na cabotagem brasileira sem ter outorga concedida pelas autoridades públicas. A Zemax, por sua vez, estaria supostamente simulando as operações por meio da emissão de documentos, para legitimá-las.

Se confirmadas as irregularidades, a Antaq pode punir as envolvidas com sanções que vão desde a cassação da outorga, no caso da Zemax, a multas para a Fednav.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 05/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

GOVERNO LULA FICARÁ SEM DINHEIRO PARA PAGAR ÚLTIMA PARCELA DO AUXÍLIO GÁS SE CORTE NÃO FOR REVERTIDO

Valor bloqueado, de R\$ 580 milhões, é o necessário para pagar benefício em dezembro; ministério diz que programa não será atingido e outra despesa será cortada no lugar, mas não cita qual

Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - O governo Lula não terá dinheiro para pagar a última parcela do Auxílio Gás, em dezembro deste ano, se o corte feito no orçamento do programa não for revertido. O valor bloqueado, de R\$ 580 milhões, é a quantia necessária para repassar o valor do benefício às famílias atendidas no último mês do ano.

O Ministério do Desenvolvimento Social, responsável pelo programa, afirmou que o Auxílio Gás não será prejudicado e que, se o bloqueio no Orçamento não for revertido, outra despesa será cortada no lugar do auxílio. A pasta não apontou, no entanto, qual despesa será sacrificada. Até o momento, o Auxílio Gás segue com a despesa bloqueada, sem autorização para ser gasta.



Auxílio Gás é um benefício que paga o botijão de gás para 5,5 milhões de famílias a cada dois meses; programa tem orçamento de R\$ 3,5 bilhões em 2024 Foto: Pedro Ventura/Agência Brasília

O Auxílio Gás é um benefício que paga o botijão de gás para famílias carentes. O valor, de R\$ 102, é repassado para 5,5 milhões de famílias a cada dois meses. O programa tem um orçamento de R\$ 3,5 bilhões em 2024. A cada bimestre, são necessários aproximadamente R\$ 580 milhões do caixa da União para efetuar os pagamentos, justamente o valor

bloqueado (veja no gráfico mais abaixo)

Em julho, a equipe econômica impôs um corte de R\$ 15 bilhões em todo o Orçamento da União para cumprir as regras fiscais em 2024. Esses valores estão “congelados”, sem autorização para serem gastos. Cada ministério escolheu onde aplicar a contenção. De todos os programas atingidos, o Auxílio Gás foi o mais afetado, depois do Farmácia Popular, que banca a distribuição de medicamentos para a população mais pobre.

Auxílio Gás - 2024 - em R\$ milhões

Valores liberados e programados para cada parcela

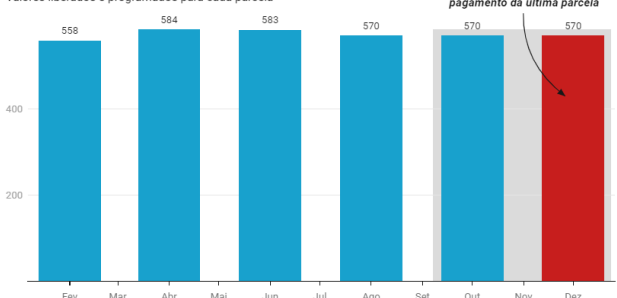


Gráfico: Infográfico Estadão - Fonte: Siga Brasil e ANP - Obter dados

Tecnicamente, o bloqueio pode ser revertido se as contas públicas ficarem em dia. Essa hipótese, porém, não é considerada factível pelo governo no momento. A maior parte das despesas, incluindo o Auxílio Gás, foi cortada para dar espaço ao pagamento de gastos obrigatórios, como os benefícios da Previdência Social, que explodiram neste ano e não podem deixar de ser pagos.

O mais provável, portanto, é que os valores congelados não sejam liberados. Economistas preveem, inclusive, que a equipe econômica tenha

de anunciar uma nova contenção de despesas neste mês para cumprir a meta e o arcabouço fiscal.

A opção que o Ministério do Desenvolvimento Social terá para garantir o pagamento da última parcela do auxílio, em dezembro, é cortar outra despesa no lugar. Para isso, terá de escolher entre gastos administrativos como custeio do ministério (conta de luz, diárias, passagens e material de trabalho) ou programas finalísticos da pasta, como ações de assistência social, distribuição de cestas básicas e o Criança Feliz.

A pasta afirma que não haverá prejuízo ao Auxílio Gás ou a qualquer outro programa social, apesar de ter feito o bloqueio em cima do benefício. “Caso o desbloqueio do Orçamento Federal seja insuficiente, o MDS fará um remanejamento de recursos de outras ações discricionárias para garantir o pagamento do Auxílio Gás, cumprindo a diretriz do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva de fazer os recursos federais chegarem a quem mais precisa”, disse o órgão ao Estadão, sem responder qual ação será cortada.

Governo quer ampliar auxílio com drible no Orçamento e no arcabouço

O corte na verba acontece em meio à articulação do governo Lula para turbinar o programa nos próximos anos por meio de um drible no Orçamento e no arcabouço fiscal. A gestão petista anunciou uma ampliação do Auxílio Gás para 20 milhões de famílias até 2026, ano de eleição presidencial, mas cortou 84% da verba no projeto orçamentário de 2025, de R\$ 3,5 bilhões para R\$ 600 milhões.

A explicação dada pela equipe econômica são os efeitos do projeto de lei que amplia o auxílio. Na prática, a proposta faz com que as empresas revendedoras do gás de cozinha deixem de pagar um imposto e entreguem o gás para as famílias beneficiadas. A Caixa fará o pagamento do valor para o fornecedor do botijão ou para o beneficiário. O governo perde arrecadação por um lado e, por outro, economiza dinheiro do Tesouro Nacional. Conforme o Estadão mostrou, economistas apontam um drible na Lei de Responsabilidade Fiscal e no arcabouço.

Os tributos que as empresas deixariam de pagar é uma contribuição para o Fundo Social, que reúne recursos do petróleo e derivados para bancar ações de saúde e educação no País. Se a proposta virar lei, o governo deixaria de arrecadar essa parcela de dinheiro. No Orçamento de 2025, o governo não estimou uma queda de arrecadação no Fundo Social. Pelo contrário, a projeção da receita aumentou: de R\$ 17,5 para R\$ 21 bilhões, incluindo a parcela arrecadada com a comercialização que trata o projeto (de R\$ 4,9 bilhões para R\$ 5 bilhões).

O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, disse que a pasta tem “alguma preocupação” com o novo desenho do programa. “Estamos à disposição para dialogar e corrigir eventuais erros”, afirmou durante uma entrevista à imprensa para explicar o Orçamento de 2025, na segunda-feira, 2.

Na ocasião, o secretário disse que o governo reduziu a estimativa de arrecadação do Fundo Social em função da medida, mas não disse quanto. O Estadão procurou novamente a pasta para apresentar os números e a justificativa, mas não obteve resposta.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

‘NÃO HÁ VONTADE POLÍTICA, E NÃO É DE LULA’, DIZ TEBET SOBRE REFORMA ESTRUTURAL NOS GASTOS ESTE ANO

Ministra do Planejamento e Orçamento diz que mudanças na estrutura da despesa dependem, em sua maioria, de alterações legislativas: ‘Não se pode colocar só no colo do Executivo’; ela prevê que haverá uma janela para esse debate em 2025, após as eleições e a conclusão da reforma tributária

Por Bianca Lima

Entrevista com

Simone Tebet - Ministra do Planejamento e Orçamento



BRASÍLIA - A ministra do Planejamento e Orçamento, Simone Tebet, avalia que a agenda de revisão estrutural dos gastos precisa levar em conta o tempo e a vontade da política. Ambos, em sua avaliação, não são favoráveis em 2024 devido às eleições municipais e à necessidade de se concluir a regulamentação da reforma tributária.

“Neste momento, não há vontade política, e não é do presidente Lula. Ficam falando: ‘ah, esse governo, esse governo’. Mas, a partir do momento em que as medidas estruturantes do lado da revisão de gastos dependem, em sua maioria, de mudanças legislativas, não se pode colocar no colo só do Executivo o não querer. Se ele (presidente Lula) não quisesse, já tinha me tirado daqui há muito tempo”, afirmou Tebet, em entrevista ao Estadão.

Ela prevê que esse cenário estará mais favorável no primeiro semestre de 2025, quando pretende angariar apoio dentro do Congresso, via debates em comissões e conversas com lideranças. As alterações pela ótica da despesa, se aprovadas, só teriam impacto mais relevante no Orçamento de 2026, o último do atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

Na peça orçamentária de 2025, o foco da equipe econômica segue voltado à receita, com um pacote arrecadatório de R\$ 166 bilhões, o qual inclui aumento de tributos. Já a expectativa de corte de gastos é bem mais tímida, de R\$ 25,9 bilhões, por meio, sobretudo, de revisões cadastrais e combate a fraudes em benefícios assistenciais.



Tebet sinaliza disposição de debater com governo e Congresso alterações em benefícios previdenciários de militares, a desvinculação de benefícios assistenciais temporários e o desenho do Fundeb. Foto: Fernando Frazao/Agencia Brasil

Questionada sobre a viabilidade política do plano de revisões — que ela costuma dizer que vai de ‘A a Z’ —, Tebet diz que mapeou as ações por cor: “sinal vermelho, amarelo e verde”. O critério é dificuldade versus custo-benefício, levando em conta justiça social. Na lista vermelha, de itens fora de discussão, estão uma mudança na correção real (acima da inflação) do salário mínimo, a revisão dos pisos constitucionais da saúde e da educação e a desvinculação das aposentadorias do INSS em relação ao mínimo.

Transitam nas duas outras listas a desindexação de benefícios assistenciais temporários e a revisão de benefícios previdenciários de militares, dentre eles a chamada “morte fictícia”, espécie de pensão concedida a militares expulsos das Forças Armadas. “Você tem injustiças dentro da Previdência dos militares que os próprios militares já reconhecem e que já estão mais amadurecidas para serem levadas adiante”, afirmou.

Nesta quarta-feira, o ministro da Fazenda, Fernando Haddad, disse em entrevista à GloboNews que as categorias que não participaram da última reforma da Previdência poderiam dar a sua contribuição para as contas públicas — os militares ficaram de fora da reformulação geral feita em 2019.

Tebet também incluiu nas listas verde e amarela a revisão do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (Fundeb), para melhorar a efetividade do gasto, que dobrou nos últimos anos sem que isso se refletisse, na mesma proporção, nos indicadores educacionais.

“Não é que eu queira tirar dinheiro do Fundeb, é que eu tenho que parar de crescer o dinheiro do Fundeb se eu estou parando de ter alunos (nessa taxa de crescimento) dentro da escola. O que eu tenho que garantir é a qualidade do ensino”, afirmou a ministra.

Nesse tema, ela admite ter uma discordância “semântica” com o presidente. “Por enquanto, o que nós temos com educação é gasto (e não investimento, como diz Lula), porque não repercute na qualidade da educação pública e nem na produtividade do trabalhador”. A seguir, os principais trechos da entrevista.

O Orçamento de 2025 é criticado por focar em receitas extraordinárias e trazer um corte de gastos visto como tímido. A sra. mencionou recentemente que a ‘verdadeira revisão’ das despesas está por vir. Por que ela ainda não aconteceu?

Eu tenho que avaliar duas questões: o tempo da política e a vontade da política. Nós temos um objetivo, que é atender a todos os compromissos sociais de um governo legitimamente eleito. Mas, justamente para cumprir isso, eu tenho convicção, como mantra, regra absoluta, o cumprimento da meta fiscal. A responsabilidade fiscal é o único meio de podermos entregar ao presidente Lula, conseqüentemente à sociedade brasileira, a diminuição da desigualdade. Nós sabemos onde queremos chegar: meta (de déficit) zero esse ano, meta zero no ano que vem e superávit a partir de 2026. E nós sabemos o momento de fazer e o momento de não fazer as coisas.

E em qual momento a sra. avalia que nós estamos?

Este momento, com toda transparência, eu te asseguro, que é possível cumprir a meta com as propostas que foram apresentadas, com os bloqueios, contingenciamentos, cortes (de gastos) e faseamento (dos gastos, limitando o valor empenhado pelos ministérios). E temos a consciência de que vamos precisar das receitas extraordinárias, ou seja, das receitas que não são correntes; nós estamos contando com elas para zerar a meta. E tudo bem em relação a isso. (...) Não importa a cor do gato, desde que ele cace o rato. Ou seja, não importa de que forma nós vamos fazer. Nós temos e vamos cumprir a meta zero.

Mas por que ‘tudo bem’ contar com essas receitas não recorrentes? O governo está confortável com isso?

Porque nós sabemos que esse não é o ano de fazer as reformas estruturantes, é um ano eleitoral, um ano municipal. E, neste momento, não há vontade política, e não é do presidente Lula. Ficam falando: ‘ah, esse governo, esse governo’. Mas, a partir do momento em que as medidas estruturantes do lado da revisão de gastos dependem, em sua maioria, de mudanças legislativas, não se pode colocar no colo só do Executivo o não querer. Se ele (presidente Lula) não quisesse, já tinha me tirado daqui há muito tempo.

“Esse não é o ano de fazer as reformas estruturantes, é um ano eleitoral, um ano municipal.”

E quando a sra. avalia que haverá vontade política para essa revisão mais estrutural dos gastos? Esse ano após as eleições municipais?

Agora, nós temos que fechar a reforma tributária. Acho que temos de começar no primeiro semestre de 2025 um diálogo de mais profundidade com os ministérios, muitos já estão trabalhando conosco, e levar (essa agenda) para dentro do Congresso Nacional — pelas comissões, conversar com os líderes, ver o que os líderes estão dispostos a analisar. Eu vi uma fala até do (presidente da Câmara, Arthur) Lira nesse sentido, em relação à revisão de gastos.

A sra. tem mencionado que há um cardápio amplo para a revisão de gastos, mas qual a viabilidade política dessas ações avançarem no Executivo e no Legislativo?

Nós já temos tudo mapeado, inclusive por cor: sinal vermelho, amarelo e verde. Por exemplo: me apresentaram duas contas, uma que era por PEC (Proposta de Emenda à Constituição, que precisa de mais votos) e a outra por lei complementar. A PEC dava R\$ 3 bilhões de economia e a lei complementar somava R\$ 20 bilhões. Já coloquei um vermelhinho na de R\$ 3 bilhões. Eu falei: ‘Olha o desgaste de se aprovar uma PEC de R\$ 3 bilhões, se eu tenho uma medida de R\$ 20 bilhões por lei’. E as duas com o mesmo nível de impopularidade. Já foi para o pacotinho vermelho, para alguém discutir isso lá em 2027, no próximo governo. Então, está tudo mapeado por dificuldade versus custo-benefício, obviamente com a justiça social de sempre.

Em relação às políticas públicas, o que entra na lista vermelha?

Ninguém vai mexer nos pisos (constitucionais) da saúde e educação. Nem devemos. O piso da saúde é o contrário: a população está envelhecendo, os dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) mostram que, a partir de 2042, a faixa de idosos vai ser maior do que a faixa de jovens no País. E não tem discussão sobre a valorização real (acima da inflação) do salário mínimo e sobre desvincular o salário mínimo das aposentadorias.

Agora, na educação, a sra. tem feito críticas ao formato do Fundeb...

Eu comecei a puxar a discussão da injustiça do Fundeb. É aquela coisa pavorosa, que o presidente assustou, todo mundo assustou. Não é que eu queira tirar dinheiro do Fundeb, é que eu tenho que parar de crescer o dinheiro do Fundeb se eu estou parando de ter alunos (nessa taxa de crescimento) dentro da escola. Eu tenho de garantir a qualidade do ensino.

“Eu comecei a puxar a discussão da injustiça do Fundeb. É aquela coisa pavorosa, que o presidente assustou, todo mundo assustou.”

Então, Fundeb está nas listas amarela e verde?

Sem dúvida. Quando eu falo de educação, é mera semântica com o presidente; a única que eu faço uma pequena alteração é essa. Por enquanto, o que nós temos com educação é gasto, porque ele não repercute lá na frente em qualidade da educação pública e nem na produtividade do trabalhador. No dia que eu estiver gastando com a educação e esse gasto significar que a escola pública tem a mesma qualidade de ensino das melhores escolas privadas, aí eu posso dizer que vai virar investimento. Em 2021, nós repassávamos R\$ 23 bilhões a Estados e municípios via Fundeb. Esse ano, nós estamos repassando R\$ 47 bilhões. Nós dobramos. E qual foi a nota do Ideb (Índice de Desenvolvimento da Educação Básica)? Ficou estagnada na média. Não teve um avanço.

Posso entender, então, que o objetivo é revisar o Fundeb para melhorar a efetividade do gasto, mas também para se obter alguma economia fiscal?

É importante lembrar que o Ministério do Planejamento e Orçamento é um ministério meio para se alcançar um fim. O ministério finalístico, nesse caso, é o Ministério da Educação. Se ele falar não vou fazer, a gente não vai fazer. O Ministério do Desenvolvimento Social falou: ‘Eu vou fazer com o Bolsa Família’. Eu queria R\$ 7 bilhões de economia e ele me deu R\$ 12 bilhões. O Ministério da Previdência, o (ministro Carlos) Lupi me disse que ia gerar R\$ 5,6 bilhões de economia com o Atestemed (análise documental eletrônica em casos de benefícios de curta duração). Ou seja, a gente só joga luz, coloca uma lupa. Quem faz é o ministério.

A desvinculação da Previdência está na lista vermelha, mas e a discussão sobre desindexar benefícios assistenciais temporários?

É uma discussão que nós vamos colocar no papel. Nós já temos os valores e, no momento certo, vamos levar ao presidente.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, afirmou que as categorias que não participaram da última reforma da Previdência poderiam dar a sua contribuição para as contas públicas. Isso significa que o governo vai propor uma reforma para os militares?

Não uma reforma dos militares. Uma reforma completa, não. Mas você tem injustiças dentro da Previdência dos militares que os próprios militares já reconhecem e que já estão mais amadurecidas para serem levadas adiante. Tendo o apoio dos próprios militares, fica fácil votar.

Você tem injustiças dentro da Previdência dos militares que os próprios militares já reconhecem e que já estão mais amadurecidas para serem levadas adiante.

Tem aquela questão da chamada ‘morte fictícia’, uma espécie de pensão concedida a militares expulsos das Forças Armadas, certo?

Sim, tem.

Mas seria uma economia relevante?

Não gera (uma economia tão relevante) em 2025, mas começa a gerar em 2026.

A sra. também tem falado sobre uma revisão de benefícios fiscais. Tem chance disso avançar?

Os gastos tributários, creditícios e financeiros batem a casa dos 6% do PIB (Produto Interno Bruto). Nós temos que analisar com o Congresso, em que momento se avançaria nisso, de se discutir um percentual fixo, com prazos, na Constituição. A gente tentou isso lá atrás (com a aprovação da PEC Emergencial, em 2021) mas ficou uma dúvida, o texto ficou confuso. Ainda que leve dez anos (para reduzir gradualmente), tudo bem. Por exemplo: de 6% do PIB para 5% em dois anos, para 4% em mais dois anos, 3% em mais dois anos, e 2% em mais dois anos. Eu estaria falando de cerca de R\$ 30 bilhões por ano.

Poderia dar um exemplo de gasto tributário que chama a atenção?

Por exemplo, o Simples (Nacional), que antes não era nada, e hoje representa 25% de toda a renúncia fiscal. Isso porque aumentou demais o valor da receita (da empresa que pode ser contemplada pelo benefício). Então, hoje, a gente vê empresas médias dentro do Simples, e antes não era assim. A cada dois anos queriam aumentar o piso do Simples. Agora, para conseguir aumentar (após a exigência do STF para a compensação de renúncias), ou o parlamentar precisa dizer da onde vai sair a receita ou da onde vai cortar despesa. Então, o Congresso não tem mais condição de ficar fazendo isso (elevando o valor). Além disso, quando a empresa bate no teto de faturamento do Simples, ela cria outro CNPJ. Ou seja, isso estimula o desmembramento das empresas. A Receita está fazendo esse cruzamento.

O Simples, que antes não era nada, hoje representa 25% da renúncia fiscal. Quando a empresa bate no teto de faturamento, ela cria outro CNPJ. A Receita está fazendo esse cruzamento.

Congresso e empresários não receberam bem a proposta de aumento da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL) e de maior taxa de juros sobre Capital Próprio (JCP). Há viabilidade política de se aprovar esse projeto e garantir as receitas extras?

Nesse ponto, eu concordo com o ministro Haddad. Sob a ótica das receitas, esse Orçamento está um pouco mais fácil do que o passado. Se vocês olharem o Orçamento de 2024, houve uma necessidade de muito mais medidas legislativas. Medidas provisórias, lei complementares e um pacote muito maior de novas receitas.

A sra. diz em quantidade de medidas propostas?

Em quantidade de projetos. Agora, o Haddad está falando o seguinte: 'olha, eu tenho um problema aqui'. Aliás, não é nem problema, porque, qualquer coisa, eu tenho uma decisão judicial (do STF, que exige a compensação da desoneração da folha de pagamento para empresas e municípios). Eu tenho uma CSLL por um ano, que eu preciso como um apoio se as medidas apresentadas pelo Congresso não foram suficientes para compensar a desoneração da folha.

E o aumento do Imposto de Renda sobre JCP?

Olha, tem muita gente do Congresso que concorda com o Imposto de Renda sobre o JCP. É uma discussão que vai ser feita lá. E, se você for analisar, é o menor valor, nós estamos falando de R\$ 3 bilhões. Se R\$ 3 bilhões não comparecerem, a gente pensa em uma outra (medida). Ah, não tem receita, aí a gente vai ser obrigado a cortar gastos, porque nós temos uma meta para cumprir e temos uma despesa obrigatória consumindo (o Orçamento).

Também há duras críticas ao Auxílio Gás turbinado, criado pelo Ministério de Minas e Energia. Como a sra. avalia o financiamento do programa por meio do Fundo Social, sem que a despesa seja computada no Orçamento? O texto teve o aval do ministério?

O fato de ser um projeto de Lei e, portanto, ser discutido com o Congresso Nacional, vai permitir o aperfeiçoamento da proposta, inclusive das questões orçamentárias e financeiras. Trata-se de uma política importante, e, como qualquer política pública, deve ser eficiente, eficaz e seguir as regras fiscais vigentes.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

DEVERÍAMOS ESTAR FAZENDO MAIS PARA PROMOVER A ECONOMIA VERDE ATÉ A COP-30, DIZ PEDRO WONGTSCHOWSKI

Para ex-presidente do conselho de administração do Grupo Ultra e atual presidente do Conselho Superior de Inovação e Competitividade da Fiesp, governo Lula precisa melhorar articulação para preparar País para a conferência sobre mudanças climáticas

Por *Luciana Dyniewicz*



Entrevista com Pedro Wongtschowski - Presidente do Conselho Superior de Inovação e Competitividade da Fiesp

Um dos nomes mais respeitados da indústria brasileira, Pedro Wongtschowski tem se envolvido no debate sobre meio ambiente e economia verde por meio da Concertação pela Amazônia — uma rede formada por pessoas e empresas para promover a conservação e o desenvolvimento sustentável da região. Ex-presidente do conselho de administração e ex-CEO do Grupo Ultra, o executivo tem trabalhado para

alavancar a ciência e a inovação na Amazônia.

“Tenho focado na questão de ciência, tecnologia e inovação, porque qualquer tipo de política pública que faça sentido precisa de dados, informações e conhecimento. Mas o sistema de ciência, tecnologia e inovação da Amazônia não está dimensionado ainda para dar essas respostas todas”, diz ele, que é presidente do Conselho Superior de Inovação e Competitividade da Fiesp (Federação das Indústrias do Estado de São Paulo).

Na análise de Wongtschowski, o País precisa acelerar a adoção de políticas que promovam atividades econômicas verdes — como o crédito de carbono — se quiser ser um protagonista global na área. “A gente deveria estar fazendo mais e mais rápido para ter certeza de que essas novas iniciativas estarão disponíveis para a COP-30 (30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas, que deverá ocorrer em novembro de 2025 em Belém)”, diz.

Sobre o trabalho do governo Lula para preparar o Brasil para a COP, o executivo destaca ser preciso uma maior articulação entre Itamaraty, Ministério do Meio Ambiente, Ministério da Fazenda e Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (Mdic). “Os esforços do governo brasileiro ainda estão um pouco dispersos.”

A seguir, trechos da entrevista:

Com uma matriz energética limpa, o Brasil tem potencial para ser protagonista em um mundo que busca reduzir as emissões de gases poluentes. A COP-30 é uma chance de o Brasil mostrar para mundo esse potencial. O País está se preparando para isso?

Talvez não com a intensidade necessária. Temos uma grande oportunidade derivada da nossa matriz energética favorável e do fato de a maior parte das emissões de carbono do Brasil provirem da agropecuária, onde algumas soluções — especialmente o combate ao desmatamento — representariam ganhos enormes de redução das emissões. Temos também um volume muito grande de áreas degradadas disponíveis para um reflorestamento que vai absorver CO₂ da atmosfera. Então, de fato, temos grandes oportunidades e podemos usar a COP-30 para organizá-las melhor e iniciar efetivamente a implantação dessas novas posturas.

Mas o País está se preparando para aproveitar a oportunidade?

Meu sentimento é que está um pouco lento. A gente deveria estar fazendo mais e mais rápido para ter certeza de que essas novas iniciativas estarão disponíveis para a COP-30. Por exemplo, a regulação do mercado de carbono. Esse projeto de lei ainda não foi aprovado. Sofreu modificações na tramitação, e não tenho certeza se o que vai ser aprovado é o mais adequado para o momento brasileiro. Em todo caso, alguma regulamentação é melhor do que nenhuma. A expectativa é que se

resolva isso num prazo curto para que a sociedade possa se organizar. Tem outras questões mal resolvidas. Por exemplo, a regularização fundiária. A posse da terra no Brasil não corresponde necessariamente à propriedade legal da terra. A regularização fundiária, via um processo generalizado de georreferenciamento, via modernização de todos os cartórios de registros de imóveis, é uma medida importantíssima que daria segurança jurídica para empresas comprarem terras para projetos de reflorestamento ou de plantio de agrofloresta sustentável. Há expectativa de que, neste período (até a COP), o governo possa avançar num processo de regularização fundiária, especialmente das áreas da Amazônia Legal.

O que precisa ser feito para o Brasil fazer bonito na COP?

O Brasil está se preparando para a COP-30, mas acho que os esforços do governo brasileiro ainda estão um pouco dispersos. É preciso juntar o interesse da posição do Itamaraty, que tem toda a condição de liderar esse processo, o trabalho do Ministério do Meio Ambiente, mas também o trabalho do Ministério da Fazenda e do Mdic. É preciso um pouco mais de articulação do governo para explicitar melhor os objetivos do Brasil junto à COP-30.

O sr. tem participado de várias conversas e eventos sobre desenvolvimento econômico sustentável. O empresariado tem dialogado também com o governo para que, na prática, essa seja realmente uma agenda prioritária do País?

Existem muitas iniciativas, talvez não inteiramente organizadas. A Fiesp está mobilizada. A CNI (Confederação Nacional da Indústria) também, no sentido de levar propostas concretas para o governo federal aproveitando justamente a COP-30, de levar medidas que definam um plano de transição ecológica viável para a economia brasileira. Isso passa por oportunidades de negócio. A própria produção de SAF (combustível sustentável de aviação, na sigla em inglês) no Brasil depende da solução de algumas questões tecnológicas, mas também do aspecto regulatório que está contido em um projeto de lei que tramita lentamente no Congresso Nacional.



Para executivo, País precisa ter projeto para atrair e fixar pesquisadores na Amazônia Foto: Daniel Teixeira/Estadão

Como o sr. tem se envolvido nessas discussões?

Tenho focado na questão de ciência, tecnologia e inovação para a Amazônia, porque qualquer tipo de política pública que faça sentido precisa de dados, informações e conhecimento. Mas o sistema de ciência, tecnologia e inovação da Amazônia não está dimensionado ainda para dar essas respostas todas. Estamos falando de flora e fauna, de peixes, de economia, de pessoas, de conhecimento do regime de águas, de etnografia. Existem muitas informações precárias e insuficientes que dificultam a formulação de políticas públicas sólidas para a Amazônia Legal. Esse esforço tem que ser liderado pelos professores, pelos cientistas e pelas comunidades da região, mas tem que haver um direcionamento do governo federal. Estamos trabalhando para fazer o governo criar essa infraestrutura apropriada e incentivando instituições privadas a participar do processo.

Por meio da Fiesp?

Por meio de organizações como a Concertação pela Amazônia e instituições a ela ligadas.

Como vocês têm avançado?

Já existe uma série de formulações feitas por algumas ONGs ligadas à Concertação. Isso nunca se resolve de uma vez. São avanços que vão sendo feitos aos poucos. Por exemplo, há a convicção hoje de que um aspecto central é fortalecer as instituições de pesquisa e desenvolvimento da Amazônia, que são frágeis, não têm pessoas suficientes. Então é preciso mais recursos e gente. É preciso montar um esquema de atração e fixação de pesquisadores, cientistas e alunos para a Amazônia, que trabalhem lá e se integrem à comunidade local. Muitas dessas propostas têm tentado organizar melhor essa agenda para apresentá-la como contribuição aos diversos órgãos do governo federal e de governos locais. Tem propostas sendo feitas e planos pilotos que provavelmente vão ser implementados por ONGs da Amazônia. Por exemplo, com o Instituto Arapyaú e o Instituto Agni,

estamos ajudando a formular essas propostas para favorecer a fixação de pessoas na Amazônia nesta área de ciência, tecnologia e inovação.

Do lado do governo, o que precisa ser feito e como avalia o que vem sendo feito?

Vejo o governo interessado nisso, especialmente no Ministério da Ciência, Tecnologia e Inovação. O Ministério da Educação está interessado em fortalecer as atividades das universidades da Amazônia. O Ministério de Ciência está trabalhando para fortalecer instituições como o Museu Goeldi e o Inpa (Instituto Nacional de Pesquisas da Amazônia). Existe uma organização social muito ativa na região que é o Instituto Mamirauá. São instituições que já existem, mas precisam de mais recursos, precisam ser fortalecidas, atrair mais pessoas e melhorar suas instalações. Acredito que o Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT) pode ser uma fonte importante de recursos. O FNDCT recebe cerca de R\$ 12 bilhões por ano e pode financiar projetos dessa natureza. Diria que o problema no momento não é a falta de recursos. No momento, o problema é a falta de projetos viáveis para absorver esses recursos. Temos também o Fundo Amazônia e o Fundo Clima. O que precisa é organizar melhor as estruturas para receber esses fundos e preparar projetos.

Qual é a responsabilidade do setor privado para tornar o País um protagonista neste mundo de baixo carbono? Acha que as empresas têm assumido seu papel?

A política necessariamente é de governo, que define o arcabouço regulatório e as metas de redução de emissões. Isso, por sua vez, leva a uma mudança na estrutura industrial e a mudanças na geração de energia. Elas (as empresas) são induzidas por normas do governo e por decisão interna. Muitas vezes as companhias autodefinem metas de redução de emissões, de sustentabilidade, de redução do consumo de água, de redução de resíduos, de redução de consumo de energia. As grandes empresas hoje definem suas metas de sustentabilidade, mas, para a economia como um todo, é importante também o papel do governo. Tradicionalmente as COPs têm uma figura privada que ocupa um cargo chamado Climate Change High-level Champion. Normalmente, ele é escolhido pelos governos 24 meses antes da realização da COP. O "champion" brasileiro ainda não foi escolhido. Então são medidas que atrasam a ação também do setor privado na COP e que poderiam ser resolvidas em um prazo curto.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

AUDITORES-FISCAIS DA RECEITA INICIAM OPERAÇÃO-PADRÃO NAS ADUANAS; SAIBA O QUE PODE SER AFETADO

Sindifisco Nacional cita que, em Uruguaiana (RS), foi 'intensificada a verificação documental de cargas e de veículos, tanto de importação, quanto de exportação, gerando filas de caminhões'

Por Sandra Manfrini

BRASÍLIA - Os auditores-fiscais da Receita Federal começaram nesta quinta-feira, 5, operação-padrão nas aduanas. Em anos anteriores, movimentos semelhantes da categoria prejudicaram, por exemplo, a indústria, com a morosidade na liberação de cargas nos portos, provocando atrasos na produção em fábricas com estoques enxutos.

Segundo nota divulgada pelo Sindifisco Nacional, a categoria reivindica o chamamento de todos os auditores-fiscais aprovados em concurso público, o fortalecimento do órgão e o reajuste do vencimento básico.



“As ações prosseguirão nesta sexta-feira, 6, e serão definidas pelos auditores de acordo com as unidades e os processos de trabalho, mantendo-se equipes para análise e desembaraço das cargas prioritárias definidas em lei, como remédios e cargas vivas.”

Em 2022, operação-padrão de fiscais agropecuários e auditores da Receita gerou gargalos no Porto de Santos Foto: Fernanda Luz/Estadão - 5/1/2022

“Em Uruguai (RS), foi intensificada a verificação documental de cargas e de veículos que transitam no porto seco rodoviário, tanto de importação, quanto de exportação, gerando filas de caminhões”, diz a nota.

Ainda de acordo com o Sindifisco, as iniciativas representam a intensificação do estado de mobilização que teve início em julho, “dando visibilidade também à falta de cumprimento de acordo do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos (MGI) com a instalação da Mesa Específica e Temporária da categoria para discussão das pautas”.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

PRESSÃO DE GASTOS COM PREVIDÊNCIA PODE LEVAR A NOVO BLOQUEIO NO ORÇAMENTO ESTE MÊS, DIZ CERON

Secretário do Tesouro afirmou que em 2025 governo olhará com mais foco e atenção as despesas públicas

Por Giordanna Neves (Broadcast) e Amanda Pupo (Broadcast)

BRASÍLIA – O secretário do Tesouro Nacional, Rogério Ceron, afirmou nesta quinta-feira, 5, que pode haver um novo bloqueio de despesas no Orçamento deste ano em decorrência de uma pressão adicional com gastos previdenciários. O próximo relatório bimestral de avaliação de receitas e despesas será divulgado pela equipe econômica no dia 22 de setembro.

Os bloqueios são acionados quando os gastos obrigatórios (como aposentarias, por exemplo) sobem acima do esperado. Segundo Ceron, um novo bloqueio no próximo relatório não sofrerá tanta pressão como observado na divulgação do último documento, no dia 22 de julho – quando Haddad anunciou um congelamento de R\$ 15 bilhões em despesas, sendo bloqueio de R\$ 11,2 bilhões e contingenciamento de R\$ 3,8 bilhões (veja diferença abaixo).



Secretário do Tesouro afirmou que em 2025 governo olhará com mais foco e atenção as despesas públicas. Foto: Wilton Júnior/Estadão

Já em relação ao contingenciamento, acionado quando há frustração de receitas, o secretário disse que alguns fatores apontam melhora na projeção de arrecadação. Ele afirmou que, apesar de algumas medidas arrecadatórias aprovadas no ano passado não estarem trazendo o resultado esperado, a atividade econômica robusta e recursos com concessões podem ajudar a compensar o cenário.

O secretário disse, no entanto, que se forem necessárias novas medidas para manter a previsão de cumprimento da meta de resultado primário de déficit zero, elas serão apresentadas. Ele evitou dar detalhes e disse que ainda é “cedo” para antecipar novas soluções.

Qual a diferença entre bloqueio e contingenciamento?

No contingenciamento, o governo congela despesas quando há frustração de receitas, a fim de cumprir a meta fiscal (saldo entre receitas e despesas, sem contar os juros da dívida). Para este ano e para 2025, a meta é de zerar o déficit das contas públicas.

Como a meta tem uma banda (intervalo de tolerância) de 0,25 ponto percentual do PIB para cima e para baixo, o governo cumpre a meta desde que não extrapole o piso da banda – ou seja, um déficit de R\$ 28,8 bilhões.

Já o bloqueio é realizado para cumprir o limite de despesas do arcabouço fiscal. Assim, quando há aumento de gastos obrigatórios (como aposentarias, por exemplo), o governo bloqueia despesas não obrigatórias (como custeio e investimentos) para compensar.

2025 e a revisão de gastos

Ceron reforçou que 2025 será o ano em que o governo olhará com mais foco e atenção as despesas, e afirmou que medidas adicionais pelo lado da receita serão “pontuais” para atingir o processo de equilíbrio.

“Estamos no triênio mais forte de crescimento econômico em mais de uma década, desemprego já está na mínima histórica, investimento retomando, coisas estão dando certo, agora é hora de ajuste fino, processo mais difícil já foi”, respondeu ele, ao ser questionado sobre a avaliação de parlamentares de que não há mais espaço para o governo avançar na agenda arrecadatória.

“Parlamentares são legítimos para discutir isso. Ouvimos ponderações com naturalidade, cabe a nós explicar”, disse Ceron. Ele ponderou que o governo espera fechar o ano com um patamar de receitas primárias que chegará a “18,5%, 18,6% ou 18,7%” do PIB, – que, segundo ele, está longe de destoar da história brasileira, que já chegou a ter arrecadação na casa de 20% do PIB.

O secretário disse ainda que o olhar sobre as despesas se dá tanto para garantir no futuro a sustentabilidade do limite de gastos, imposto pelo arcabouço fiscal, como para permitir uma composição mais saudável entre despesas obrigatórias e discricionárias.

Meta fiscal

O secretário disse que os questionamentos sobre a necessidade de o governo mirar o centro da meta fiscal zero – e não a banda inferior da meta, que permite um déficit de até 28,8 bilhões – evidencia a evolução no debate sobre as contas públicas, já que no início do ano a discussão era sobre o cumprimento ou não do alvo fiscal, disse.

Ele defendeu também que é preciso ter cuidado ao olhar o quadro dos relatórios bimestrais de avaliação de despesas e receitas ao longo do ano porque este documento não traduz o empoçamento (recursos parados no Orçamento) tradicional que é registrado em dezembro.

“Se estou mirando nos R\$ 28 bilhões (de déficit), o resultado efetivo provavelmente é algo intermediário, inferior a isso. Então, exigir mais congelamento, penalizar mais os órgãos, e depois ter resultado muito distinto desse... precisa balancear”, defendeu o secretário. Ele disse que o governo tenta com “razoabilidade” evoluir em torno da discussão sobre onde a equipe econômica deve mirar dentro da banda permitida pelo arcabouço fiscal. “Espero que a gente continue debatendo em qual ponto da banda devemos mirar”, comentou.

No mês passado, o Tribunal de Contas da União (TCU) chamou a atenção para o fato de o governo mirar o limite inferior da meta como referência para as medidas de contenção de gastos.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

INEFICIÊNCIAS NO SETOR ELÉTRICO CUSTARÃO R\$ 100 BI NA TARIFA DE ENERGIA EM 2024, DIZ ESTUDO

Cálculo da Abrace, que representa os grandes consumidores, considerou perdas técnicas e não técnicas, como ligação clandestina, desvio direto da rede e alocação de subsídios

Por Renan Monteiro (Broadcast) e Ludmylla Rocha (Broadcast)

BRASÍLIA E SÃO PAULO - Um estudo divulgado nesta quinta-feira, 5, pela Abrace Energia, associação que representa os grandes consumidores, aponta que, em 2024, o custo das ineficiências bancados na tarifa elétrica será de R\$ 100 bilhões.

Nesse cálculo foram avaliadas, por exemplo, as perdas técnicas e não técnicas (ligação clandestina, desvio direto da rede), bem como a alocação de subsídios que, na avaliação da entidade, estão em níveis acima do que seria necessário.

Esse valor representa mais de 27% de todo o custo total do setor elétrico brasileiro, em R\$ 366 bilhões, considerando as despesas inerentes com transmissão, distribuição, iluminação pública, dentre outros. A Abrace divulgou o número no estudo “Índice Brasil do Custo da Energia”.



Brasil está na lista de países com energia mais cara, ao lado de Senegal, Chad, Cabo Verde, Quênia, Filipinas, Gana, Nicarágua e Nepal, segundo estudo Foto: Marcello Casal Jr/Agência Brasil

“São R\$ 100 bilhões que não deveriam estar ali (tarifa de energia). Temos que parar de cavar o buraco”, defende o presidente da Associação, ao falar dos subsídios pagos pela conta de luz.

A analista de energia, Natália Moura, disse que o cálculo foi feito com base em todos os reajustes feitos até agosto, com projeção para os próximos meses. Para fazer frente a esse cenário de custos ao consumidor, a entidade defende a revisão de desconto para irrigação e fontes incentivadas; veto às térmicas a carvão; bem como a transferência no prazo de dez anos da CDE para o Orçamento da União.

Comparação internacional

No balanço da Abrace Energia, com base em dados da Agência Internacional de Energia (IEA), o Brasil está na lista de países com energia mais cara, ao lado de Senegal, Chad, Cabo Verde, Quênia, Filipinas, Gana, Nicarágua e Nepal. O país está no 12º lugar entre 49 países listados, com base em dados de 2023.

O setor espera o projeto de “reestruturação” do setor elétrico, do Ministério de Minas e Energia (MME), com a participação de agentes privados. A elaboração do texto está na reta final, segundo integrantes. A expectativa de divulgação, segundo o ministro Alexandre Silveira, é para este mês.

Erro precisa ser apurado

Segundo a Abrace Energia, o procedimento de alteração da bandeira tarifária pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) após erros no cálculo não gera nenhum tipo de insegurança, mas a associação defende a apuração dos motivos para a inconsistência nos dados.

Na quarta-feira, 4, o patamar passou de vermelho 2, que havia sido anunciado na noite de sexta-feira, 30, para vermelho 1. Pela informação oficial, a redução no nível da bandeira vermelha ocorreu após uma correção nos dados do Programa Mensal de Operação (PMO), de responsabilidade do Operador Nacional do Sistema (ONS).

“O procedimento, na nossa visão, está claro. Não diria que houve qualquer insegurança. O que precisa ser observado é a origem do erro, por que no cálculo do preço ocorreu esse problema nos dados de entrada”, disse Victor iOcca, diretor de energia elétrica na Abrace, em entrevista à imprensa.

Questionado, Paulo Pedrosa, presidente da associação, não citou diretamente o erro do ONS, mas declarou haver lobby para criar um cenário de maior urgência e a necessidade de acionamento das térmicas.

“Tem gente que parece que está querendo criar uma sensação de crise maior do que a existe, para vender a ideia de que nós precisamos de muitas térmicas na base. Tem que ter um pouco de cuidado com isso”, avaliou.

Na quarta, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, disse que a conta bandeira (arrecadação acumulada) é superavitária e pode ser utilizada para cobrir custos adicionais. Ele também declarou que não há necessidade de acionamento de térmicas mais caras — em relação às que já estão sendo despachadas atualmente.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024

ANÁLISE - SABATINA ADIADA DE GALÍPOLO MOSTRA DIFICULDADE DO GOVERNO, MAS É INÓCUA PARA RESULTADO DO COPOM

Senado só deve ouvir o indicado de Lula para o comando do BC em outubro, mas na visão do mercado isso não vai interferir nos rumos da taxa de juros

Por Renata Pedini (Broadcast)

O adiamento do teste no Senado de Gabriel Galípolo para a presidência do Banco Central faz zero diferença para as expectativas em torno do Copom, mas dá mais um atestado de dificuldade política do governo ao mercado. Diretor de Política Monetária, ele até ganharia algum verniz na reputação que vem construindo desde que subiu o tom contra a inflação caso sabatinado até a decisão sobre a Selic, no próximo dia 18. O mercado, contudo, já tem precificado um aumento próximo do juro básico. Já a sensação de clima desfavorável no Congresso piora a avaliação do andamento da agenda econômica.

A avaliação é que isso só prova que o governo não consegue avançar muito nas suas pautas no Congresso ou com muita rapidez. Um analista de mercado lembra que a LDO (Lei de Diretrizes Orçamentárias) está sendo questionada pelo próprio relator, e que o adiamento é só mais uma demonstração de que o ambiente, principalmente no Senado, não é tão amigável assim.



Galípolo foi indicado pelo governo Lula para suceder Campos Neto no comando do BC Foto: Diogo Zacarias/MF

Nas mesas de operação, a corrida do governo para tentar marcar no início de setembro a sabatina de Galípolo no Senado chegou a ser vista como a chance de ele já ser “presidente” do BC no possível início do ciclo de elevação da Selic neste mês. Um presidente virtual, pois o mandato do atual, Roberto Campos Neto, vai até dezembro. O aval dos senadores, porém, representaria mais um ato simbólico, sem efeito prático ou impactos maiores. Dado que Galípolo foi indicado pelo presidente Lula e ninguém acredita em rejeição, o mercado deu como irrelevante sabatar antes ou depois do Copom.

Até porque Galípolo já passou pelo crivo dos senadores quando indicado a diretor de Política Monetária, com aprovação da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado (23 votos a 2) e do plenário (39 votos a 12 e uma abstenção) no mesmo dia, em 4 de julho do ano passado.

Agora, em boa medida, a possibilidade de uma sabatina às vésperas do comitê foi desconsiderada pela proximidade do período de silêncio do Copom, mesmo com a defesa pelo presidente da CAE, Vanderlan Cardoso. Pelo silêncio, de quarta-feira da semana que vem até a publicação da ata do Copom, às 8 horas do dia 24, nem o presidente nem os diretores do Banco Central podem se manifestar sobre qualquer assunto que possa influenciar ou ser influenciado pela decisão da Selic, incluindo juros e câmbio.

O calendário eleitoral também não faz diferença. Nesta quarta-feira, 4, o Senado definiu 8 de outubro, após o primeiro turno das eleições municipais, como a data de votação da indicação de Galípolo em plenário, estabelecendo prazo limite para a sabatina, já que ela tem de ocorrer até essa data. O agendamento cabe a Cardoso, candidato à prefeitura de Goiânia. Mas Galípolo já tem uma influência importante, e Campos Neto terá até o fim deste ano no BC.

Por outro lado, o timing da sabatina jogaria a favor dos anúncios dos nomes para as duas diretorias do BC cujos mandatos também expiram em dezembro - de Regulação e de Relacionamento, Cidadania e Supervisão de Conduta -, além do substituto na Política Monetária. Principalmente porque o próprio Galípolo deve participar das indicações. Mas, se isso vai reduzir incertezas, de acordo com um analista, dependerá mesmo é de quem for indicado. Entre candidatos, circulam nomes de mercado e de quadros da instituição.

Vale lembrar que, sexta-feira passada, o mercado digeriu mal a intervenção do BC no câmbio, com dúvida sobre se a autoridade monetária vai atuar para amenizar o efeito do dólar nas expectativas para inflação e Selic, ou seja, por uma alta menor da taxa. Naquele dia, Campos Neto disse pela manhã que “se e quando houver um ciclo de ajustes no juros, este ciclo será gradual”, e a autoridade monetária fez leilões de venda de moeda à vista e de swaps cambiais, mas não conseguiu evitar a alta do dólar nem abafar apostas em alta de 0,50 ponto porcentual na Selic em setembro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 05/09/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

SECA JÁ ELEVA CUSTO DE PRODUÇÃO NA ZONA FRANCA DE MANAUS

Infraestrutura fluvial tem sofrido com a seca, o que força busca por rotas alternativas; boa parte das indústrias tem planejamento para eventual desabastecimento de insumos, diz federação

Por Marcelo Osakabe, Valor — São Paulo



Zona Franca de Manaus — Foto: Alberto Cesar Araujo/Valor

Sem alívio na estiagem, o pacote de medidas para evitar uma situação semelhante à de 2023 — quando a seca histórica no Amazonas prejudicou a chegada de insumos e saída de produtos da Zona Franca de Manaus — deve encarecer os custos de produção e, eventualmente, ser repassado ao consumidor final, afirma a Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam).

“Boa parte das indústrias montou um planejamento para mitigar a possibilidade de desabastecimento de insumos. A ação não elimina o risco, mas reduz a possibilidade de enfrentarmos condições como as de 2023”, afirma Antonio Silva, presidente da entidade.

Segundo Silva, já existe uma elevação nos estoques de componentes. Os fluxos logísticos de entrada e de saída foram alterados para se adequar à busca de alternativas. “Essas são medidas que, todavia, elevam os custos de produção e podem afetar o preço final dos produtos”, diz.

Impacto na infraestrutura fluvial

Como mostrou o Valor, a infraestrutura fluvial que abastece o estado tem sofrido com a seca, o que força empresas locais a buscar rotas e modais alternativos. Entre as medidas, o presidente da Fieam destaca a liberação de licenças ambientais para a instalação de portos flutuantes entre Itacoatiara e o Rio Madeira, que têm o objetivo de facilitar o transbordo das mercadorias.

O governo federal também trabalha nas dragagens dos rios Amazonas e Madeira para permitir a navegação. “Não há uma solução única ou definitiva quando lidamos com fatores climáticos extremos como nessa situação. O que precisamos é de celeridade para que as ações em curso sejam concluídas a tempo de abrandar os efeitos mais nocivos da estiagem”, diz Silva.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2024

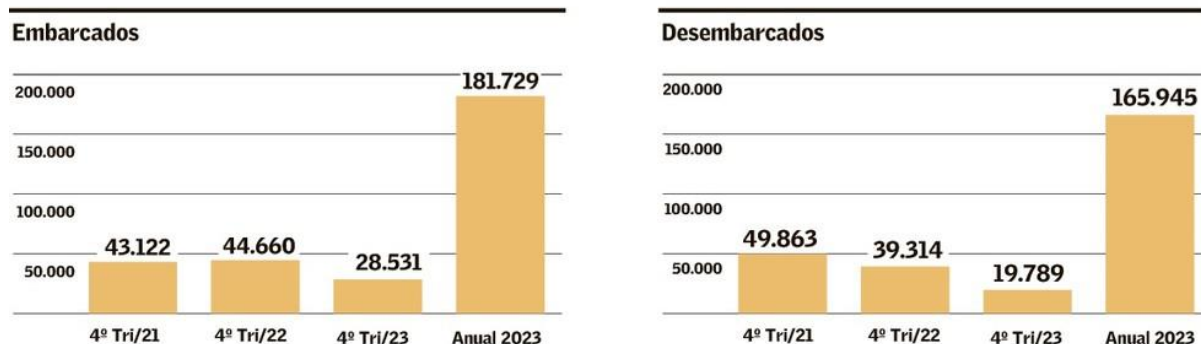
INFRAESTRUTURA DA REGIÃO AMAZÔNICA SOFRE EFEITOS DA SECA NOS GRANDES RIOS

Comércio por via fluvial tem necessidades prementes com a seca dos rios

Por Janes Rocha — Para o Valor, de São Paulo

O impacto da seca dos rios

Movimentação doméstica e internacional de carga em Manaus por cabotagem - em TEU(*)



Fonte: ABAC - Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem. (*) TEU: Twenty-Foot Equivalent Unit (Unidade Equivalente a Vinte Pés)

Em uma região já complicada devido às imensas distâncias e a predominância de vias fluviais, a logística de transporte de mercadorias está enfrentando mais um desafio com a seca dos grandes rios na Amazônia. A navegação de cabotagem se prepara para mais um ano de queda no transporte de cargas devido à estiagem. Secas sempre existiram na região, forçando embarcações a trafegarem com menos peso. O que mudou foi a intensidade, explica Luís Fernando Resano, diretor executivo da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac).

No ano passado, eles ficaram impossibilitados de passar em um trecho do rio Amazonas abaixo de Manaus. “Ali o calado, ou seja, o quanto o navio podia mergulhar na água, ficou limitado a menos de oito metros, o que é economicamente inviável”, diz Resano. Um mês sem navegar resultou em queda da movimentação de contêineres no quarto trimestre de 2023, de 75 mil unidades para 40 mil. O porto de Manaus é o segundo maior do Brasil depois de Santos (SP) para a cabotagem. Em 2023, foram 240 mil contêineres movimentados, do total de 1,2 milhão em todo país. Isso sem contar os graneleiros que levam soja, milho e outros grãos para o exterior e o transporte do gás produzido no polo de Urucu, da Petrobras.

Rumo à capital amazonense, os contêineres levam produtos como alimentos (arroz, feijão, carne) e material de construção. Na volta, trazem produtos da Zona Franca de Manaus (ZFM), como TVs, equipamentos de ar condicionado e motocicletas.

Para este ano, as previsões não são otimistas. Mesmo com o fim do fenômeno El Niño, ao qual foi atribuída a seca do ano passado, as mudanças climáticas seguem diminuindo o volume de água dos rios mais importantes para escoamento de mercadorias. “A situação é crítica”, ressalta Serafim Fernandes Corrêa, titular da Secretaria de Desenvolvimento, Ciência, Tecnologia e Inovação (Sedecti) do Estado do Amazonas. Segundo ele, a situação é mais grave no alto e médio Solimões e nos rios Purus, Juruá e Madeira. “No ritmo que vai, até o fim do mês de setembro, o rio [Solimões] deve bater a mínima do ano passado e aí vai dificultar a navegação”, adianta o secretário.

Uma ação necessária para possibilitar a passagem de embarcações é a dragagem de determinados trechos dos rios, explicam Corrêa e Resano. O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) informou que fez contratações emergenciais no ano passado para dragagem em trechos dos rios Amazonas e do Solimões. Segundo o órgão, as licitações para este ano devem ser homologadas nos próximos dias, para que seja possível dar início às ordens de serviço.

Rio Solimões deve atingir neste mês a cota mínima que foi registrada no ano passado

Sem poder contar com ações mais rápidas do governo federal, os operadores portuários - empresas transportadoras e contratantes dos serviços de navegação - bancaram a instalação de dois portos

temporários em frente à cidade de Itacoatiara, a cerca de 100 km em linha reta de Manaus, onde o rio é mais profundo. Ali, os navios carregados de contêineres transferem a carga para balsas que podem transpor o trecho mais raso até a capital do Estado. Mas é uma medida paliativa, de acordo com Resano.

O governo tem a logística da Amazônia como estratégica na interação sul-americana, garantiu João Villaverde, secretário de Articulação Institucional no Ministério do Planejamento e Orçamento (MPO). Segundo ele, por reconhecer a influência das mudanças climáticas na infraestrutura local, está em elaboração uma nova Comissão Interministerial para Integração Sul-Americana, com doze ministérios, entre eles, o de Meio Ambiente e Mudança do Clima. “Tão importante quanto a gente ter o trabalho de infraestrutura, que é fundamental e sempre será, é você fazer isso a partir das evidências de mudança no clima”, afirma Villaverde. Ele garante que o MMA terá o mesmo peso nas decisões que os demais ministérios.

A interligação de Manaus com portos de saída do Norte brasileiro e das Guianas, Colômbia, Equador e Peru é parte do projeto Rotas de Integração do MPO, que inclui cinco caminhos para dez diferentes pontos de saída para o Oceano Pacífico. O objetivo é ampliar e agilizar o comércio intrarregional e encurtar o tempo de viagem aos mercados asiáticos.

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/09/2024

SEDE DA COP30, BELÉM ESPERA AVANÇAR ALÉM DAS COMMODITIES

Contemplada com o PAC, sede da COP30 enfrenta o desafio de melhorar produção sustentável
Por Ricardo Ivanov — Para o Valor, de São Paulo



Francisco Costa: infraestrutura ligada ao bioma necessita de muito apoio — Foto: Divulgação

Os habitantes de Belém, cerca de 1,3 milhão, estão cercados por importantes obras em toda capital paraense, em plenos preparativos para sediar a 30ª Conferência das Nações Unidas sobre as Mudanças Climáticas (COP30), que acontecerá entre 10 e 21 de novembro de 2025. “Os empreendimentos previstos no Novo PAC já estão em andamento. Serão quase R\$ 300 milhões em investimentos voltados só para a COP30”, afirma o ministro da Casa Civil, Rui Costa, que coordena o pacote e destina ao Pará a quantia de R\$ 38,7 bilhões.

O Estado, no entanto, vive uma contradição. O Índice de Desenvolvimento Urbano (IDH) de Belém, de 0,746, o 22º menor dentre o Distrito Federal e as 26 capitais brasileiras, segundo dados do IBGE de 2022, é um contraponto a sua pujança econômica baseada em commodities minerais e agropecuários, que está em crescimento constante nas últimas décadas.

Essa produção de grande porte - em alta por conta da demanda externa e que eleva o PIB do Estado do Pará para R\$ 262,9 bilhões em 2021, o décimo do país, acima da média nacional -, segue um paralelo cruel em relação à produção mais tradicional, ligada ao bioma. O setor político acredita que a COP30 é uma esperança de começar a equilibrar esses números.

A educação é um dos pontos considerados essenciais para a melhoria do IDH, e o Pará encontra-se em último lugar no ranking, empatado com o Amapá e o Rio Grande do Norte, com 4,8 pontos no Índice de Desenvolvimento da Educação Básica (Ideb). O PAC tem recursos alocados para a área.

“A UFPA receberá uma série de investimentos estruturantes com os R\$ 34,4 milhões em obras imediatas, incluindo a construção de laboratórios, blocos de salas de aula e restaurante universitário. Contemplarão melhorias em diferentes campi, como Belém, Ananindeua, Salinópolis e Altamira, onde teremos um prédio multiuso para o curso de Medicina”, diz o senador Beto Faro (PT-PA).

Ele afirma que nos últimos anos, em cidades como Rurópolis, a 900 km de Belém, mais de 10% da população, principalmente jovens, migrou em busca de educação superior. A região vai ganhar, via PAC, um campus da Universidade Federal. “Estou animado com os efeitos do conjunto dessas ações, com os impactos regionais da política macroeconômica. Há uma escala jamais vista do BNDES no fomento ao desenvolvimento sustentável da Amazônia”, diz Faro.

No entorno de Belém, a cerca de 300 km, fica a área de proteção ambiental do Lago de Tucuruí, que compreende sete municípios. “Lá temos uma população muito carente. Dentre as inscritas no Cadastro Único, 39,29% estão em situação de pobreza, uma realidade comum na Amazônia”, afirma Cleison Daniel Silva, engenheiro, professor da UFPA e gestor do Núcleo de Desenvolvimento Amazônico em Engenharia (NDAE).

“O Novo PAC prevê ações nesses municípios, a maioria voltada para educação básica (70,6%), retomando ou concluindo obras em creches, escolas e quadras. Então, qualquer ação, investimento ou obra estruturante tem potencial para ser de grande impacto na vida das pessoas”, afirma Silva

Segundo a Casa Civil, outro aspecto importante para a população de Belém e do Estado é focar esforços do PAC para melhoria de infraestrutura, com obras de saneamento básico, reforço ao abastecimento de água, interferências em ruas, avenidas e pontos de referência e melhoria da capacidade de seu aeroporto internacional.

Saneamento é um problema crônico da cidade, e o pacote também beneficia obras no esgoto do entorno do complexo arquitetônico e paisagístico Mercado Ver-o-Peso, um dos mercados públicos mais antigos do país, além da Estação de Tratamento de Esgoto (ETE UMA) local, que já está com 87% de execução, segundo a pasta.

Belém também vai precisar correr para aumentar a rede hoteleira por conta do volume de pessoas esperadas na COP30. “Estão sendo feitas cessões de espaços públicos e até ofertas em leitos de navios. Hoje, Belém não participa da rota de cruzeiros porque os grandes transatlânticos não têm condições de ancorar na cidade. Estamos fazendo um investimento de R\$ 210 milhões na dragagem do canal do porto de Belém. Isso será um legado para o Estado”, diz Costa.

“COP30 e PAC não resolverão os problemas, mas vão alavancar conjunto de mudanças institucionais”

— Beto Faro

“Certamente são grandes oportunidades de atrair recursos, a atenção do mundo e do próprio Brasil para Belém. É um momento muito especial, mas é preciso refletir mais profundamente”, diz Francisco de Assis Costa, economista e professor no Núcleo de Altos Estudos da Amazônia da UFPA, membro do Science Panel For The Amazon da ONU e autor de diversos livros sobre a região.

Um dos desafios também está em avançar para além da economia de commodities e passar a assistir melhor à economia de produção local, tradicional, que está abaixo da linha de alcance do PAC. “Quando comparamos a infraestrutura da economia do agrobusiness com a tradicional, ligada ao bioma, percebemos que a última necessita muito de apoio, mas ela não é alcançada. Há uma carência enorme de tudo, enquanto do outro lado, se tem tudo: a Embrapa, serviços etc”, diz Assis Costa.

Segundo ele, o PAC e os projetos que já estavam sendo pensados pelo Ministério da Ciência e Tecnologia têm a intenção de produzir conhecimento para a sustentabilidade, mas para a economia tradicional da Amazônia, que é enorme, o impacto é muito pequeno. “São investimentos para potencializar ou esverdear a dinâmica de comoditização das coisas, que é muito mecânica e, por conseguinte, muito agressiva em relação à natureza original, orgânica. No máximo, vemos uma orientação para o baixo carbono. Esses pacotes deveriam é criar novas capacidades. Não se assemelham, por exemplo, com os que potencializaram o desenvolvimento agrícola de São Paulo.”

Para o economista, há o risco que se potencialize, contraditoriamente, as dinâmicas negativas que historicamente assolam o meio ambiente, destruindo seu ativo mais importante: a floresta. O grande carma vivido pelo Estado é o das terras ilegalmente apropriadas, fruto da grilagem.

“No contexto que os economistas sonham, o grileiro teria um alto custo de transação positivo para manter a terra ‘grilada’. Isso não é verdade: para ele, na melhor das hipóteses, o custo é zero. Equivale ao do não grileiro”, afirma. No Brasil, ele explica, aconteceria o contrário do que o economista americano Douglass North, grande teórico do property rights da Nova Economia Institucional, prega, de a ilegalidade produzir custos altos e que só isso já dissuadiria o grileiro.

“O desmatamento é orientado para o mercado, em grande escala, com grandes empreendimentos e em bases ilegais. A grilagem é bem articulada, há a dissimulação de títulos falsos, falta base digital de dados em cartórios e isso acontece há décadas. Para chegar a essas revelações de grilagem, o custo é alto. Os governos federais e locais não conseguem checar isso de maneira barata e rápida. Como isso, a grilagem continua, e com baixo ou nenhum custo”, diz Assis Costa.

O senador Faro finaliza: “A COP30 e o Novo PAC não resolverão os problemas, mas vão alavancar um conjunto de mudanças institucionais e políticas que permitirão enfrentar os desafios estruturais da nossa região.”

Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 05/09/2024

TCU REAFIRMA ILEGALIDADE DE TAXA SOBRE CONTÊINERES

Ministros mantiveram decisão proferida em 2022, que havia suspenso a cobrança
Por Marcela Villar — De São Paulo



Bruno Burini: “Não se trata de regulação de preço, pois qualquer cobrança é ilegal” — Foto: Divulgação

O Tribunal de Contas da União (TCU), por unanimidade, declarou ilegal a cobrança do Serviço de Segregação e Entrega de Contêineres (SEE), conhecida como THC2 (Terminal Handling Charge 2) nos portos brasileiros. A tarifa é cobrada pelo transporte de cargas entre os terminais portuários, que ficam à beira-mar, e os retroportuários, conhecidos como “portos secos”. O julgamento ocorreu na sessão de ontem.

O tema está há mais 20 anos em discussão na Justiça e nos órgãos administrativos. O valor da tarifa portuária varia entre R\$ 400 a R\$ 2 mil por contêiner, a depender do operador e do porto. Na semana passada, a 1ª Turma do Superior Tribunal de Justiça (STJ) chegou à mesma conclusão, por conta da cobrança não ter amparo em lei e haver infração concorrencial (REsp 1899040 e REsp 1906785).

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) também vê como conduta anticompetitiva, pois prejudica os portos secos. Isso porque o importador que quiser fazer a alfândega em um porto seco precisa pagar uma taxa de movimentação a mais do que quem deixar a mercadoria no terminal à beira-mar.

Os ministros do TCU mantiveram decisão proferida em 2022, de relatoria do ministro Vital Rêgo, que havia suspenso a cobrança desde então. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) pediu o reexame do acórdão, mas o recurso foi negado ontem. O alvo desta ação é a Resolução nº 72/2022 da agência reguladora, que previu a possibilidade da exigência da SEE.

Segundo o relator do recurso, o ministro Augusto Nardes, a THC2 eleva o “custo Brasil”. “Essa questão dos preços praticados nos terminais dificulta a competitividade da nação”, afirmou o ministro, na sessão. “A ineficiência da Antaq na análise dessas denúncias sobre abuso de preço de tarifa



agrava ainda mais efeitos negativos de eventual cobrança indevida por serviços relacionados ao THC2”, completou (processo nº 021.408/2019-0).

Essa também foi a posição do presidente do TCU, Bruno Dantas. Para ele, existe uma “posição dominante” dos portos molhados no país e a perpetuação da tarifa “transforma os portos brasileiros em depósitos”. “O valor cobrado para que esses contêineres fiquem armazenados dentro do porto é muito mais alto do que o mero deslocamento do contêiner para outra região”.

Alguns ministros, apesar de acompanharem o relator, indicaram que não seria adequada uma interferência do TCU no poder regulatório da Antaq. “Se há abusividade da cobrança no THC2, e há, cabe a Antaq ou eventualmente ao Cade controlarem”, afirmou o ministro Benjamin Zymler.

Representantes dos terminais portuários defenderam, nas sustentações orais, que a THC2 deve ser cobrada por ser um serviço diferente da movimentação da THC. Para o advogado Denis Gamell, que atua pela Associação Brasileira de Usuários de Portos de Transporte de Logística (Logística Brasil), há “racionalidade econômica” para a existência da SEE, uma vez que existem custos atrelados ao serviço.

O advogado Marçal Justen Filho, que representou a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec) no processo, relacionou a cobrança da THC2 à taxa de entrega cobrada por uma moqueca que ele pediu no fim de semana. “Nem todos os contêineres são objeto de serviço de segregação e entrega. Quem paga é o armador a THC. Ele paga pelo serviço geral de movimentação de entrega dos contêineres em certo local e, portanto, ele paga pelo serviço básico, não me paga pela entrega da moqueca em casa. Ele paga pela entrega dos contêineres no porto”, disse.

Na visão do advogado Bruno Burini, do BRZ Advogados, que defende a Associação dos Usuários de Portos (Usuport), não se deve liberar a Antaq para fazer a regulação do abuso da cobrança, pois a própria existência da THC2 já é um abuso. “Qualquer cobrança é ilegal. Não se trata de uma questão de regulação de preço, pois qualquer centavo cobrado é ilegal”, afirma.

Para ele, a decisão de ontem do TCU se junta a uma sólida jurisprudência que vem se formando pelo reconhecimento da ilegalidade da taxa. Burini explica que o artigo 40 da Lei dos Portos (Lei 12.815/2013) prevê o conceito de THC, que já contempla todos os custos. “O conceito diz que a THC remunera toda a movimentação de contêineres, então não se poderia cobrar mais nada, mas, ainda assim, os operadores portuários desrespeitam o artigo 40 da Lei dos Portos”, acrescenta.

Burini lembra ainda que existe uma comissão de juristas instalada no Congresso para atualizar a Lei dos Portos. Nela, é possível haver nova discussão sobre a THC2. Porém, o advogado acredita que se isso ocorrer, “seria negligenciar o arcabouço de decisões proferidas pelo TRF1, TRF3, Tribunal de Contas, Cade, STJ”. “É improvável que a comissão de juristas afirme a existência da THC2 diante de tantas manifestações contrárias”, adiciona ele.

Procurada pelo Valor, a Antaq não enviou resposta até o fechamento da edição.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 05/09/2024



AGÊNCIA BRASIL - DF

ONS APROVA AÇÕES PREVENTIVAS PARA GARANTIR OFERTA DE ENERGIA NO PAÍS



Ações foram definidas durante reunião do Comitê do Setor Elétrico
Por Agência Brasil - São Paulo

O Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) aprovou nesta semana ações preventivas para garantir a oferta de energia para todo o país. As medidas foram definidas diante do cenário de seca nas regiões Norte e Nordeste, estiagem nas regiões Sudeste e Centro-Oeste e incertezas sobre o grau de impacto do fenômeno La Niña para o trimestre setembro, outubro e novembro, indicando chuvas abaixo da média e temperaturas acima da média histórica em todo o país.

As ações foram debatidas durante a 295ª reunião do Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico (CMSE), do Ministério de Minas e Energia.

Para o período de setembro a dezembro, o ONS traçou cenário de elevada demanda por energia e baixa contribuição da geração eólica. Com isso, sinalizou a necessidade de utilização de recursos da reserva operativa para atender à demanda máxima do sistema.

Entre as ações estabelecidas e que serão colocadas em prática está a continuidade do envio de eletricidade produzida pelas usinas termelétricas movidas a gás natural Santa Cruz, localizada no Rio de Janeiro, e Linhares, no Espírito Santo, durante todo o mês de novembro. Está prevista a possibilidade de despacho flexível da energia gerada pelas termelétricas Santa Cruz, Linhares e Porto Sergipe. O objetivo desse envio flexível é buscar a redução do custo total da operação do Sistema Interligado Nacional (SIN), considerando os custos variáveis unitários que serão autorizados pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel).

Também foi decidida, durante a reunião, a articulação para viabilizar a operação excepcional do reservatório intermediário da Usina Hidrelétrica de Belo Monte em Vitória do Xingu, no Pará. A vazão mínima do reservatório será de 100 metros cúbicos por segundo, respeitadas as licenças e autorizações necessárias. Outro debate visa à entrada em operação da Linha de Transmissão de 500 kilowatts (KW) de Porto Sergipe - Olindina - Sapeaçu; Linha de Transmissão de 500 KW Terminal Rio - Lagos e da Linha de Transmissão de 345 KW Leopoldina 2 - Lagos, para assegurar o escoamento da potência energética nos meses de setembro, outubro, novembro e dezembro.

De acordo com o ONS, apesar de o cenário na Região Norte ser desfavorável na questão climática, o armazenamento de água nos reservatórios para geração de energia despachada no Sistema Interligado Nacional é de 58%. Estima-se, no final do período de seca, que o armazenamento fique entre 42% e 39%.

Eleições e queimadas

O Comitê de Monitoramento do Setor Elétrico discutiu ainda a operação especial do sistema elétrico para as eleições municipais. O ONS deverá propor medidas de segurança para garantir o fornecimento de energia elétrica em todo o território nacional, e a Aneel apresentou ações contra os desligamentos das subestações provocados pelas queimadas. O objetivo das medidas preventivas é aumentar a confiabilidade do sistema elétrico brasileiro.

Geração e transmissão

A expansão verificada em agosto de 2024 foi de 571 megawatts (MW) de capacidade instalada de geração centralizada de energia elétrica e de 1.683 MVA de capacidade de transformação. Assim, no ano de 2024, a expansão totalizou 7.096,5 MW de capacidade instalada de geração centralizada, 2.409,4 KM de linhas de transmissão e 10.730 MVA de capacidade de transformação.

Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 05/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

JAN DE NUL VÊ BOM MOMENTO PARA DRAGAGENS MARÍTIMAS E FLUVIAIS

Por Danilo Oliveira *Portos e logística* 05/09/2024 - 21:13



Silvio Costa Filho em visita ao Porto do Rio — Foto: Eduardo Oliveira (Divulgação MPor)

Empresa belga trouxe draga de grande porte para intervenções no canal principal do Porto do Rio, com foco na recepção de New Panamax, e participa de serviços no Rio Amazonas

A Jan De Nul (JDN) verifica um momento de oportunidades em dragagens para melhorias de acessos aquaviários a navios de maior porte, além de intervenções para melhorar a navegabilidade e contribuir com o desenvolvimento de hidrovias. A empresa belga trouxe sua draga Willem Van Rubroeck para a dragagem do canal principal do Porto do Rio de Janeiro (RJ). Com conclusão prevista para novembro e investimento de R\$ 163 milhões, o serviço faz parte dos planos da autoridade portuária para a recepção dos navios classe New Panamax. Além da operação no Porto do Rio, a Jan de Nul está realizando uma dragagem no Rio Amazonas.

A draga em atividade no Rio de Janeiro é apontada como a maior e mais potente draga de corte e sucção do mundo. O equipamento chegou ao porto, na última quinta-feira (28/08), para iniciar o projeto de dragagem de ampliação da nova geometria do canal. Para a JDN, essa obra é crucial para a infraestrutura portuária, pois permitirá que o porto receba navios porta-contêineres de 366 metros de comprimento e capacidade de 14 mil TEUs, aumentando significativamente sua capacidade de movimentação.

A embarcação recebeu a visita do ministro de Portos e Aeroportos (MPor), Silvio Costa Filho, que cumpriu agenda no Porto do Rio, na última segunda-feira (2). Na avaliação da JDN, a visita da equipe ministerial à draga no Rio de Janeiro e o andamento das obras no Rio Amazonas reforçam o compromisso do governo brasileiro em modernizar sua infraestrutura portuária e fluvial, em diferentes regiões do país.

“A operação da Willem Van Rubroeck no Porto do Rio é um exemplo do que há de mais avançado em tecnologia de dragagem, e temos orgulho de contribuir para o desenvolvimento das infraestruturas portuárias do país”, disse o diretor geral da Jan De Nul do Brasil, Dieter Dupuis. Ele ressaltou que a empresa está comprometida em entregar soluções de dragagem eficientes e sustentáveis em todo o Brasil.

O grupo tem no portfólio dragagens marítimas e fluviais, incluindo projetos em Santos (SP), Suape (PE), Rio Madeira e Rio Amazonas, além de obras de recuperação de praias, como a de Balneário Camboriú (SC). Em dezembro de 2023, a Willem Van Rubroeck atuou no canal externo de Suape, onde removeu mais de um milhão de metros cúbicos de material.

No Amazonas, o projeto está sendo conduzido pela draga Galileo Galilei, do tipo Hopper, uma das mais modernas de sua categoria, com uma capacidade de cisterna de 18 mil metros cúbicos (m³). Segundo a JDN, a draga demonstrou sua eficácia em outras operações emergenciais, como as realizadas no porto de Rio Grande (RS), em julho de 2024, e em uma dragagem de manutenção em um terminal privado na Bahia, além do alargamento da praia em Balneário Camboriú.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

PORTO DE SÃO FRANCISCO MOVIMENTA 9,9 MILHÕES DE TONELADAS EM 2024

Da Redação Portos e logística 05/09/2024 - 20:54



Nos sete primeiros meses de 2024, a movimentação de cargas no Porto de São Francisco do Sul alcançou 9,9 milhões de toneladas, 11% a mais que no mesmo período de 2023 (8,9 milhões de toneladas)

O maior aumento (13%) foi nos produtos que chegaram ao Porto, quatro milhões de toneladas, contra 3,5 milhões do ano passado. O acréscimo foi impulsionado pelos produtos siderúrgicos que somaram 2,4 milhões de toneladas (+25%) e pelos fertilizantes, 1,4 milhão de toneladas, incremento de 10% quando comparado com 2023 (1,27 milhão).

As exportações totalizaram 5,9 milhões de toneladas, aumento de 9% sobre o ano passado (5,4 milhões). Os grãos, soja e milho, alcançaram 5,65 milhões de toneladas.

"Em julho, enfrentamos sérios problemas climáticos, incluindo chuvas intensas e densa neblina, que paralisaram as atividades do Porto por vários dias. Apesar dessas adversidades, conseguimos manter a tendência de crescimento na nossa movimentação de cargas", afirma o presidente do Porto, Cleverton Vieira.

Ele ressalta que foi esse aumento constante, iniciado em 2023, que permitiu ao Porto de São Francisco ser reconhecido nacionalmente pelo Ministério dos Portos, em agosto, quando recebemos três prêmios, superando terminais portuários tradicionais do país.

Na premiação "Portos + Brasil", o porto catarinense ficou em primeiro lugar em duas categorias: aumento percentual no volume de carga movimentada e maior aumento na movimentação de granel sólido (grãos e fertilizantes).

São Francisco obteve, ainda, o segundo lugar na categoria "Melhores notas do Índice de Gestão da Autoridade Portuária (Igap)", junto com o Porto de Imbituba.

O Igap avalia 15 índices das autoridades portuárias de todo o país, como desempenho de gestão e governança, transparência na publicação de informações, capacidade de concretizar investimentos e qualidade da gestão ambiental, entre outros.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

PORTOCEL FAZ EMBARQUE INÉDITO DE CAFÉ

Da Redação Portos e logística 05/09/2024 - 20:49



A carga, de 8,3 mil toneladas acondicionada em big bags, será embarcada nesta sexta-feira (6)

O café inaugura uma nova porta de saída para ganhar o mundo a partir do Espírito Santo. Pela primeira vez, o PortoCel, localizado em Aracruz, está fazendo o embarque do produto. A operação será realizada nesta sexta-feira (6), no navio "BBC Philippines", e terá como destino portos da Alemanha e Bélgica. São 8,3 mil toneladas acondicionadas em big bags de uma tonelada cada, no modelo break bulk.

O embarque de café representa mais um passo do terminal, que opera há 46 anos, especialmente na movimentação de produtos florestais, rumo ao fortalecimento da diversificação de cargas. Em

meados deste ano, uma outra carga inédita utilizou o porto como porta de entrada no país: veículos da montadora coreana BYD. Foram realizados dois desembarques que somaram cerca de 2,9 mil veículos e outros estão previstos para ocorrer ainda neste ano.

O embarque de café em big bags pelo Portocel é uma alternativa para os exportadores e contribui para fortalecer a logística capixaba. O terminal localizado no norte do Espírito Santo, que é uma sociedade da Suzano e Cenibra, apresenta-se como um integrador logístico e vem ampliando a diversificação. Além de celulose, já opera com produtos siderúrgicos, rochas ornamentais, sal e cargas de projeto, incluindo peças de grandes dimensões utilizadas na indústria de óleo e gás.

“Tivemos em 2023 o melhor desempenho operacional e financeiro da nossa história. E em 2024 continuamos entregando bons resultados com a captura de oportunidades para aproveitar ao máximo a nossa capacidade de movimentação de cargas. Temos investido em melhoria da nossa infraestrutura e contamos com diferenciais competitivos importantes, como o fato de estarmos localizados fora do eixo urbano, com ligação rodoviária e ferroviária com as principais regiões do Brasil”, salienta Alexandre Billot Mori, gerente executivo de Portocel.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

APS ADERE AO PACTO PELA DIVERSIDADE, EQUIDADE E INCLUSÃO NAS EMPRESAS ESTATAIS FEDERAIS

Da Redação Portos e Logística 05/09/2024 - 20:42



Signatárias se comprometem com a formação de um espaço de troca de experiências entre as empresas sobre boas práticas de equidade e inclusão

A Autoridade Portuária de Santos (APS) aderiu, nesta quarta-feira (4), ao Pacto pela Diversidade, Equidade e Inclusão (DEI) nas Empresas Estatais Federais. Assinaram o acordo 34 empresas públicas, em cerimônia no auditório da Petrobras, em Brasília. A APS foi representada por Ademir Bento Junior e Jaqueline Gregório da Silva, membros do Comitê de Diversidade da companhia.

A coordenação do pacto foi realizada pela Secretaria de Governança das Estatais do Ministério da Gestão. Este compromisso visa estabelecer mecanismos de cooperação para fortalecer as políticas públicas relacionadas ao tema, além de desenvolver estratégias que promovam a diversidade nas estatais.

O pacto firmado entre as estatais propõe o comprometimento com a construção de uma sociedade mais justa, impactando de forma positiva e significativa na vida das pessoas. Em outra direção, promove o bem-estar das pessoas, criando melhores condições de trabalho, incluindo a preservação da saúde física e mental. A iniciativa também está comprometida com o combate a qualquer tipo de discriminação — tendo o respeito e a valorização das diferenças como base de todas as relações. Além disso, valoriza a cultura inclusiva, estabelecendo ambientes com segurança psicológica, além de fortalecer a cooperação na busca de soluções e otimizar esforços e recursos.

Com o pacto firmado, as estatais signatárias se comprometem com a formação de um espaço de troca de experiências entre as empresas sobre boas práticas de equidade e inclusão, além da realização de ações conjuntas, com eventual otimização de custos, para o aumento da visibilidade do tema na sociedade e no meio empresarial.

Diversidade na APS

Criado em junho de 2021, o Comitê de Diversidade da APS tem como objetivo promover a inclusão e a igualdade de oportunidade e tratamento a todos, desenvolver ações de conscientização e

capacitação visando combater a discriminação e o preconceito, além de disseminar a cultura organizacional de inclusão e diversidade.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

PORTOS DO ARCO NORTE AMPLIAM IMPORTAÇÕES DE FERTILIZANTES

Da Redação Portos e Logística 05/09/2024 - 20:35



Os portos do Arco Norte aumentaram a participação nas importações de fertilizantes no primeiro semestre de 2024, fortalecendo a expansão da região na movimentação de nutrientes e sua posição como um importante centro de embarque para agricultores brasileiros.

O Brasil importou 17,8 milhões de toneladas de fertilizantes entre janeiro e junho, de acordo com a Secretaria de Comércio Exterior (Secex). Os portos do Arco Norte, rede de infraestrutura em torno principalmente de sete portos no Norte e Nordeste que fornece acesso mais direto a produtores de

grãos do interior, receberam 3,7 milhões de toneladas — ou 20,5% do volume importado — aumento de aproximadamente 860 mil toneladas em comparação com o mesmo período em 2023.

A movimentação de fertilizantes nos portos do Arco Norte mais que dobrou em cinco anos. Os portos receberam 1,5 milhão de toneladas de fertilizantes em 2020, aumentando para 1,9 milhão de toneladas em 2021. Os volumes subiram para 2,7 milhões de toneladas em 2022 e totalizaram 2,8 milhões de toneladas em 2023.

O aumento do volume de fertilizantes está relacionado à quantidade mais expressiva de soja e milho que continuam sendo exportados pelos portos da região. Ao descarregar grãos e oleaginosas nos portos e quando há carga de fertilizantes no trecho de retorno, as tarifas de frete diminuem devido às melhores condições de frete-retorno. Portanto, a importação de fertilizantes pelos portos do Arco Norte ajuda a reduzir os custos logísticos.

Quando motoristas possuem carga de retorno, é possível cobrar fretes menores. Na situação contrária, quando não há carga de retorno, o valor do frete aumenta, pois viajar com o veículo vazio não é ideal e contribui para a depreciação dos caminhões.

No caso do milho, embora os volumes absolutos tenham diminuído, a participação de mercado dos portos do Arco Norte aumentou.

O Brasil exportou 8,4 milhões de toneladas de milho no primeiro semestre de 2024, abaixo de 11,6 milhões de toneladas no mesmo período de 2023, de acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC). Os portos do Arco Norte exportaram 4,1 milhões de toneladas — ou 49% do total — no primeiro semestre deste ano e 4,3 milhões de toneladas — 36,9% do total — nos mesmos seis meses de 2023.

Comparativamente, o porto de Santos, no estado de São Paulo, embarcou 2,3 milhões de toneladas em 2024 — uma participação de 27% — e 2,8 milhões de toneladas em 2023, cerca de 24% dos volumes de 2023.

A Argus monitora as tarifas de frete rodoviário nas rotas para o Arco Norte, acompanhando a crescente relevância da região para a logística do país. Em junho, o frete de grãos a partir de Mato Grosso, na rota Sinop-Miritituba atingiu R\$278/ton., mesmo nível registrado no mesmo período de 2023. O frete de fertilizantes na rota de retorno Miritituba-Sinop ficou em R\$143/ton. neste ano, acima de R\$137/ton. no ano passado.

Seca gera preocupação

Embora o primeiro semestre de 2024 não tenha tido grandes problemas logísticos, as perspectivas para o resto do ano são preocupantes, devido ao fenômeno climático La Niña, que deverá gerar um clima mais seco do que o habitual na região do Arco Norte.

A seca contribui para reduzir o nível dos rios no Norte e afeta a movimentação de cargas.

Os rios Tapajós, Madeira e Negro, que fluem para o rio Amazonas e depois deságuam no Oceano Atlântico, sofreram uma grave seca entre maio-dezembro de 2023, reduzindo os níveis dos cursos de água e impedindo a navegação de barcas. Isso prejudicou a movimentação de cargas na região, principalmente nos portos do Pará e do Amazonas.

As secas nos rios podem ser ainda mais severas em 2024. A estação seca na Amazônia será a mais severa em 20 anos, com a região enfrentando condições climáticas extremas, aumentando a frequência e a intensidade dos focos de incêndio, segundo o governo federal. Essa situação deve levar a um redirecionamento de cargas de grãos e fertilizantes nos próximos meses, fazendo com que sejam desviados para Itaqui e outros portos do Sul e Sudeste do Brasil.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

SENADO APROVA PL SOBRE HIDROGÊNIO DE BAIXA EMISSÃO DE CARBONO

Da Redação Economia 05/09/2024 - 19:45



Arquivo/Divulgação

O Senado Federal aprovou, na última quarta-feira (4), o projeto de lei 3027/2024, que institui o Programa de Desenvolvimento do Hidrogênio de Baixa Emissão de Carbono (PHBC). O PL, de autoria do deputado federal José Guimarães (PT/CE), já havia sido aprovado pela Câmara dos Deputados e agora segue para sanção presidencial.

A proposta altera a Lei 14.948/2024 e prevê a concessão de até R\$ 18,3 bilhões em créditos fiscais ao longo de cinco anos, destinados às empresas que investirem na produção e comercialização de hidrogênio produzido com tecnologias de baixa emissão de carbono.

Em nota, a Associação Brasileira da Indústria do Hidrogênio Verde (ABIHV) destacou a importância do PL para incentivar a produção de hidrogênio verde no Brasil. A medida alterará a Lei 14.948/2024, beneficiando setores como fertilizantes, siderurgia, cimento, químicos, petroquímicos e transporte pesado, considerados de difícil descarbonização.

Segundo a ABIHV, o desenvolvimento do hidrogênio de baixo carbono será crucial para a transição energética do Brasil, posicionando o país no cenário global de uma economia mais limpa e competitiva.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024

ARMAC MOVIMENTA MAIS DE 1,5 MILHÃO DE TONELADAS DE FERTILIZANTES NO 1º SEMESTRE

Da Redação Portos e logística 05/09/2024 - 19:59

A Armac movimentou, no primeiro semestre de 2024, mais de 1,5 milhão de toneladas de fertilizantes em operações em Rio Grande (RS), onde está presente desde junho de 2022. A companhia operou na descarga de mais de 70 navios em terminais privados para uma das principais empresas do setor de fertilizantes no Brasil. No ano de 2023, a empresa movimentou mais de 2,5 milhões de toneladas



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 091/2024
Página 61 de 61
Data: 05/09/2024
www.mercoshipping.com.br
merco@mercoshipping.com.br



de produtos em mais de 130 navios, descarregando fertilizantes em forma de pó ou grânulos. Esses produtos são transportados via esteiras até boxes em armazéns após a descarga nas moegas.

Em outros portos, como Paranaguá (PR), a Armac movimenta mensalmente cerca de 465 mil toneladas de grãos e fertilizantes. Nos últimos seis meses, a empresa aumentou em 25% o número de equipamentos em operação no porto. No Porto de Santos (SP), a empresa também registrou crescimento, com um

aumento de 20% no número de máquinas e equipamentos entre junho de 2023 e junho de 2024. A Armac conta com 90 máquinas ativas na região, atendendo diversos clientes. Atualmente, a Armac conta com mais de 120 máquinas e 50 profissionais na região.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 05/09/2024



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: 05/09/2024