INFORMS

INFORMATIVO MERCO SHIPPING

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

Edição 092/2024
Data: 06/09/2024

ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP) ***4***
MINISTRO GARANTE AMPLIAÇÃO DE CONTRATO PARA TERMINAL NO PORTO DE SANTOS POR MAIS DOIS ANOS 4
TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AUDIÊNCIAS SÃO MARCADAS PARA DISCUSSÃO SOBRE IMPACTOS 6
ANTAQ SUSPENDE NORMA SOBRE ATESTADO PARA ÁGUA DE LASTRO EM NAVIOS NO PORTO DE SANTOS 8
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO ***9***
FÁBRICA DA STELLANTIS DE GOIANA (PE) VAI FABRICAR SUA PRÓPRIA ENERGIA ATÉ 2026 9
GASODUTO TERMINAL SERGIPE TEM LICENÇA DE OPERAÇÃO LIBERADA 10
ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS ***11***
DIRETORES PARTICIPAM DE SEMINÁRIO SOBRE NOVOS HORIZONTES PARA O MARCO LEGAL DOS PORTOS 11
GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF ***12***
GOVERNO FEDERAL VAI INVESTIR MAIS DE R$ 12 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS 12
CONFIRA OS DESTINOS MAIS PROCURADOS POR PASSAGEIROS DO PROGRAMA VOA BRASIL 13
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF ***14***
"O QUE NÓS ESTAMOS FAZENDO É TRANSFORMAR OBRA PARADA EM CONTRATO VOLTANDO A PERFORMAR", DIZ RENAN FILHO DURANTE EVENTO DO TCU 14
BE NEWS – BRASIL EXPORT ***16***
EDITORIAL – UM EQUILÍBRIO DELICADO ENTRE EFICIÊNCIA E DIREITOS DOS TRABALHADORES 16
NACIONAL - HUB – CURTAS 16
Contrato suspenso 1 ..... *17*
Contrato suspenso 2 ..... *17*
Reforma regulatória 1 ..... *17*
Reforma regulatória 2 ..... *17*
Reforma regulatória 3 ..... *17*
REGIÃO SUDESTE - MINISTROS FAZEM SÉRIE DE REUNIÕES VISANDO EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS 17
NACIONAL - CEPORTOS REALIZA SIMPÓSIO PARA ÚLTIMAS SUGESTÕES AO NOVO MARCO LEGAL 19
SUSTENTA EXPORT - BRASIL EXPORT REFORÇA COMPROMISSO DE ESTIMULAR O DEBATE SOBRE ESG E INCLUSÃO 20
SUSTENTA EXPORT - GESTÃO LIXO ZERO É CONSIDERADA VITAL PARA NORONHA, DIZEM ESPECIALISTAS 20
SUSTENTA EXPORT - OPERADORES LOGÍSTICOS CADA VEZ MAIS ALINHADOS COM A SUSTENTABILIDADE 21
SUSTENTA EXPORT - BRASIL AVANÇA EM SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS E AEROPORTOS 22
SUSTENTA EXPORT - ENTRETENIMENTO E SUSTENTABILIDADE: UM CAMINHO PARA A TRANSFORMAÇÃO 23
SUSTENTA EXPORT - "ESG NÃO É UMA ÁREA DE MARKETING, É UMA QUESTÃO DE PESSOAS E CULTURA" 24
SUSTENTA EXPORT - EXECUTIVOS APRESENTAM PRÁTICAS ESG NO SETOR PORTUÁRIO 25
SUSTENTA EXPORT - JUSTIÇA SOCIAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: DOIS TEMAS DIRETAMENTE LIGADOS 27
REGIÃO NORTE - PONTE ENTRE BRASIL E BOLÍVIA RETORNA À FASE DE LICITAÇÃO 28
REGIÃO SUL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PREPARA MAIS DOIS LEILÕES ATÉ DEZEMBRO 29
REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PARA ARRENDAMENTO DE ÁREA EM PARANAGUÁ 31
O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP ***32***
PRESIDENTE DA FENOP FALA SOBRE RELAÇÕES DE TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO 32
PUBLICADA PORTARIA INTERMINISTERIAL QUE DEFINE OS 11 NOVOS POSTOS DE ADIDOS AGRÍCOLAS 34
EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS BATEM RECORDE E ALCANÇAM US$ 227 BILHÕES NO ACUMULADO DO ANO 34
PORTOS PARANAENSES SÃO REFERÊNCIA NACIONAL EM GESTÃO PORTUÁRIA 35
JORNAL O GLOBO – RJ ***37***
SEM REFORMAS ESTRUTURAIS, ARCABOUÇO FISCAL NÃO CHEGA A 2027 E PAÍS PRECISARÁ DE NOVO AJUSTE FISCAL, ... 37
DESMENTIDO DA ANP VIRA PROCESSO CONTRA EXECUTIVO DA RAÍZEN NA CVM 39
STF VOLTA A JULGAR HOJE SE CONTRATO INTERMITENTE, CRIADO COM A REFORMA TRABALHISTA, É CONSTITUCIONAL 40
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP ***40***
EIKE BATISTA E MÁRIO GARNERO SE UNEM EM PLANO PARA VOLTAR AOS NEGÓCIOS BILIONÁRIOS 41
LIMITE DO ARCABOUÇO PARA TODAS AS DESPESAS ESTÁ 'AMADURECENDO NO GOVERNO', DIZ NÚMERO 2 DE HADDAD 44
GALÍPOLO DIZ A SENADORES SER FAVORÁVEL À AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC, SEGUNDO RELATOR DA PROPOSTA 47
RODOVIAS PAULISTAS DA CCR TERÃO PEDÁGIOS DE AUTOATENDIMENTO COM PAGAMENTO POR APROXIMAÇÃO 48
PETROBRAS E EMBRAPA ASSINAM COOPERAÇÃO PARA FERTILIZANTES E PRODUTOS DE BAIXO CARBONO 49
AUXÍLIO GÁS VAI VOLTAR PARA O ORÇAMENTO, DIZ NÚMERO 2 DA FAZENDA APÓS CRÍTICAS SOBRE 'DRIBLE' FISCAL 50

VALOR ECONÔMICO (SP) 51
GRUPO ULTRA VAI REFORMULAR GOVERNANÇA E REFORÇAR AUTONOMIA DAS SUBSIDIÁRIAS 51
ULTRACARGO AMPLIA CORREDORES LOGÍSTICOS E MIRA INTERIOR PARA FORTALECER OPERAÇÕES NO AGRO 52
EXPANSÃO DO ELÉTRICO CHINÊS ACIRRA DISPUTA DENTRO DO SETOR AUTOMOTIVO 53
MAIOR SECA NO PAÍS DEMANDA UM PLANO UNIFICADO 54
MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCE EM AGOSTO 56
AGÊNCIA BRASIL - DF 56
VOA BRASIL TEM MAIS DE 500 OPÇÕES DE TRECHOS PARA TODO O PAÍS 56
LULA ANUNCIA REPACTUAÇÃO DO DESASTRE EM MARIANA PARA OUTUBRO 58
ANP REGISTRA PATAMAR RECORDE DE ÁREAS DE EXPLORAÇÃO DE ÓLEO E GÁS 59
PORTAL PORTOS E NAVIOS 60
APÓS PORTARIA, CDFMM DELIBEROU SOBRE R$ 12 BILHÕES EM PRIORIDADES 60
SANTOS BRASIL CAPTA R$ 2 BILHÕES COM OFERTA DE DEBÊNTURES 61
TVV CONCLUI RETROFIT E RECEBE PERSPECTIVA ESTÁVEL DA FITCH 61
MERCO SHIPPING MARÍTIMA LTDA 62
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM 62

A TRIBUNA DIGITAL (SP)

MINISTRO GARANTE AMPLIAÇÃO DE CONTRATO PARA TERMINAL NO PORTO DE SANTOS POR MAIS DOIS ANOS

Garantia foi dada por Silvio Costa Filho para sindicalistas nesta quinta-feira (5)
Por Bárbara Farias

Terminal multipropósito Ecoporto tem 500 trabalhadores registrados e emprega mais 2 mil portuários avulsos mensalmente, dizem sindicatos (Vanessa Rodrigues/AT)

O contrato temporário da Ecoporto Santos, cujo prazo venceria em dezembro, será prorrogado por 24 meses no Porto de Santos, disse nesta quinta-feira (5) o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, A empresa possui um terminal multipropósito no STS10, cais do Saboó, na Margem Direita, uma área visada para a ocupação de um grande terminal de contêineres.

A extensão do arrendamento foi garantida pelo ministro de Portos e Aeroportos às lideranças sindicais dos trabalhadores portuários avulsos, em reunião na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). A categoria teme perda de empregos com a saída da Ecoporto e o leilão do STS10. Costa Filho veio a Santos acompanhado do ministro da Casa Civil, Rui Costa.

Segundo o presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão (Sindestiva Santos), Bruno José dos Santos, apenas Silvio Costa Filho recebeu os sindicalistas na reunião que já estava combinada há dois dias e que contaria com a presença de Rui Costa. “O ministro Silvio Costa Filho nos recebeu, mas o ministro Rui Costa não participou da reunião. Ele vir a Santos e não falar com as lideranças dos trabalhadores do Porto de Santos foi bem deselegante”, lamentou.

Contudo, Santos afirmou que o encontro com Costa Filho foi positivo. “Ele disse que o contrato da Ecoporto Santos será prorrogado por 24 meses, mas que o terminal terá que sair do Saboó. Estão estudando uma nova modelagem para transferir o terminal da Ecoporto a outro local e, também, um terminal de cais público. Ele prometeu que os trabalhadores vão participar dessas negociações”.

Procurado, o Ecoporto Santos afirmou que não tinha informação a respeito, mas “fica à disposição do Ministério de Portos e Aeroportos e da Autoridade Portuária de Santos para quaisquer assuntos relacionados ao terminal”.

STS10

Em relação ao STS10, Costa Filho teria reiterado o compromisso em realizar estudos para elaborar a modelagem de licitação. “Ele acha necessário fazer o leilão, mas a gente quer uma contrapartida, uma garantia de cais público para os nossos trabalhadores”, disse Bruno Santos.

De acordo com o líder sindical, aproximadamente sete mil trabalhadores portuários avulsos prestam serviços aos terminais do Porto de Santos. “Nós dependemos do cais público. O Governo Federal achar uma área para o cais público é uma necessidade”.

Bruno Santos lembrou que o Governo havia oferecido uma área na Alemoa para a construção de um píer. “Mas, ali, onde querem instalar o STS10 (Saboó) já existe um cais público”.

Greve

As lideranças não descartam uma greve caso o ministro não cumpra a palavra. “Temos um grande respeito por ele (Silvio Costa Filho), mas se for necessário, vamos mobilizar os trabalhadores e até paralisar o Porto”, enfatizou Bruno Santos.

O presidente em exercício do Sintraport, Robson Gama dos Santos, disse que a licitação do STS10 é preocupante. “A primeira vítima é o trabalhador portuário e a segunda é o terminal da Ecoporto, que tem 500 trabalhadores registrados e emprega 2 mil portuários avulsos mensalmente”.

O presidente do Sindicato dos Transportadores Rodoviários Autônomos de Bens da Baixada Santista e Vale do Ribeira (Sindicam), Luciano Carvalho, está confiante. “Espero que o ministro entenda que há várias categorias que dependem do Porto para sobreviver”. Ele afirmou que o leilão de uma área para a instalação de um novo terminal de contêineres é “inevitável”.

Ministros fazem encontro sigiloso na Autoridade Portuária

Os ministros da Casa Civil, Rui Costa, principal emissário do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT), e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estiveram no maior Porto do Hemisfério Sul para discutir sobre a principal área portuária em debate hoje no setor (STS10) e não falaram uma palavra sequer com a imprensa. O encontro foi marcado pelo sigilo.

O STS10 é uma área polêmica e o Governo Federal enfrenta pressões de gigantes do setor de contêineres para decidir sobre a formatação do terminal para um futuro leilão. Em várias ocasiões, o ministro de Portos e Aeroportos adiou decisões sobre o espaço, desconversou e deu informações contraditórias em relação ao discurso do presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini.

Nesta quinta (5), a série de reuniões na sede administrativa do Porto ocorreu com várias restrições impostas por Rui Costa, conforme apurou A Tribuna. Os ministros permaneceram no edifício por mais de sete horas, entre 8 horas e 15h30.

Oficialmente, o motivo da visita era informar Rui Costa sobre as futuras obras de infraestrutura e mobilidade projetadas para o principal ativo portuário do País, mas a expectativa dos sindicalistas era de que o Governo Federal garantisse a manutenção do cais público, do contrato da Ecoporto Santos e a não realização do leilão do STS10.

Um esquema especial que contou com o apoio da Guarda Portuária para que os ministros acessassem o edifício-sede do Porto de Santos sem que pudessem ter qualquer contato com jornalistas na chegada e na saída.

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Alex Sandro de Ávila, também participou do encontro em Santos, além de representantes da Casa Civil.

Em nota, a APS informou que as autoridades discutiram sobre “projetos de expansão, obras de infraestrutura, aprofundamento do canal, perimetrais, túnel Santos-Guarujá, entre outros”. A maior parte dessas obras, principalmente o túnel imerso Santos-Guarujá, está contemplada no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que é vinculado ao Ministério da Casa Civil.

A visita do principal nome do alto escalão do Governo Lula ocorreu seis dias após a mobilização dos sindicatos dos trabalhadores portuários avulsos realizada em frente à sede da APS na sexta-feira passada. “Tudo que fizermos será conversado com representantes dos trabalhadores e dos empresários", afirmou o presidente da APS em nota.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/09/2024

TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ: AUDIÊNCIAS SÃO MARCADAS PARA DISCUSSÃO SOBRE IMPACTOS

Encontros serão feitos para detalhar estudos ambientais da ligação seca
Por Bárbara Farias

Ligação seca terá extensão total de 1,5 km, sendo 870 metros imersos; em Santos, sairá na região do Macuco, onde casas serão retiradas (Vanessa Rodrigues/AT)

O Conselho Estadual do Meio Ambiente (Consema) marcou para outubro duas audiências públicas sobre o Estudo e o Relatório de Impacto Ambiental (EIA-Rima) do túnel submerso entre Santos e Guarujá.

A primeira será no dia 9, às 17 horas, no Teatro Guarany, em Santos (Praça dos Andradas, 100, Centro). A segunda acontece no dia seguinte, no mesmo horário, no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá (Avenida Dom Pedro I, 350, Jardim Tejereba).

As inscrições para participação serão feitas presencialmente nos mesmos dias e locais das audiências. O EIA-Rima pode ser acessado no link.

Diferente das audiências anteriores, que apresentavam o projeto, as próximas destacarão especificamente os impactos com a construção do túnel, incluindo das desapropriações de moradias.

Licenciamento
O EIA-Rima foi enviado pelo Governo Estadual para análise da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) no início de julho, mas ainda não há parecer sobre o documento. Caso ateste a viabilidade ambiental do projeto, a Cetesb emitirá a licença prévia (LP).

No dia 24 de agosto, a Companhia encerrou o prazo para recebimento de manifestações sobre esse licenciamento ambiental. A consulta pública durou 45 dias. Em nota, a Cetesb informou que as contribuições da população e dos órgãos intervenientes serão consideradas na análise em curso, assim como as contribuições colhidas nas próximas audiências públicas.

“De forma geral, a licença-prévia atesta a viabilidade ambiental do projeto e estabelece exigências a serem atendidas pelo empreendedor para a obtenção da licença de instalação (LI)”, diz a companhia.

Próximos passos

Para a LI, a empresa responsável deverá, entre outras informações, apresentar o projeto executivo do empreendimento e o detalhamento das medidas que serão adotadas para a mitigação e controle dos impactos ambientais durante a implantação.

Nessa fase, deverão ser apresentadas informações detalhadas referentes à desapropriação e reassentamento e respectivas medidas a serem adotadas pelo empreendedor, esclareceu a Cetesb.

Atendidas as exigências, é emitida a LI com condicionantes e diretrizes para o início das obras. Ao término dos trabalhos, o empreendedor deverá solicitar a licença de operação (LO), que permitirá o início da operação desde que seja atestado pela Cetesb o cumprimento das condicionantes das fases anteriores.

Projeto

O novo projeto que está em licenciamento tem como referência a proposta original da extinta companhia Dersa, do Estado, e contempla a construção de um binário no Macuco, em Santos, que implica em 124 desapropriações de imóveis na Cidade.

O EIA-Rima foi desenvolvidos pela Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas (Fipe), contratada pelo Poder Executivo Estadual.

Prefeitura

Procurada, a Prefeitura de Santos reiterou as premissas encaminhadas durante as audiências públicas realizadas entre 17 e 19 de abril, na Baixada Santista, em defesa do menor número ou nenhuma desapropriação de imóveis, além de ser contra a circulação de caminhões e construção de viadutos na área urbana.

A Administração Municipal ainda quer que a empresa vencedora da licitação “apresente e execute soluções para minimizar o aumento do fluxo de veículos em direção à área de acesso ao túnel”. O projeto protocolado foi alvo de acerto entre o Município e o Estado.

Estado busca investimentos privados para projeto avançar

Conforme o cronograma referencial estabelecido pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pelo Governo do Estado, a conclusão da análise jurídica do projeto terminou em 31 de agosto e a fase agora é de captação de investimentos privados.

Já a conclusão das análises do Tribunal de Contas da União (TCU) e Tribunal de Contas do Estado (TCE) é aguardada até 24 de fevereiro de 2025 e, até 17 de março, a finalização do prazo para adaptação às recomendações, com publicação do edital em julho de 2025.

A ligação seca

Anunciado em fevereiro de 2024, o túnel deve ser viabilizado em parceria entre os governos de São Paulo e Federal, executado por meio de parceria público-privada (PPP) e com investimentos de quase R$ 6 bilhões.

Qualificado no Programa de Parcerias de Investimentos do Estado e integrado ao Programa de Aceleração do Crescimento, o projeto prevê aporte público de R$ 5,1 bilhões, divididos igualmente entre o governo de São Paulo e a União, além da participação da iniciativa privada.

A ligação seca entre Santos e Guarujá terá extensão total de 1,5 km, sendo o túnel imerso de 870 metros, instalado a 21 metros de profundidade. O trecho ligará Outeirinhos e Macuco, em Santos, ao Distrito de Vicente de Carvalho, em Guarujá. O empreendimento prevê uma ciclovia, passagem para pedestres e três faixas de rolamento por sentido, sendo uma adaptável ao Veículo Leve sobre Trilhos (VTL).

Diariamente, o túnel irá beneficiar cerca de 28 mil usuários do sistema de catraias e balsas, reduzindo ainda o tempo de travessia para minutos. Atualmente, veículos pesados que se dirigem aos terminais portuários fazem um percurso rodoviário de 43 quilômetros.

Audiências

O licenciamento ambiental é o passo seguinte ao término da fase de audiências públicas dentro do processo de implementação da ligação seca. Foram realizadas três audiências públicas nos dias 17, 18 e 19 de abril, na Associação Comercial de Santos, em Santos; no Teatro Procópio Ferreira, em Guarujá; e na Autoridade Portuária de Santos (APS). A consulta pública foi realizada entre 14 de março e 3 de maio. Segundo o relatório, de 94 contribuições, aproximadamente 30% foram atendidas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/09/2024

ANTAQ SUSPENDE NORMA SOBRE ATESTADO PARA ÁGUA DE LASTRO EM NAVIOS NO PORTO DE SANTOS

Agência concedeu medida cautelar; Autoridade Portuária tem 30 dias para se manifestar
Por Ted Sartori

Norma da APS seria para fazer frente ao problema mundial de bioinvasão, que ameaça a vida marinha (Alexsander Ferraz/AT)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) concedeu, na quarta-feira, medida cautelar suspendendo a norma da Autoridade Portuária de Santos (APS), em vigor desde 21 de agosto, que obriga os navios a apresentarem atestado de conformidade para a água de lastro para atracarem no cais santista.

O pedido foi do Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) e da Associação Brasileira dos Armadores de Cabotagem (Abac). A APS tem 30 dias para se manifestar.

A Tribuna publicou reportagem nesta quinta-feira (5) mostrando que apenas uma empresa está apta para emitir o atestado em Santos, o que pode caracterizar monopólio, segundo a advogada especialista em Direito Marítimo Cristina Wadner.

Antes do Centronave e da Abac entrarem com pedido de medida cautelar, o Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar) chegou a solicitar a suspensão da apresentação do documento até que, pelo menos duas empresas obtivessem o credenciamento.

Dentre os argumentos apresentados à Antaq pelo Centronave e pela Abac para embasar o pedido, estão a obrigação de apresentar um novo atestado de conformidade “em adição aos já previstos pela Convenção Internacional para Controle e Gerenciamento da Água de Lastro e Sedimentos de Navios, invadindo a competência da Autoridade Marítima (Marinha do Brasil)”, e a contratação da empresa G7 Consultoria Ltda “em desacordo com o que determina a lei de licitações, demonstrando total desprezo ao princípio da legalidade consagrado na Carta Magna”.

As entidades também observaram a criação desse novo custo portuário a ser pago pelos armadores por outro aspecto. “Considerando os valores cobrados que desrespeitam o princípio da modicidade tarifária (preços baixos ou acessíveis) prevista na Lei dos Portos), bem como à ordem tarifária determinada e aprovada por esta Agência Reguladora”.

Segundo eles, os armadores terão um custo adicional para atracar no Porto de Santos, somente no período entre 21 de agosto e o dia 15 deste mês, de aproximadamente US$ 367 mil (cerca de R$ 2,1 milhões, na cotação de ontem). Por ano, o ônus calculado pelas entidades seria na ordem de R$ 52 milhões.

Sobre o fato de haver apenas uma empresa apta para o serviço de atestação de conformidade do gerenciamento de água de lastro, a APS havia informado, em nota, que abriu o credenciamento para empresas que tenham interesse, porém até o momento apenas uma se inscreveu. A respeito da decisão por parte da Antaq, a APS disse que ainda não foi notificada.
Fonte: A Tribuna Digital - SP
Data: 06/09/2024

Movimento Econômico

ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

FÁBRICA DA STELLANTIS DE GOIANA (PE) VAI FABRICAR SUA PRÓPRIA ENERGIA ATÉ 2026

O uso da energia limpa vai contribuir para a Stellantis atingir as metas de descarbonização

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

A fábrica da Jeep de Goiana vai usar a energia gerada por um sistema de geração fotovoltaica. Foto: Jeep/Divulgação

A fábrica da Jeep de Goiana vai gerar a sua própria energia usando paineis fotovoltaicos até 2026, como disse o CEO da Stellantis para a América do Sul, Emanuele Cappelano, nesta quinta-feira (05), numa entrevista coletiva on line. A empresa tem metas ambiciosas de descarbonização e pretende reduzir as suas emissões em 50% até 2030 e se tornar zero emissão até 2038.

Segundo Capepelano, o projeto da Stellantis é implantar em todas as plantas de produção geração autônomas com energia limpa. Isso vai fazer a companhia avançar no processo de descarbonização, que vai do berço do veículo ao túmulo, estimulando também os fornecedores da empresa a adotarem medidas para reduzir as suas emissões.

A Stellantis investiu US$ 100 milhões na compra de uma participação acionária da 360Energy, empresa argentina que desenvolve, constrói e opera parques solares fotovoltaicos. O anúncio da implantação da geração solar na fábrica da Jeep ocorre num momento em que o governo federal está preocupado com a estiagem no Centro-Sul do País e anunciou, nesta quinta-feira (05), várias medidas preventivas para garantir o fornecimento de energia para todo o País.

Mesmo com este cenário, Emanuele disse acreditar que vai haver energia para as fábricas da Stellantis continuarem produzindo “a não ser que haja condições extraordinárias”. Ainda na coletiva, o CEO da Stellantis afirmou que a futura produção dos veículos biohíbridos a etanol “vai aumentar o parque de fornecedores no Nordeste e novos investimentos podem acontecer.

“O melhor julho” da Stellantis nos últimos tempos

Ainda na coletiva, Emanuele afirmou que o mercado brasileiro de venda de veículos está crescendo, o que está impulsionando a produção e as plantas. “Julho foi o melhor mês de produção e agosto (último) superou julho”, comentou. A fábrica de Betim, em Minas Gerais, teve recorde de produção em Betim com 5.500 carros produzidos no mês passado.

Agosto último teve recorde em dose dupla no mercado sul-americano para a Stellantis, que registrou o melhor mês de produção de sua história neste continente com 88.709 veículos produzidos. No mês passado, o Polo Automotivo de Betim atingiu o maior volume de veículos produzidos desde 2021, quando a Stellantis foi criada.

Líder do mercado automotivo na região, a Stellantis alcançou a marca de 68,6 mil unidades vendidas no Brasil, representando um aumento de 3,1 mil emplacamentos em comparação com o mesmo período do ano anterior, e participação de 30,7%. De janeiro a agosto, a companhia comercializou mais de 456 mil unidades, com 29,8% de market share no acumulado do ano. Em julho último, a

empresa também alcançou o marco de 1 milhão de jeeps produzidos no País que saíram da fábrica da montadora em Goiana, Pernambuco.

Emanuele Cappelano disse também que o primeiro veículo dentro da plataforma Bio-Hybrid da montadora está em produção, mas não informou quando será o lançamento nem a unidade que está produzindo o carro que combina uma maior eletrificação com o uso do etanol e deve ser lançado até o final deste ano. Em 2024, a Stellantis lançou sete veículos e tem mais três lançamentos previstos.

Investimento de US$ 385 milhões na fábrica de Córdoba, na Argentina

Fábrica da Stellantis em Córdoba, na Argentina. Foto: Divulgação

Ainda na coletiva realizada nesta quinta-feira, Emanuele anunciou um investimento de US$ 385 milhões (cerca de R$ 2 bilhões) no Polo Automotivo Stellantis de Córdoba, na Argentina. Os recursos serão usados para o desenvolvimento de uma nova família de veículos, novos componentes e novo motor. Lá, também será instalado um sistema de geração de energia renovável que vai abastecer todos os sistemas produtivos da fábrica.

O investimento a ser realizada na unidade de Córdoba faz parte do investimento de R$ 32 bilhões anunciado pela empresa. Além da unidade argentina, estão incluídos os seguintes investimentos: Unidade de Goiana (R$ 13 bilhões), unidade mineira de Betim (R$ 14 bilhões) e planta carioca de Porto Real (R$3 bilhões) a serem realizados entre 2025 e 2030.

Na planta de Córdoba é fabricado o carro mais vendido dos últimos três anos no mercado argentino, o Fiat Cronos, um dos mais exportados para a região, especialmente para o Brasil, onde também é líder do segmento.

Além da Jeep, a Stellantis é dona de marcas icônicas no setor automotivo como como Abarth, Alfa Romeo, Chrysler, Citroën, Dodge, DS Automobiles, Fiat, Lancia, Maserati, Opel, Peugeot, Ram, Vauxhall, Free2move e Leasys.

*Com informações da Stellantis
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 06/09/2024

GASODUTO TERMINAL SERGIPE TEM LICENÇA DE OPERAÇÃO LIBERADA

Empreendimento de 25 quilômetros de extensão obteve licenciamento ambiental após série de vistorias. Com o gasoduto, o estado passará a ser um polo de comercialização de gás para todo o Brasil

Da Redação ME - redacao@movimentoeconomico.com.br

A obra do gasoduto já foi concluída e, no momento, está em curso a fase final de implantação das obras de infraestrutura de acesso na superfície, necessárias para a entrada e saída de gás na rede da TAG. Foto: Mariana Carvalho/Divulgação

Com 25 quilômetros de extensão, o gasoduto que irá interligar o Terminal de Gás Natural Liquefeito (GNL) e o Complexo Termelétrico da Eneva até a malha de gasodutos da Transportadora Associada de Gás (TAG) teve emitida a Licença de Operação (LO) necessária ao início das suas atividades.

A Administração Estadual do Meio Ambiente (Adema) concluiu o licenciamento ambiental do empreendimento após uma sequência de vistorias técnicas às obras. A malha do gasoduto passa pelos municípios de Barra dos Coqueiros, Rosário do Catete e Santo Amaro das Brotas.

A construção do gasoduto de interligação demandou um investimento de R$ 340 milhões e criou mais de 500 empregos, dos quais, 70% foram ocupados por trabalhadores sergipanos. Além disso, a obra iniciada em 2023 gerou movimentação para a economia local, com o aluguel de equipamentos, contratação de serviços especializados e de insumos para manutenção de canteiros e da construção.

De acordo com a TAG, o gasoduto já foi concluído. No momento está em curso a fase final de implantação da infraestrutura de acesso na superfície, necessárias para a entrada e saída de gás na rede. Para a interligação foram fabricados aproximadamente 2.400 tubos, com 12 metros de extensão e 24 polegadas de diâmetro cada. A empresa que conduziu as obras foi a Spiecapag Intech Engenharia e a ação faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), do Governo Federal.

O projeto compreendeu a construção de uma tubovia com capacidade para transportar 14 milhões de metros cúbicos do produto por dia, e possui ainda pontos de entrada e saída, incluindo as infraestruturas de acesso necessárias.

Gasoduto terá 2.400 tubos, com 12 metros de extensão e 24 polegadas de diâmetro cada. Foto: Rebecca Melo/Divulgação

Gasoduto para o Nordeste

Iniciadas em 2023, as obras fortalecem a posição de Sergipe como uma alternativa ao abastecimento da região Nordeste e restante do país através de uma rede integrada de transporte, conectando novas fontes de suprimento à malha integrada de transporte de gás natural.

O Governo de Sergipe apoiou a construção do gasoduto por meio da concessão de incentivo fiscal, aprovada pelo Conselho de Desenvolvimento Industrial de Sergipe (CDI) para aquisição dos tubos fabricados. Enquadrado no Programa Sergipano de Desenvolvimento Industrial (PSDI), o incentivo reduziu os custos de material, e consequentemente o valor do investimento para a obra, resultando em uma tarifa de transporte mais competitiva e favorecendo a atração de operações para o terminal de GNL da Eneva.

De acordo com a engenheira de petróleo Juliana Barreto, técnica da Adema, cada aspecto do projeto foi analisado para a concessão da licença, no sentido da correspondência ao que está em execução. “Também analisamos a parte documental para a liberação da licença de operação. O projeto tem ao menos 20 Programas Básicos Ambientais (PBAs) previstos, e avaliamos que todos estão em conformidade com o que prevê a norma da atividade”, explicou.

*Com informações do Governo de Sergipe
Fonte: ME – Movimento Econômico
Data: 06/09/2024

Agência Nacional de Transportes Aquaviários

ANTAQ – AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTES AQUAVIARIOS

DIRETORES PARTICIPAM DE SEMINÁRIO SOBRE NOVOS HORIZONTES PARA O MARCO LEGAL DOS PORTOS

Evento foi promovido pela comissão de juristas que discutem a revisão do marco

Brasília, 05/09/2024 - Diretores da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) participaram, nesta quinta-feira (05), do seminário “Novos Horizontes do Marco Legal Portuário no Brasil”, que aconteceu no auditório do Tribunal Superior do Trabalho (TST).

Estavam presentes o diretor-geral da ANTAQ, Eduardo Nery, e os diretores Flavia Takafashi e Wilson Lima Filho. Participaram ainda do evento, a secretária-executiva do Ministério de Portos e Aeroportos, Mariana Pescatori, e outros representantes do setor.

O encontro foi promovido pela Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e das Instalações Portuárias (CEPORTOS) - a qual Nery integra - e teve como objetivo apresentar debates promovidos no âmbito da comissão.

Entre os temas da comissão, que foi instituída no final de 2023, estão: Temas Gerais da Atividade Portuária; Relações de Trabalho e Qualificação da mão de obra no sistema portuário; e Simplificação Regulatória, Patrimonial e Ambiental, envolvendo os temas gerais da atividade portuária.

Seguir avançando

O diretor-geral destacou, no painel Temas Gerais da Atividade Portuária, que o Agência está “sempre no caminho da modernização”. No sentido de trazer inovação para o setor, a ANTAQ lidera diversas iniciativas sobre sustentabilidade, regulação e desburocratização.

Entre elas estão: o inventário de emissões de carbono, o aprimoramento do Índice de Desempenho Ambiental (IDA); o uso de estudos de cenário como instrumento de melhoria para os portos; o Navegue Simples, em conjunto com o Ministério de Portos e Aeroportos, do Navegue Simples; entre outros.

“Nossos portos estão aptos para atender a demanda. O crescimento da movimentação portuária no ano passado comprova isso, mas não podemos nos acomodar”, destacou Nery. Ele completou explicando que o intercâmbio de informações com a iniciativa privada também é importante para o avanço.

Fonte: ANTAQ – Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Assessoria de Comunicação Social/ANTAQ
Fone: (61) 2029-6520
FAX: (61) 2029-6517
E-mail: asc@antaq.gov.br
Data: 06/09/2024

gov.br Presidência da República
Portos e Aeroportos

GOV.BR – MINISTÉRIO PORTOS E AEROPORTOS - DF

GOVERNO FEDERAL VAI INVESTIR MAIS DE R$ 12 BILHÕES NO PORTO DE SANTOS

Plano de investimentos está focado nos projetos estratégicos de infraestrutura portuária

Reunião realizada no porto de Santos definiu novos projetos para expansão do complexo - Foto: Eduardo Oliveira/MPor

Os ministros da Casa Civil, Rui Costa, e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, estiveram, nesta quinta-feira (5/9), na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS). Os dois ministros tiveram reuniões de trabalho com o presidente da APS, Anderson Pomini, quando trataram de temas relevantes para o principal complexo portuário da América Latina, como projetos de

expansão, obras de infraestrutura, aprofundamento do canal, perimetrais, túnel Santos-Guarujá, entre outros.

Costa Filho destacou que a prioridade do Governo Federal é continuar investindo mais e de forma efetiva nos portos brasileiros. "Nossa preocupação é fortalecer o Porto e gerar empregos e renda para a população, sempre priorizando os interesses do Brasil", indicou o ministro de Portos e Aeroportos.

Ao final, Silvio Costa Filho e Anderson Pomini receberam sindicalistas de categorias de trabalhadores do setor portuário e informaram que têm compromisso em manter e até criar mais empregos e também valorizar o cais público e o serviço de atendimento a cargas especiais. "Tudo que fizermos será conversado com representantes dos trabalhadores e também dos empresários", ressaltou Pomini.

Graças aos investimentos realizados ao longo dos últimos 20 meses, o porto de Santos tem registrado recorde na movimentação de cargas. Nos quatro primeiros meses deste ano, por exemplo, o complexo movimentou 57 milhões de toneladas, o valor corresponde a um crescimento de 13,5% em relação ao mesmo período em 2023. A previsão é que o porto continue expandindo as operações até o final de 2024.
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/09/2024

CONFIRA OS DESTINOS MAIS PROCURADOS POR PASSAGEIROS DO PROGRAMA VOA BRASIL

Lançado há pouco mais de um mês, programa possui mais de 500 opções de trechos para todas as regiões do país

Programa disponibiliza passagem por até R$ 200 para aposentados do INSS

OVoa Brasil, maior programa de inclusão social da aviação civil criado neste ano pelo Governo Federal, teve mais de 500 opções de trechos vendidos para mais de 60 cidades brasileiras, onde os aposentados do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social), público-alvo do programa, podem viajar de Norte a Sul do nosso país.

Confira as cidades mais procurada por região:

Norte	Nordeste	Sudeste	Centro-Oeste	Sul
Manaus	Fortaleza	São Paulo	Brasília	Curitiba
Belém	Recife	Rio de Janeiro	Campo Grande	Foz do Iguaçu
Santarém	Salvador	Belo Horizonte	Goiânia	Florianópolis

Florianópolis
Desde o seu lançamento, com passagens por até R$ 200 o trecho, o Voa Brasil já comercializou cerca de 8 mil voos. Desse total, 44% dos bilhetes vendidos estão concentrados em cidades das

regiões Sudeste e 41% no Nordeste. Entre os destinos mais procurados estão as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Fortaleza, Recife e Salvador. Fora do eixo Sudeste-Nordeste, Brasília é uma das localidades com alta procura de voos por parte do público-alvo do programa.

Mais do que incluir novos brasileiros no modal aéreo, o programa é uma oportunidade para as pessoas reencontrarem familiares e amigos, conhecer novas cidades ou retornarem a destinos inesquecíveis. O Voa Brasil possui voos para todos os estados brasileiros, algumas operadas por mais de uma companhia aérea.

O Voa Brasil funciona por meio de uma parceria do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) com as principais aéreas brasileiras e não envolve subsídio governamental para a oferta dos bilhetes, funcionando com base na liberdade de oferta das empresas aos beneficiários do programa. Por meio desta parceria, as empresas ofertam viagens em uma plataforma exclusiva aos aposentados. No primeiro momento, o programa é destinado a aposentados pelo Regime Geral de Previdência Social (RGPS/INSS), independentemente da faixa de renda, que não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses.

Para o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, o Voa Brasil está contribuindo para o aumento da oferta de voos e do número de passageiros no modal aéreo. “Eu tenho certeza de que a gente vai fazer com que muitos aposentados viajem pelo país, sobretudo nesse momento de crescimento da nossa aviação. Nós esperamos, nessa primeira fase de programa, incluir mais de 1,5 milhão de turistas que nunca viajaram de avião”, afirmou.

Próxima fase
A expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é lançar a segunda etapa do programa no primeiro semestre de 2025, no qual serão beneficiados os estudantes de instituições de ensino público. “Estamos trabalhando para organizar a segunda fase do Voa Brasil, no qual a gente avalia a possibilidade de incluir alunos do Pronatec, do Prouni, e outros segmentos da juventude brasileira”, disse Costa Filho.

Beneficiados
A primeira fase do Voa Brasil é voltada aos mais de 23 milhões de aposentados do INSS que não tenham viajado de avião nos últimos 12 meses. Os voos disponibilizados pelas companhias brasileiras aéreas podem ser acessados na página do programa, em gov.br/voabrasil. Para ter acesso à página, é necessário que o usuário possua conta da categoria “prata” ou “ouro”, classificações obtidas na medida em que o usuário complementa as informações de seu cadastro.

Mais informações podem ser acessadas nos links abaixo:

- Site explicativo: https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil
- Site de compras das passagens: https://voabrasil.sistema.gov.br/

Assessoria Especial de Comunicação Social
Ministério de Portos e Aeroportos
Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério Portos e Aeroportos - DF
Data: 06/09/2024

gov.br Presidência da República
Ministério dos Transportes

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

“O QUE NÓS ESTAMOS FAZENDO É TRANSFORMAR OBRA PARADA EM CONTRATO VOLTANDO A PERFORMAR”, DIZ RENAN FILHO DURANTE EVENTO DO TCU

Ministro dos Transportes participou da abertura do 8º Fórum Nacional de Controle nesta quinta (5)

8º Fórum Nacional de Controle do Tribunal de Contas da União (TCU) - Foto: Márcio Ferreira/MT

Peça fundamental no processo de destravar importantes obras e fazer com que novos projetos do Ministério dos Transportes avancem, o Tribunal de Contas da União deu início nesta quinta-feira (5) ao 8º Fórum Nacional de Controle, com o tema "Governança de Infraestrutura: Planejamento, Financiamento e Impactos Climáticos".

“Governança significa gerir o serviço público com ética, transparência e proximidade. É um debate relevante, que a gente tem tido no cotidiano do ministério, por compreender a importância dos temas”, elogiou Renan Filho durante a abertura do evento, ao lado do ministro Bruno Dantas, presidente do TCU.

O ministro dos Transportes ressaltou a importância de fortalecer o investimento público e ampliar a capacidade de atrair investimento privado.

“Nós já fizemos 4 leilões, vamos fazer mais 8 ainda neste ano. Até 2026 serão 35 no total, enquanto que durante todo o governo anterior foram somente 6 leilões. O que estamos fazendo é procurar solução nova para problema velho”, explicou Renan Filho.

Infraestrutura resiliente

Cloves Benevides, subsecretário de Sustentabilidade do Ministério dos Transportes, também participou do evento. Benevides lembrou que os projetos de concessão rodoviária contam com cláusula que estabelece percentual de 1% nos valores que devem ser aplicados no enfrentamento dos fenômenos climáticos.

“Falar de sustentabilidade é falar de premissa de planejamento. Não pode ser apenas uma conceitualização política, hoje é uma realidade”, disse.

Otimização de Contratos

Nesta sexta-feira a secretária Nacional de Transporte Rodoviário, Viviane Esse, participa do evento. Ela integra o painel que irá debater a segurança jurídica na renegociação de contratos.

O Ministério dos Transportes, por meio da Portaria nº 848, de 25 de agosto de 2023, estabeleceu a Política Pública e os procedimentos relativos à otimização dos contratos de concessão rodoviária federal.

A medida permitirá a retomada imediata da execução de obras em concessões que estão com os contratos "estressados", isto é, com obras paralisadas e/ou obrigações suspensas, que são ou seriam alvo de relicitação. 14 concessionárias demonstraram interesse em otimizar seus contratos.

Um mecanismo importante desta medida está relacionado à renúncia de todos os processos judiciais, administrativos e arbitrais existentes, para assim reduzir os litígios e mecanismos de reclassificação tarifária vinculadas às execuções das obras.

Os contratos então se tornam mais dinâmicos, atualizados à política pública atual, permitindo ganhos por parte tanto do Estado quanto da sociedade e da concessão.

Fonte: GOV. Federal - BR – Ministério dos Transportes - DF
Data: 06/09/2024

BE NEWS

BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – UM EQUILÍBRIO DELICADO ENTRE EFICIÊNCIA E DIREITOS DOS TRABALHADORES

DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A revisão do marco legal portuário, que está sendo feita por uma comissão de juristas formada pelo presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), é um momento crucial para o futuro da logística e do desenvolvimento econômico do Brasil. A modernização do setor é fundamental para garantir a competitividade do País no cenário global, mas é preciso que essa atualização seja feita de forma equilibrada, considerando os diversos interesses em jogo.

O debate sobre a reforma da legislação portuária evidencia a necessidade de um diálogo amplo e transparente entre os diversos atores envolvidos, como governo, empresas, trabalhadores e sociedade civil. A automação e a inovação nos portos são inevitáveis, mas é preciso garantir que esse processo ocorra de forma justa e que os trabalhadores sejam qualificados e reinseridos no mercado de trabalho.

E é necessário ajustar a legislação para garantir maior competitividade. O marco regulatório atual, em alguns pontos, pode estar obsoleto e dificultar a modernização do setor. No entanto, é preciso encontrar um ponto de equilíbrio entre a flexibilização da legislação e a garantia dos direitos dos trabalhadores.

A comissão de juristas responsável pela revisão da lei tem um papel fundamental nesse processo. O grupo tem recebido contribuições de diferentes vozes, informações que estão sendo aproveitadas na elaboração do texto final, que deve ser justo e equilibrado, capaz de atender aos interesses de todos os envolvidos.

A participação da sociedade civil nesse debate também é fundamental. A realização de audiências públicas e a divulgação ampla das propostas de alteração da legislação são essenciais para garantir a transparência do processo e a legitimidade das decisões.

A modernização dos portos é um processo complexo que exige um planejamento cuidadoso e a participação de todos os atores envolvidos. É preciso encontrar soluções que permitam aumentar a eficiência dos portos, reduzir os custos logísticos e garantir a competitividade do país, sem comprometer os direitos dos trabalhadores e a sustentabilidade ambiental.

Após a definição do texto final da comissão, ele seguirá para análise e aprovação do Congresso Nacional. E essa etapa será um momento decisivo para o futuro do setor. É fundamental que os parlamentares analisem com cuidado as propostas apresentadas pela comissão de juristas e que promovam um debate aberto e transparente sobre o tema.

A revisão do marco legal portuário representa uma oportunidade única para o Brasil modernizar seu setor portuário e aumentar sua competitividade no cenário global. No entanto, é preciso que essa modernização seja feita de forma equilibrada, considerando os diversos interesses em jogo e garantindo a proteção dos direitos dos trabalhadores. A participação da sociedade civil nesse debate é fundamental para garantir a legitimidade das decisões e a construção de um futuro mais justo e sustentável para o país.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

CONTRATO SUSPENSO 1

O Porto de Itajaí (SC) suspendeu o contrato de dragagem com a empresa holandesa Van Oord, que respondia pelo serviço no canal de acesso e nas bacias de evolução do complexo marítimo. A decisão foi tomada pela Superintendência do Porto nessa quinta-feira, após meses de um impasse motivado por uma dívida de R$ 35 milhões com a empresa. A dragagem, interrompida no mês passado por falta de pagamento, deve ser retomada em duas semanas.

CONTRATO SUSPENSO 2

A dragagem no Porto de Itajaí será reiniciada por uma nova empresa, que trará suas dragas da Argentina e será contratada por 12 meses. De acordo com o superintendente do Porto, Fábio Veiga, o serviço será custeado pelo aumento de 40% nas tarifas portuárias e pelo crescimento da receita a parr da retomada das operações do terminal de contêineres, o que deve ocorrer neste mês.

REFORMA REGULATÓRIA 1

A revisão do marco regulatório do setor portuário, que está sendo feita por uma comissão de juristas a pedido do presidente da Câmara dos Deputados, Arthur Lira (PP-AL), vai impulsionar novos investimentos privados no setor, abrindo maior espaço para terminais privados. A análise é do deputado federal Tião Medeiros (PP-PR), que considera que esse mercado não precisa de mudanças sicas, mas de alterações legais. A última mudança no marco legal aconteceu em 2013.

REFORMA REGULATÓRIA 2

Segundo o deputado, a revisão do marco regulatório portuário dará maior segurança jurídica para os investidores e tornará mais estáveis as relações entre patrões e empregados. Esses ganhos serão viabilizados a partir de mudanças nas regras envolvendo os trabalhadores e as cargas, que vão garantir um menor custo operacional e uma maior eficiência, explicou.

REFORMA REGULATÓRIA 3

Uma das alterações pretendidas com a reforma, explica Tião Medeiros, é unificar as regras de gestão e de fiscalização. Hoje, as diferenças de gestão (pública e privada) causam insegurança jurídica para o investidor. É o que ocorre, por exemplo, com a contratação de mão-de-obra. No porto público, o trabalho é temporário, por período, enquanto no privado, pela CLT

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

REGIÃO SUDESTE - MINISTROS FAZEM SÉRIE DE REUNIÕES VISANDO EXPANSÃO DO PORTO DE SANTOS

Rui Costa e Silvio Costa Filho se encontraram com executivos de terminais e empresas na APS

Da Redação ***redacao.jornal@redebenews.com.br***

Rui Costa e Silvio Costa Filho fizeram reuniões com executivos de terminais e empresas instaladas no porto, além de líderes sindicais e representantes dos trabalhadores portuários (Foto: Wagner Lopes/Casa Civil)

Os ministros da Casa Civil, Rui Costa, e de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, cumpriram agenda na sede da Autoridade Portuária de Santos (APS) na quinta-feira (5) onde realizaram uma série de reuniões com executivos de terminais e empresas instaladas no maior complexo portuário do país. Entre os temas discutidos, estavam projetos de ampliação e expansão do porto, STS10, acessos, túnel Santos-Guarujá, entre outros.

Além disso, as autoridades receberam líderes sindicais e representantes dos trabalhadores portuários, para tratar sobre as futuras decisões que envolvem o futuro terminal de contêineres da

região do Saboó, o STS10, bem como a manutenção do terminal da Ecoporto, localizado na mesma área.

As reuniões foram realizadas a portas fechadas. Por meio de imagens divulgadas pela Casa Civil e do Ministério de Portos e Aeroportos, foi possível acompanhar trechos dos encontros. Cada grupo empresarial foi atendido separadamente. Os trabalhos foram acompanhados por diretores da APS e por assessores do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Pela Santos Brasil, operadora que administra o Terminal de Contêineres (Tecon), estiveram o CEO Antonio Carlos Sepúlveda e o diretor de Operações, Bruno Stupello. Os executivos fizeram a apresentação do plano de investimentos de expansão do terminal, com foco no aumento da capacidade e recebimento de navios de 366 metros. Também citaram as possibilidades de adensamento da instalação, que ganharia mais dois berços de atracação.

Os ministros ainda tiveram reuniões com executivos da DP World, que apresentaram os investimentos e planos de ampliação das operações do terminal para os próximos anos. Também citaram o projeto do futuro terminal privado que será construído em parceria com a Rumo Logística para movimentação e armazenagem de grãos e fertilizantes.

Representantes da Brasil Terminal Portuário (BTP) também foram chamados para o encontro com os ministros. Compareceram o diretor de Políticas Públicas e Regulação do Grupo Maersk, Danilo Veras, o diretor de Investimentos para as Américas da APM Terminals (Grupo Maersk), Leonardo Levy, e os diretores da BTP Cláudio Oliveira, Joel Contente e Eliezer Giroux.

Também se encontraram com Sílvio Costa Filho e Rui Costa executivos da Ecoporto.

O secretário de Parcerias em Investimentos de São Paulo, Rafael Benini, também esteve reunido com os ministros em Santos. Na pauta, atualização sobre o cronograma de obras referentes ao túnel Santos-Guarujá e também sobre os acessos rodoviários ao complexo marítimo.

A obra está orçada em cerca de R$ 6 bilhões, a ser custeada em parceria entre Governo Federal e Governo do Estado. A previsão é que o empreendimento vá a leilão em 2025.

STS10 e futuro da Ecoporto

No dia 21 de agosto, durante o primeiro leilão de arrendamentos portuários do ano, na B3, em São Paulo, o ministro Silvio Costa Filho afirmou que prevê o leilão do STS10 para 2025. Além disso, ele afirmou que o Governo Federal havia optado pela não renovação do contrato do terminal da Ecoporto, que ocupa uma parte da área do STS10.

A declaração de Costa Filho sobre a saída da Ecoporto revoltou a classe sindical e trabalhadores portuários, que chegaram a realizar uma manifestação no dia 30 de agosto em frente à sede da Autoridade Portuária.

Os sindicatos reivindicam a manutenção da Ecoporto, visando a preservação de postos de trabalho. O assunto foi debatido entre as lideranças dos trabalhadores com Costa Filho e Pomini.

“O (ministro) Silvio Costa passou para a gente que vai prorrogar o Ecoporto por 24 meses, mas que a empresa vai ter que sair do atual local. Eles disseram que estão estudando uma modelagem para colocar a Ecoporto em um outro local e também ter um terminal de cais público. Os trabalhadores vão participar de todas essas negociações para todos ficarmos cientes. É um assunto que está em risco o trabalho de muitas pessoas de Santos”, disse Bruno José dos Santos, presidente do Sindicato dos Estivadores de Santos (SindEstiva).

Ao BE News 19 horas, Costa Filho afirmou que ainda não há definição sobre o terminal STS10 e a saída do terminal da Ecoporto da sua atual área. Ele acrescentou que o Ministério segue estudando o assunto.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 06/09/2024

NACIONAL - CEPORTOS REALIZA SIMPÓSIO PARA ÚLTIMAS SUGESTÕES AO NOVO MARCO LEGAL

Para presidente da comissão, encontro serviu para debater pontos que precisam ser enfrentados e superar gargalos e entraves regulatórios

Por MARÍLIA SENA marili.sena@redebenews.com.br e YOUSEFE SIPP yousefe.sipp@redebenews.com.br

O simpósio "Novos horizontes do marco legal portuário no Brasil", em Brasília, foi o último encontro da Ceportos antes da entrega parcial do relatório final, prevista para o próximo dia 13 (Foto: Yousefe Sipp/BE News)

O simpósio "Novos horizontes do marco legal portuário no Brasil", organizado pela Comissão de Juristas para Revisão Legal da Exploração de Portos e Instalações Portuárias da Câmara dos Deputados (Ceportos), foi realizado na quinta-feira (5), em Brasília (DF), e marcou o último encontro do colegiado antes da entrega parcial do relatório final, prevista para o próximo dia 13.

Para o presidente da Ceportos, ministro Douglas Alencar, o encontro foi um espaço importante para debater pontos que precisam ser enfrentados e superar gargalos e entraves regulatórios que impedem o desenvolvimento e a expansão do setor portuário brasileiro. "Esse setor compõe uma cadeia de logística e de infraestrutura essencial para que nossa economia possa produzir os frutos necessários para o desenvolvimento socioeconômico", afirmou.

A comissão, composta por 15 juristas, foi dividida em três comitês temáticos, que abordaram temas como desburocratização e simplificação do arrendamento, descarbonização dos portos e questões trabalhistas.

José Adilson, presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), expressou seu receio de que os trabalhadores sejam "prejudicados" durante o processo de reformulação da lei. Para ele, a falta de diálogo com as categorias profissionais é um dos principais desafios enfrentados.

"Infelizmente, mesmo mostrando as boas práticas, nós não somos escutados", afirmou. Adilson defendeu que a automação e a inovação nos portos devem ser acompanhadas de novas formas de contratação que contemplem a realidade atual. "O setor patronal deve olhar para todas as formas de contratação para atender os momentos atuais", completou.

Ele também destacou a importância das negociações coletivas como o eixo central das relações de trabalho nos portos. Para ele, as conciliações entre a parte patronal e a mão de obra são essenciais. "O ponto principal das relações de trabalho são as negociações coletivas. É um fator de democracia, de paz social, de ajuste entre as partes", reforçou.

Em contrapartida, Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), trouxe uma visão diferente. Segundo ele, a lei atual foi criada para "regrar aqueles que não cumprem o que é o normal" e, por isso, precisa ser ajustada.

Aquino enfatizou que o propósito não é acabar com as negociações coletivas, mas impedir que um setor fique "refém" de uma única visão. "Não se pode usar o instrumento da negociação para manter a empresa refém. Isso de 'se eu não concordo, não se faz' não é uma negociação. Isso é pressão", afirmou.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - BRASIL EXPORT REFORÇA COMPROMISSO DE ESTIMULAR O DEBATE SOBRE ESG E INCLUSÃO

CEO do grupo e presidentes de conselhos falaram sobre a importância de se discutir esses e outros temas

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

Fabrício Julião: "Estamos iniciando um marco importante para o Brasil Export, que é a criação de um fórum contínuo para abordar questões que são fundamentais para o futuro" (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

O fórum Sustenta Export, realizado entre 27 e 29 de agosto, em Fernando de Noronha (PE), destacou a crescente importância das questões ESG (Ambiental, Social e de Governança) no setor de infraestrutura. Fabrício Guimarães Julião, CEO do Grupo Brasil Export, abriu o fórum ressaltando a necessidade de se criar um espaço permanente para discutir temas cruciais como sustentabilidade e inclusão.

"Estamos iniciando um marco importante para o Brasil Export, que é a criação de um fórum contínuo para abordar questões que são fundamentais para o futuro. O objetivo é debater temas como sustentabilidade e inclusão com a frequência e seriedade que merecem", declarou.

Julião também abordou a questão da educação e a necessidade de uma abordagem prática, afirmando que "este é apenas o início". "Devemos sair daqui com novas propostas e uma grande responsabilidade. Chegou o momento de transformar discursos em ações efetivas".

Gilmara Temóteo, presidente do Conselho Feminino do Brasil Export, ressaltou a importância da maior participação de mulheres no desenvolvimento de projetos do setor de infraestrutura.

"A participação da vice-prefeita do Recife (PE), Isabella de Roldão, e de outras mulheres é um marco significativo para o avanço das práticas responsáveis. "Precisamos garantir que a sustentabilidade e a inclusão sejam integradas de forma significativa", disse Gilmara. Ela enfatizou que o fórum visa gerar ideias que podem ser aplicadas imediatamente.

João Eduardo Amaral, presidente do Conselho ESG do Brasil Export, concluiu com um chamado para a integração das questões discutidas no fórum para o cotidiano da população.

"É essencial que a sustentabilidade e a diversidade se tornem partes inseparáveis das operações diárias. O Sustenta Export em Fernando de Noronha deve ser o início de uma mudança mais ampla", afirmou Amaral. Segundo ele, a intenção é que o evento sirva como um modelo para outros Estados, promovendo uma integração efetiva de práticas ESG no setor de infraestrutura.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - GESTÃO LIXO ZERO É CONSIDERADA VITAL PARA NORONHA, DIZEM ESPECIALISTAS

Docentes do Instituto Federal de Brasília mostraram que estratégia funcionou em Florianópolis

Por VANESSA PIMENTEL vanessa.pimentel@redebenews.com.br

Para Alice Watson e Simone Pinheiro, a gestão lixo zero em Fernando de Noronha é crucial, já que a produção de resíduos gera um envio de 260 toneladas por mês para o Recife (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A capital de Santa Catarina, Florianópolis, consegue hoje desviar do aterro sanitário 70% dos resíduos gerados na ilha. Para isso, implantou diversas estratégias voltadas ao Lixo Zero, método estudado também para o arquipélago de Fernando de Noronha (PE).

As informações foram repassadas pelas docentes do Instituto Federal de Brasília, Alice Watson e Simone Pinheiro, durante o Sustenta Export, evento realizado pelo Grupo Brasil Export no dia 28 de agosto, em Noronha.

Simone explicou que "lixo zero" consiste em inserir uma metodologia de eficiência nos programas de gerenciamento de resíduos das cidades, empresas e equipamentos.

No caso de Noronha, a implantação deste tipo de gestão é considerada vital, justamente por ser um arquipélago e uma área de preservação ambiental. Atualmente, a produção de resíduos por lá chega a 12 toneladas por dia – o que gera um envio de 260 toneladas por mês para o Recife (PE), no continente. Esta operação de transporte é feita por uma embarcação a cada 15 dias, num custo que chega a R$ 100 mil a cada viagem. Do volume total de resíduos, 63% ainda são plásticos.

A capital catarinense criou e implantou o Programa Florianópolis Capital Lixo Zero, que reúne um conjunto de ações que incentivam a sociedade, a iniciativa privada e o governo a reduzir a produção de resíduos e a reintroduzir na cadeia produtiva tudo o que é possível.

O município conta com um centro de valorização de resíduos, pontos de entrega voluntária, condomínios, escolas e supermercados com a gestão lixo zero.

"Cuidar do resíduo orgânico elimina 50% do problema. Florianópolis criou pátios de compostagem (públicos e privados) e este tipo de separação acarreta também no aumento da vida útil do aterro sanitário, bem como queda nos custos logísticos de transporte de resíduos", explicou Simone.

Não há prazo para que a estratégia lixo zero seja aplicada também em Noronha. Por lá, apenas 4,3% das edificações e terrenos apresentam equipamentos de coleta seletiva; a população estimada já chega a 10.547 pessoas (o dobro do considerado ideal para o local) e o número de veículos é de 1.434 – quatro vezes maior que o limite sugerido.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - OPERADORES LOGÍSTICOS CADA VEZ MAIS ALINHADOS COM A SUSTENTABILIDADE

Diretora-executiva de entidade falou durante o Sustenta Export sobre a transformação que o tema provocou na categoria

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

Segundo Marcella Cunha, o comportamento do consumidor final, especialmente da Geração Z, está forçando as empresas a adotarem práticas mais transparentes e sustentáveis (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

Cada vez mais a sustentabilidade tem se tornado um dos pilares para o desenvolvimento e a transformação dos serviços prestados pelos Operadores logísticos (OLs), sobretudo por serem responsáveis pelo transporte de cargas, que responde por cerca de 20% das emissões globais de CO^2. Os dados da Associação Brasileira dos Operadores Logísticos (Abol) fizeram acender um alerta para a própria entidade.

A diretora-executiva Marcella Cunha, afirmou durante o Sustenta Export — fórum de sustentabilidade do Grupo Brasil Export, realizado no dia 28 de agosto, em Fernando de Noronha (PE) — que é preciso equilibrar a sustentabilidade empresarial para o setor contribuir com a agenda ambiental.

Segundo Marcella, o comportamento do consumidor final, especialmente da Geração Z (nascida entre 1996 e 2010), está forçando as empresas a adotarem práticas mais transparentes e sustentáveis. “Estamos falando de uma geração que quer saber como o produto chegou até eles, se foi testado em animais e qual o impacto ambiental da sua produção e distribuição. Em 10 anos, esta será nossa grande base de consumidores”, explicou.

O painel “Descarbonização como fator imperativo de desenvolvimento e transformação dos serviços prestados pelos operadores logísticos”, do qual Marcella participou, teve também a participação de líderes empresariais, como Gilberto Lima Jr., CEO da ID Logistics; Fernando Correa, diretor-geral da Andreani Logística; e Rodrigo Casado, CEO da Movecta, que discutiram estratégias para implementar a descarbonização nos serviços logísticos.

Gilberto destacou a importância de ações concretas no setor: “Quando se fala em sustentabilidade, a gente precisa ter ação. A relação deve ser 20% de inspiração e 80% de transpiração”. Já Rodrigo Casado lembrou que a gestão é fundamental para alinhar a sustentabilidade às operações: “A primeira letra do ESG é o G, porque a gestão precisa estar alinhada às práticas mais sustentáveis”.

Correa compartilhou as práticas de sua empresa, que incluem desde o reuso de água até reuniões quinzenais para definir novos parâmetros de sustentabilidade. “O setor privado precisa se movimentar, e junto à sustentabilidade vem a educação”, afirmou.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - BRASIL AVANÇA EM SUSTENTABILIDADE NOS PORTOS E AEROPORTOS

Diretora do Programa de Sustentabilidade do ministério ligado a esses setores falou sobre a importância da regulação ambiental

Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebenews.com.br

A regulação ambiental tem ganhado cada vez mais relevância nos setores portuário e aeroportuário do Brasil, graças, principalmente, à incorporação de práticas sustentáveis. Durante o fórum Sustenta Export, realizado em Fernando de Noronha, Larissa Amorim, diretora do Programa de

Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, destacou a transformação desses setores, que evoluíram de um cenário de pouca conformidade com as normas ambientais para uma postura mais madura e integrada à sustentabilidade.

Durante sua apresentação no Sustenta Export, Larissa Amorim também falou sobre a importância de uma maior presença feminina em eventos e na gestão de políticas públicas (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

Com quase 15 anos de experiência no serviço público, Amorim refletiu sobre sua trajetória iniciada em 2011 como Analista Ambiental do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis). "Naquela época, muitos grandes portos ainda não tinham licenças ambientais apropriadas e o cumprimento das normas da Política Nacional de Meio Ambiente de 1981 era limitado", afirmou.

Ela abordou a evolução do setor, ressaltando que práticas de sustentabilidade, inclusão e justiça climática agora são fundamentais. "Hoje, o ambiente regulatório evoluiu significativamente. A sustentabilidade não é mais apenas um requisito legal, mas um aspecto integral da estruturação de projetos, refletindo uma abordagem mais ética e culturalmente amadurecida", detalhou.

Larissa elogiou o compromisso ambiental de Fernando de Noronha. "É minha primeira visita à ilha após mais de 15 anos de serviço público, e estou impressionada com o zelo pelo meio ambiente. A forma como Noronha gerencia suas áreas ecologicamente sensíveis é um modelo de eficácia na preservação".

Participação feminina

A diretora indagou sobre o aumento da presença feminina em eventos e na gestão de políticas públicas. Ela expressou satisfação com os progressos, mas reconheceu que ainda existem desafios a serem mitigados dentro do mercado de trabalho. "Apesar dos avanços, a plena inclusão continua sendo um objetivo distante", declarou. "A participação feminina é essencial para uma gestão mais abrangente e para o desenvolvimento de um futuro sustentável", concluiu Larissa, que passou a integrar o Conselho ESG do Brasil Export.

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - ENTRETENIMENTO E SUSTENTABILIDADE: UM CAMINHO PARA A TRANSFORMAÇÃO

Produtor Francisco Brasileiro e ator Mateus Solano falaram sobre como a atividade pode impactar positivamente o setor de infraestrutura

Por Júnior Batista junior.basta@redebenews.com.br

O produtor executivo de audiovisual Francisco Brasileiro e o ator Mateus Solano debateram no painel que foi mediado pelo presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

O produtor executivo de audiovisual e empreendedor socioambiental Francisco Brasileiro afirmou que o entretenimento "não só pode, como deve, atuar como um vetor de transformação em sustentabilidade".

Ele explicou que, ao humanizar personagens e processos envolvidos em grandes obras de infraestrutura, como a construção de aeroportos, o entretenimento pode atrair a atenção do público para questões técnicas e ambientais de forma acessível e envolvente. Segundo ele, incorporando narrativas que aproximam o público da realidade dos projetos, é possível promover a conscientização sobre a importância da sustentabilidade.

Ele tocou no assunto durante o painel "Impacto e entretenimento – ferramentas para a transformação sustentável no setor de infraestrutura", dentro do fórum Sustenta Export, realizado no dia 28 de agosto, em Fernando de Noronha (PE).

No encontro, especialistas discutiram o papel do entretenimento como catalisador para a transformação no setor de infraestrutura. A conversa foi centrada na ideia de que o entretenimento, muitas vezes percebido como desconectado das questões estruturais, pode se tornar uma ferramenta poderosa para promover práticas sustentáveis e sensibilizar o público.

O ator e defensor ambiental Mateus Solano reforçou o papel das celebridades e influenciadores na promoção de causas sustentáveis. Ele acredita que a responsabilidade de quem está na mídia vai além de simplesmente falar sobre sustentabilidade, sendo essencial fazer e liderar pelo exemplo. Ele compartilhou sua experiência em recusar trabalhos de empresas que não têm compromisso com o meio ambiente e ressaltou que as práticas sustentáveis devem ser vistas não como custo, mas como investimento a longo prazo.

"O que estou fazendo é defender o meio ambiente por um lado e por outro lado estou pensando também que a médio, longo prazo, quando todo o mundo vai ter de ser sustentável, será uma construção. É uma imagem que as empresas precisam correr atrás", disse Solano.

Mediada pelo presidente do Conselho ESG do Brasil Export, João Amaral, a discussão também abordou o papel da tecnologia no desenvolvimento de soluções sustentáveis. Brasileiro destacou que as inovações tecnológicas, como a inteligência artificial, já estão sendo usadas em setores como a agricultura e a construção civil, permitindo uma gestão mais eficiente dos recursos naturais. Ele afirmou que o desafio está em educar líderes e gestores para que vejam o potencial dessas tecnologias como parte integrante de um futuro sustentável.

O Sustenta Export é uma edição do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - "ESG NÃO É UMA ÁREA DE MARKETING, É UMA QUESTÃO DE PESSOAS E CULTURA"

Danilo Abbondanza, sócio da ModalGR, destacou ações de sustentabilidade da empresa de tecnologia
Por Júnior Batista junior.basta@redebenews.com.br

Durante sua apresentação no Sustenta Export, o sócio da ModalGR Danilo Abbondanza narrou a trajetória da empresa e sua forte atuação no campo da sustentabilidade e inovação (Foto: Divulgação/Brasil Export)

O sócio da empresa ModalGR, Danilo Abbondanza, afirmou que adotar o ESG (ambiental, social e de governança) envolve ações práticas, não só discurso, durante sua

apresentação no Sustenta Export, fórum de sustentabilidade promovido pelo Grupo Brasil Export, realizado em Fernando de Noronha (PE) no dia 28 de agosto.

Abbondanza destacou que muitas empresas afirmam adotar práticas ESG, mas poucas realmente as implementam com autenticidade. “ESG não é uma área de marketing, é uma questão de pessoas e cultura”, disse.

Ele narrou a trajetória da empresa e sua forte atuação no campo da sustentabilidade e inovação. Fundada há quase uma década, a ModalGR é uma empresa de tecnologia que opera no setor logístico portuário, com foco particular no desenvolvimento de soluções que promovem a sustentabilidade por meio de uma gestão empática e centrada nas pessoas.

“Nosso objetivo é sempre olhar para o outro lado com empatia e propósito”, afirmou Abbondanza. Para ele, a sustentabilidade vai além de grandes investimentos, sendo construída diariamente com ações que começam dentro da empresa e se refletem na sociedade. Exemplo disso é o projeto V Bike, lançado em 2021, que disponibiliza bicicletas elétricas para seus colaboradores, uma iniciativa que já evitou a emissão de mais de 5 toneladas de CO^2.

A ModalGR também investe em formação e inclusão social, com programas que capacitam jovens e adultos de áreas vulneráveis da Baixada Santista (SP). Esses esforços, aliados a uma política de transparência na gestão e envolvimento de todos os colaboradores, consolidaram a empresa como uma das maiores de tecnologia da região.

O Sustenta Export é uma edição do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - EXECUTIVOS APRESENTAM PRÁTICAS ESG NO SETOR PORTUÁRIO

Foram citadas algumas iniciativas adotadas por complexos privados e públicos durante painel do Sustenta Export
Por Yousefe Sipp yousefe.sipp@redebenews.com.br

O painel do Sustenta Export que tratou das práticas ESG no setor portuário teve a participação de Carlos Cavalcanti, Gilmara Temóteo, Larissa Amorim e Sérgio Aquino (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

As diretrizes de ESG (sigla em inglês para se referir a boas práticas nas áreas ambiental, social e de governança) que estão sendo adotadas por portos privados e públicos no Brasil foram apresentadas durante o Sustenta Export, fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de logística, transportes e infraestrutura do país, realizado em Fernando de Noronha (PE) no dia 28 de agosto.

NÃO BASTA APENAS DEFENDER TESES; É PRECISO SUSTENTAR E APOIAR MOVIMENTOS QUE FORTALEÇAM ESSAS AÇÕES. E, PARA ISSO, TAMBÉM É NECESSÁRIO AGIR INTERNAMENTE

SÉRGIO AQUINO
presidente da Fenop

Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (Fenop), destacou as recentes mudanças na abordagem da instituição. Aquino mencionou a reformulação do Comitê Técnico de Segurança e Meio Ambiente para incluir também questões de saúde no trabalho.

"A partir daí, criamos o Comitê Técnico de Meio Ambiente e Responsabilidade Social para dar um foco e uma importância real às questões. A Fenop tem um compromisso forte com o tema, e se não fizermos nossa parte, não cumpriremos efetivamente o que é necessário", explicou Aquino. "Não basta apenas defender teses; é preciso sustentar e apoiar movimentos que fortaleçam essas ações. E, para isso, também é necessário agir internamente", completou.

NÃO É INTERESSANTE QUE UM PORTO DO NORDESTE TENHA UM TIPO DE AÇÃO QUE NÃO SEJA COMPATÍVEL COM A DE OUTRO PORTO DO SUL DO PAÍS. PORTANTO, É ESSENCIAL QUE AS AÇÕES SEJAM INTEGRADAS"

GILMARA TEMÓTEO
diretora-execuva da Abeph

Aquino também abordou a necessidade de políticas públicas adequadas e criticou a centralização da administração portuária. "O Brasil está atrasado em algumas conscientizações. Em outros países, portos já têm práticas como a conexão de navios a fontes de energia limpa em terra. Precisamos corrigir o modelo, que está invertido em comparação com o que o mundo adota. O poder público deveria se preocupar mais com políticas coletivas, mas está focado na administração dos portos", afirmou.

Para Gilmara Temóteo, diretora-executiva da Associação Brasileira de Entidades Portuárias e Hidroviárias (Abeph), um dos principais desafios enfrentados pelo setor é a disparidade entre as ações das autoridades portuárias e a ausência de políticas públicas unificadas.

"É fato que os portos são essenciais nessa discussão de sustentabilidade, pois tratamos do transporte de cargas, logística e de um equipamento que não é conhecido por todo mundo, mas é menos poluente que o transporte rodoviário", pontuou Temóteo. "Não é interessante que um porto do Nordeste tenha um tipo de ação que não seja compatível com a de outro porto do Sul do país. Portanto, é essencial que as ações sejam integradas", finalizou.

Preservação

Carlos Cavalcanti, diretor de sustentabilidade do Complexo Industrial e Portuário de Suape, mencionou que a área do porto abrange 17.300 hectares, incluindo 10 mil hectares destinados à preservação ecológica, restauração da Mata Atlântica, manguezais e restingas.

"Esse é um passivo histórico da região, pois o projeto masterplan de Suape não considerou as pessoas que estavam dentro do território. Estamos corrigindo essa invisibilidade social", disse.

Cavalcanti detalhou os esforços para integrar a população local. "Os pescadores precisam garantir a sucessão geracional de suas atividades. As comunidades quilombolas enfrentam uma situação crítica, especialmente com a expansão do gasoduto na área onde vivem. E os agricultores, que praticam agricultura de subsistência, precisam de suporte adequado para a restauração ambiental", finalizou.

Larissa Amorim, diretora de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, informou que a pasta vai lançar o Pacto pela Sustentabilidade, um instrumento para definir regras claras, incluindo em contratos de arrendamento, ações de inclusão social, mitigação de emissões de gases de efeito estufa e medidas de adaptação. "Vai estruturar os projetos de forma rigorosa, incluindo atividades e programas específicos para essas ações".

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

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

SUSTENTA EXPORT - JUSTIÇA SOCIAL E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL: DOIS TEMAS DIRETAMENTE LIGADOS

Vice-prefeita do Recife deu exemplos de como inserir o assunto na gestão pública durante o Sustenta Export

***Por Júnior Batista** junior.basta@redebenews.com.br*

A vice-prefeita Isabella de Roldão também abordou a relação entre sustentabilidade e alimentação, defendendo a introdução de um dia sem carne nas escolas municipais (Foto: Divulgação/Grupo Brasil Export)

A vice-prefeita do Recife (PE), Isabella de Roldão, afirmou que o desenvolvimento sustentável está diretamente ligado à promoção da justiça social, especialmente em uma cidade como a própria capital pernambucana, que enfrenta grandes desafios ambientais e sociais. Ela falou sobre isso durante o Sustenta Export, fórum sobre sustentabilidade realizado no dia 28 de agosto, em Fernando de Noronha (PE).

A MUDANÇA CLIMÁTICA JÁ ESTÁ ACONTECENDO. PRECISAMOS PREPARAR NOSSAS CIDADES E NOSSAS PESSOAS PARA O QUE VAI OCORRER, PORQUE VAI ACONTECER. NÃO SEI SE HOJE, AMANHÃ, MAS É CERTO QUE ENFRENTAREMOS NOVOS DESAFIOS CLIMÁTICOS"

ISABELLA DE ROLDÃO
vice-prefeita do Recife (PE)

Em uma apresentação, Isabella apresentou um panorama das iniciativas sustentáveis implementadas na cidade e destacou a importância da transformação social na gestão pública.

O Recife, segundo ela, está entre os municípios mais vulneráveis às mudanças climáticas no Brasil, e isso se deve tanto às características geográficas quanto à desigualdade social. "O Recife é uma cidade entrecortada por três grandes rios. Temos o mar à nossa porta e quase 70% do nosso território está em áreas de morros. Isso nos coloca em uma posição de fragilidade", destacou.

Entre as ações mais importantes da gestão, Isabella mencionou a criação de um Plano Local de Ação Climática, lançado em 2021, com foco em quatro eixos principais, incluindo a resiliência urbana. "A mudança climática já está acontecendo. Precisamos preparar nossas cidades e nossas pessoas para o que vai ocorrer, porque vai acontecer. Não sei se hoje, amanhã, mas é certo que enfrentaremos novos desafios climáticos", afirmou.

A vice-prefeita também enfatizou a necessidade de ações práticas e imediatas, citando medidas simples, como a proibição do uso de plásticos descartáveis na Câmara Municipal. "Quando assumimos a gestão, uma das primeiras decisões foi banir o plástico descartável. Todas as secretarias precisaram se adaptar e comprar suas próprias canecas e copos reutilizáveis", explicou. Ela acrescentou que a medida não é apenas uma questão ambiental, mas também de saúde, uma vez que o plástico descartável contém substâncias nocivas, como o BPA, que pode causar câncer. "Quando tomamos café em um copo descartável, estamos ingerindo um produto cancerígeno. É uma questão de saúde pública", alertou.

Outro ponto de destaque foi a implementação da compostagem de 100% dos resíduos orgânicos gerados na Prefeitura. Isabela relatou como uma parte do estacionamento da autarquia foi transformada em um espaço verde, com uma pequena agrofloresta e uma composteira. "Hoje, colhemos frutas, como papaia, que nascem ali, fruto da compostagem feita pelos servidores", disse,

ressaltando que essas iniciativas ajudam a mudar a mentalidade dos funcionários e a promover uma maior conscientização sobre sustentabilidade.

Alimentação
Isabella também abordou a relação entre sustentabilidade e alimentação, defendendo a introdução de um dia sem carne nas escolas municipais. “Sabemos que é uma discussão complexa, especialmente quando falamos com uma população carente, que muitas vezes tem acesso apenas à pior proteína animal, como a salsicha”, ponderou. No entanto, ela argumentou que a mudança traria benefícios não apenas para o meio ambiente, mas também para a saúde da população. “É preciso ter coragem para liderar essas mudanças, porque elas não são apenas uma questão de ecologia, mas de justiça social e saúde pública”, afirmou.

Além disso, Isabella destacou o papel das relações internacionais na promoção do desenvolvimento sustentável no Recife. Ela mencionou o trabalho conjunto com mais de 40 países que têm consulados na cidade. “Temos a oportunidade de trocar experiências e, em muitos casos, captar recursos para projetos estruturantes que beneficiam tanto Recife quanto os países parceiros”, explicou.

Ao concluir, Isabella reforçou a importância da continuidade dessas políticas para as próximas gerações, lembrando que “a sustentabilidade é um compromisso com o futuro”. Ela deixou claro que as ações tomadas agora terão impacto direto nas condições de vida das futuras gerações. “O que está em jogo não é apenas o futuro das nossas cidades, mas a saúde mental das pessoas que já estão adoecendo ao lidar com a crise climática. Precisamos agir com urgência e responsabilidade”, finalizou.

O Sustenta Export é uma edição do Brasil Export, principal fórum de debates sobre o desenvolvimento dos setores de portos, logística, transportes e infraestrutura do país. Sua programação foi transmitida pela TV BE News no canal 82 da Sky; canal 58 da parabólica; e em sinal aberto para a Grande Campinas no canal 19. Está disponível no canal @tv_benews no Youtube; e no site www.tvbenews.com.br.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

REGIÃO NORTE - PONTE ENTRE BRASIL E BOLÍVIA RETORNA À FASE DE LICITAÇÃO

TCU deu ganho ao recurso de uma empresa que foi eliminada do certame
Por Júnior Batista junior.basta@redebenews.com.br

O TCU analisou uma representação contra possíveis irregularidades na construção da Ponte Internacional Rio Mamoré, que ligará Guajará-Mirim a Guayaramerin.

A construção de uma ponte entre o Brasil e a Bolívia através da BR 425, em Rondônia, vai retornar à fase de licitação. O Tribunal de Contas da União deu ganho de causa ao recurso do Consórcio Mamoré, que foi desclassificado do certame pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT). O edital foi lançado em novembro do ano passado.

O TCU analisou uma representação contra possíveis irregularidades na construção da Ponte Internacional Rio Mamoré, que ligará Guajará-Mirim a Guayaramerin. A representação foi formulada pela empresa Construtora Gaspar S/A, que faz parte do consórcio, e a licitação está sob a responsabilidade do Dnit. O relator do processo é o ministro Aroldo Cedraz.

As obras têm valor estimado de R$ 429,6 milhões. A licitação prevê a elaboração dos projetos básico e executivo, além de execução das obras e demais operações na construção da ponte.

O Dnit eliminou do certame a Construtora Gaspar S/A por falta de um documento que comprovasse que a empresa conseguiria realizar a obra no tamanho exigido no edital: 600 metros. Já a empresa disse que havia previsão no edital para apresentar mais de um parecer técnico comprovando sua capacidade de execução, o que foi aceito pelo TCU.

O atestado de capacidade técnica é um documento que comprova a qualificação técnica de uma empresa para participar de um edital de licitação.

O TCU diz, em nota, que é permitido às empresas neste regime de licitação apresentar mais de um parecer e que são necessárias mais de uma justificativa para eliminar uma empresa do certame.

Agora, o Dnit terá que anular a sua decisão de excluir o consórcio do edital. O Departamento deverá, ainda, retornar à fase de aceitação e julgamento das propostas, permitindo mais de um atestado técnico por empresa para comprovar sua capacidade de execução de obras dentro do edital.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

REGIÃO SUL - MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES PREPARA MAIS DOIS LEILÕES ATÉ DEZEMBRO

Aprovação na ANTT dos projetos de concessão dos lotes 3 e 6 do Paraná agiliza certame até o fim do ano
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

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. Foto: Gabriel Rosa/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.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

Região Norte - Empresa chinesa anuncia fábrica no Polo Industrial de Manaus

Segundo a Suframa, será instalada na ZFM uma fábrica de baterias e, posteriormente, uma de inversores
DA REDAÇÃO ***redacao@portalbenews.com.br***

A reunião foi conduzida pelo superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, acompanhado do coordenador-geral de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais da Autarquia, Arthur Lisboa. Também participaram o chefe de tecnologia global da Deye, David Ji; o vice-presidente global de Vendas da Deye, Alan Wu; o country manager da Deye para Brasil, Itália e Espanha, Thiago Gomes; e o diretor de Operações da Deye para Brasil, Itália e Espanha, Caio Lentini. Foto: Divulgação/Suframa

A empresa chinesa Deye, especializada na fabricação de inversores solares, baterias e soluções de conforto ambiental, escolheu o Brasil para a abertura de sua primeira fábrica fora da China, que será instalada no Polo Industrial de Manaus (PIM). O anúncio foi feito durante uma reunião na Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) na última terça-feira (3), que contou com a participação de representantes da Deye e da Suframa.

A reunião foi conduzida pelo superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, acompanhado do coordenador-geral de Comércio Exterior e Assuntos Internacionais da Autarquia, Arthur Lisboa. Também participaram o chefe de tecnologia global da Deye, David Ji; o vice-presidente global de Vendas da Deye, Alan Wu; o country manager da Deye para Brasil, Itália e Espanha, Thiago Gomes; e o diretor de Operações da Deye para Brasil, Itália e Espanha, Caio Lentini.

Durante a reunião, Gomes destacou a importância da iniciativa. “Nossa vinda aqui é para montar a fábrica de baterias e posteriormente inversores, para podermos ficar mais competitivos no mercado nacional e sul-americano, oferecer melhores soluções tributárias aos nossos clientes e reiterar nossa liderança de vendas no mercado”, disse. Lentini enfatizou que atualmente, a Deye já atua em mais de 150 países e é líder de mercado em muitos deles, incluindo Brasil, Estados Unidos, Alemanha, África do Sul e outros países da Ásia-Pacífico, como Filipinas e Indonésia.

A nova fábrica será a primeira unidade da Deye fora da China e faz parte da estratégia global da empresa, que busca expandir sua capacidade de produção e regionalização. “A expectativa é de criar mil empregos diretos e indiretos tanto na fabricação quanto na montagem dos equipamentos”, afirmou Gomes.

A fábrica em Manaus está em fase de prospecção do terreno e de viabilidade do projeto técnico-econômico. Segundo a comitiva, a produção deve iniciar com baterias, expandindo para inversores e, posteriormente, condicionadores de ar e a escolha por Manaus deve-se, em grande parte, aos benefícios fiscais e logísticos proporcionados pela Zona Franca de Manaus (ZFM).

O superintendente da Suframa, Bosco Saraiva, reforçou o apoio da Autarquia a novos investimentos. “A Suframa está sempre de portas abertas para apoiar investimentos que impulsionem o desenvolvimento da nossa região. O interesse da Deye em instalar sua primeira fábrica aqui é um reflexo da competitividade e das vantagens que o Polo Industrial de Manaus oferece”, ressaltou.
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

REGIÃO SUL - PORTOS DO PARANÁ ABRE CONSULTA PARA ARRENDAMENTO DE ÁREA EM PARANAGUÁ

Área conhecida como PAR25 será destinada para movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais
Por Cássio Lyra ***jcassio.lyra@redebenews.com.br***

O empreendimento prevê investimentos de R$ 500 milhões em infraestrutura portuária (Foto: Reprodução/Google Earth)

A Portos do Paraná, Autoridade Portuária dos complexos de Paranaguá e Antonina, anunciou a abertura, nesta quinta-feira (5), da consulta pública para recebimento de contribuições e sugestões visando o arrendamento da área PAR25, destinada à movimentação e armazenagem de granéis sólidos vegetais no Porto de Paranaguá.

De acordo com a Autoridade Portuária, a consulta pública estará aberta para recebimento de contribuições até o dia 21 de outubro.

O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, destacou a importância de aprimorar as minutas jurídicas e técnicas referentes ao arrendamento da área.

“A consulta pública é uma etapa fundamental para garantir a transparência e a participação ativa de todos os envolvidos no processo de arrendamento da área PAR25. Ao abrir esse espaço de diálogo, buscamos aprimorar as minutas jurídicas e técnicas, assegurando que o certame licitatório seja conduzido de forma eficiente e alinhada às melhores práticas do setor portuário. O Porto de Paranaguá continua comprometido em fortalecer sua posição como um dos principais hubs logísticos do país, garantindo o desenvolvimento sustentável e a competitividade no mercado internacional”, afirmou.

Segundo dados da Autoridade Portuária, o futuro empreendimento em Paranaguá prevê investimentos de R$ 500 milhões em infraestrutura portuária. Somado a outras áreas que serão licitadas e às cinco que já foram concedidas, os investimentos totais no Porto de Paranaguá chegarão a marca de R$ 4 bilhões, reforçando o papel estratégico do porto para o desenvolvimento econômico e a logística nacional.

“A área PAR25 é estratégica para o Porto de Paranaguá, um dos principais polos logísticos do país, especialmente no setor de granéis sólidos vegetais, reforçando o compromisso da Portos do Paraná com a transparência e a participação pública no desenvolvimento de suas operações”, disse a Portos do Paraná, em comunicado.

Processo
Os interessados poderão acessar as minutas e documentos técnicos diretamente no site da Portos do Paraná e no portal da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). As contribuições devem ser enviadas até as 23h59 do dia 21 de outubro, exclusivamente por meio do formulário eletrônico disponível no portal da consulta pública.

Além da consulta, será realizada uma audiência pública híbrida (presencial e online), em data ainda a ser definida, com o objetivo de esclarecer eventuais dúvidas e promover o debate sobre o processo de arrendamento. As informações sobre a data e o local serão divulgadas posteriormente.

Clique aqui para acessar a consulta pública do PAR25.
https://www.portosdoparana.pr.gov.br/Pagina/AVISO-DE-CONSULTA-E-AUDIENCIA-PUBLICA-No-0012024-PAR25
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT
Data: 06/09/2024

O SOPESP – SIND DOS OPERADORES PORTUÁRIOS DO EST. SP

PRESIDENTE DA FENOP FALA SOBRE RELAÇÕES DE TRABALHO NO SETOR PORTUÁRIO

Informações: IBL (06 de setembro de 2024)

Foto: IBL

O último painel do seminário sobre novos horizontes do marco legal portuário no Brasil discutiu as Relações de Trabalho e Qualificação da mão de obra no sistema portuário e teve mediação do Ministro do TST, Guilherme Augusto Caputo Bastos.

O presidente da Federação Nacional das Operações Portuárias (FENOP), Sérgio Aquino, alertou que “temos hoje uma grande quantidade de trabalhadores aprisionados nas empresas que não podem sair. Até 2013 era possível contratar trabalhadores no mercado sem inscrição no OGMO (Órgão Gestor de Mão de Obra). Esses trabalhadores, explicou, “são 21 mil hoje nos portos que não tem inscrição, mas são contratados segundo a Lei. Só que não podem sair hoje de um terminal para ir para outro, porque a Lei diz que tem que ter inscrição no OGMO”.

Ele frisou que “isso não é proteger o trabalhador, pois o que o protege é a negociação madura e responsável”. sua expectativa é que a CEPortos “apresente seu trabalho e, a partir de então, possamos debater democraticamente no Congresso Nacional o que é bom para o país, para o setor

e os trabalhadores, tanto em termos de indenização quanto oportunidades para aqueles que ainda não conseguem adentrar no sistema portuário".

Aquino conversou com o IBL e destacou o importante momento vivido pelo setor portuário. "Esta é a discussão de mudança da legislação portuária mais ampla e democrática que já aconteceu. "A Lei 8.630 foi debatida no Congresso, mas veio do Governo. A Lei 12.815 não teve diálogo com nenhuma entidade empresarial nem para gerar a medida provisória e nem durante os debates no Congresso. Portanto é um momento de grande janela de oportunidades", disse.

Ele afirmou que a Lei 12.815 resolveu o tema de carga de terceiros dos TUPs (Terminais de Uso Privado), mas que não era necessário revogar a Lei 8.630, bastando apenas adequá-la. "A nova lei resolveu o TUP mas, para dentro do porto organizado, há um grande retrocesso: centralização e engessamento. Portanto é fundamental o momento que vivemos para a revisão da Lei", complementou.

Sérgio Aquino frisou a importância da "atuação das frentes parlamentares e dos institutos que as apoiam, como a FRENLOGI, presidida pelo senador Wellington Fagundes, e o IBL, seu braço técnico e que tem a FENOP como mantenedora e pertencente ao conselho".

DEMAIS PALESTRANTES
José Adilson Pereira, Presidente da Federação Nacional dos Estivadores (FNE), propôs que, quando o relatório da CEPortos for apresentado, se possa haver um debate com as três federações de trabalhadores portuários porque, se queremos solução para uma nova legislação, não adianta levarmos para o Congresso Nacional possíveis pontos de muito conflito. Queremos analisar o que foi feito com as consequências sociais e econômicas e se os trabalhadores não sofrerão o impacto social do que a Comissão colocará".

Em seu tempo de exposição Gláucio Araújo de Oliveira, Subprocurador-Geral do Trabalho e Diretor-Geral do Ministério Público do Trabalho, pontuou que "a operação portuária não pode parar. Temos que prestigiar o engajamento do trabalhador e toda a operação portuária deve prosseguir sem qualquer entrave por parte das autoridades".

Finalizou o painel o Ministro do TST Alexandre Ramos, Membro da CEPORTOS. Ele disse que "o porto não é um fim em si mesmo, mas integra uma engrenagem no sistema de logística. Ele não se define, mas é definido por uma necessidade logística, que existe porque necessitamos dela para dar vazão à produção nacional e importar produtos necessários para nossa economia. Logística e porto existem porque há uma carga a ser movimentada. É a carga que define tudo: o porto, tipo de navio, tipo de operação e o tipo de trabalho que vai se aportar nessa operação".

ABTRA
Angelino Caputo, conselheiro do IBL e diretor executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA) falou com o portal do Instituto. Segundo ele, há "uma expectativa que o trabalho da CEPortos reflita as necessidades do país de evolução da competitividade e eficiência do setor portuário".

Ele frisou ainda que a ABTRA "espera que algumas distorções do atual marco legal, tanto a Lei dos Portos (12.815) como a Lei da Agência Reguladora (10.233) sejam modernizadas. Houve uma mini-reforma do marco regulatório, mas ele ficou no nível do decreto que regulamenta a Lei, o 9048, que não alcançou o que precisava de uma reforma a mais, que é a reforma da própria Lei, que agora estamos encaminhando em conjunto com a coalizão".

SOPESP
O conselheiro do IBL e do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (SOPESP), Leonardo Ribeiro, também conversou com o site. Ele afirmou acreditar que a revisão do marco legal portuário "trará novas oportunidades de negócio, de treinamento e capacitação da mão de obra e modernizar o setor como um todo".

"O SOPESP necessita estar envolvido nessas discussões de revisão do mercado legal", prosseguiu. Segundo ele, "é mais do que necessário se discutir a desburocratização do setor, a modernização do marco legal e a facilitação de geração de novos negócios e a qualificação do trabalhador portuário avulso.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2024

PUBLICADA PORTARIA INTERMINISTERIAL QUE DEFINE OS 11 NOVOS POSTOS DE ADIDOS AGRÍCOLAS

Informações: Ministério da Agricultura e Pecuária (06 de setembro de 2024)

No mês de julho, o presidente Lula havia assinado o Decreto autorizando o aumento das adidâncias agrícolas de 29 para 40 postos

Foi publicada nesta sexta-feira (6) a Portaria Interministerial Mapa/MRE nº 18 com as definições das 11 novas representações diplomáticas brasileiras no exterior que contarão com adidos agrícolas.

As futuras instalações serão nos seguintes países: Argélia, Bangladesh, Chile, Costa Rica, Emirados Árabes Unidos, Etiópia (incluindo União Africana, Djibuti e Sudão do Sul), Filipinas (incluindo Ilhas Marshall, Micronésia e Palau), Irã, Malásia (incluindo Brunei), Nigéria e Turquia.

Com a ampliação, o Brasil passará a contar com sete adidos agrícolas em embaixadas na África e fortalecerá sua presença em importantes parceiros econômicos e mercados potenciais, expandindo as oportunidades para o setor agrícola nacional.

"As novas adidâncias reflete o reconhecimento da importância do agronegócio e de sua maior inserção no mercado internacional para o Brasil. Com os novos postos iremos potencializar ainda mais as oportunidades para o setor, gerando empregos e renda para os brasileiros, principalmente em virtude das aberturas de mercados", pontuou o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro.

No mês de julho, o Governo Federal havia assinado o Decreto presidencial autorizando o aumento das adidâncias agrícolas de 29 para 40 postos. Essa ampliação do número foi a maior desde que a função foi criada, em 2008, pelo Decreto nº 6.464, já que estão sendo implementadas de uma única vez.

Os adidos agrícolas desempenham funções de assessoramento junto às representações diplomáticas brasileiras no exterior. Suas principais atividades envolvem a identificação de oportunidades de comércio, investimentos e cooperação para o agronegócio brasileiro. Para isso, mantêm interlocução com representantes dos setores público e privado, formadores de opinião relevantes na sociedade civil e academia.

Atualmente, há adidos agrícolas nos seguintes locais: África do Sul, Alemanha, Angola, Arábia Saudita, Argentina, Austrália, Canadá, China (dois adidos), Colômbia, Coreia do Sul, Egito, Estados Unidos da América, França (Delegação do Brasil junto às Organizações Internacionais Econômicas Sediadas em Paris), Índia, Indonésia, Itália (Delegação Permanente do Brasil junto à Organização das Nações Unidas para a Alimentação e Agricultura e aos Organismos Internacionais), Japão, Marrocos, México, Suíça (Delegação do Brasil junto à Organização Mundial do Comércio e outras organizações econômicas em Genebra), Peru, Reino Unido, Rússia, Singapura, Tailândia, Bélgica (Missão do Brasil junto à União Europeia em Bruxelas, dois adidos) e Vietnã.

Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2024

EXPORTAÇÕES BRASILEIRAS BATEM RECORDE E ALCANÇAM US$ 227 BILHÕES NO ACUMULADO DO ANO

Informações: Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (06 de setembro de 2024)

Resultado é 1,1% superior a igual período do ano passado; corrente de comércio chega a US$ 400 bi e saldo positivo agora é de U$ 54 bi

As exportações brasileiras batem recorde no acumulado de janeiro a agosto de 2024, e chegam a US$ 227 bilhões, o que representa o aumento de 1,1% sobre igual período de 2023, segundo dados da balança comercial apresentados nesta quinta-feira (5/5) pela Secretaria de Comércio Exterior do Ministério do Desenvolvimento, Indústria, comércio e Serviços (Secex/MDIC), relativos ao fechamento do oitavo mês do ano.

Já as importações no período somaram US$ 173 bilhões, aumento de 6,6% sobre 2023, totalizando US$ 400 bi de corrente de comércio e US$ 54,08 bi de superávit.

Balança Comercial Mensal – Dados Consolidados de agosto/2024
https://balanca.economia.gov.br/balanca/pg_principal_bc/principais_resultados.html

Agosto

O fechamento de agosto mostra que, no mês, as exportações alcançaram US$ 29,1 bi, resultado 6,5% inferior a agosto de 2023. Já as importações cresceram 13%, indo de US$ 21,47 bi em agosto/23 para US$ 24,25 bi agora.

Com esses resultados, a corrente mensal de comércio para agosto ficou em US$ 53,33 bi, saldo positivo de US$ 4,83 bilhões.

Setores e produtos

No mês de agosto/2024, comparando com igual mês do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: queda de US$ 1,46 bilhão (19,1%) em Agropecuária; queda de US$ 0,58 bilhão (8,1%) em Indústria Extrativa e crescimento de US$ 0,1 bilhão (0,6%) em produtos da Indústria de Transformação.

No acumulado do ano atual, comparando com igual período do ano anterior, o desempenho dos setores foi o seguinte: queda de US$ 4,54 bilhões (7,9%) em Agropecuária; crescimento de US$ 7,55 bilhões (15,5%) em Indústria Extrativa e queda de US$ 0,22 bilhão (0,2%) em produtos da Indústria de Transformação.

Importações por setores

Já nas importações, agosto teve crescimento de US$ 0,07 bilhão (18,7%) na Agropecuária; de US$ 0,25 bilhão (21,6%) na Indústria Extrativa; e de US$ 2,47 bilhões (12,5%) em produtos da Indústria de Transformação. O bom resultado das importações é reflexo de uma maior atividade econômico no país.

No acumulado do ano atual, houve crescimento de US$ 0,8 bilhão (26,5%) em Agropecuária; queda de US$ 0,06 bilhão (0,6%) em Indústria Extrativa; e crescimento de US$ 10,09 bilhões (6,9%) em produtos da Indústria de Transformação.

Assista AQUI a íntegra da Balança Comercial.
https://www.youtube.com/live/Lx8ecx7YCcY
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2024

PORTOS PARANAENSES SÃO REFERÊNCIA NACIONAL EM GESTÃO PORTUÁRIA
Informações: Portos do Paraná (06 de setembro de 2024)

Em entrevista ao programa Paraná em Pauta, da TV Paraná Turismo, o diretor-presidente da empresa pública trouxe a principal estratégia para a liderança invicta na premiação federal

Os Portos do Paraná são os únicos no Brasil a conquistarem cinco vezes o título de melhor gestão portuária do governo federal, o Portos + Brasil. O diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia, apresentou as principais estratégias da empresa pública durante entrevista ao programa Paraná em Pauta, da TV Paraná Turismo, nesta terça-feira (03).

Os portos de Paranaguá e Antonina tiraram a nota máxima nos 100 pontos no Índice de Gestão das Autoridades Portuárias (IGAP). “Estamos preenchendo todos os requisitos que o Ministério de Portos e Aeroportos consideram como a melhor gestão portuária do Brasil. Qualquer coisa diferente de uma nota 10 nós caímos na classificação e isto nos coloca com uma responsabilidade maior. Agora nós podemos relaxar? Pelo contrário! E o nosso corpo de colaboradores é muito atento a isso. O comprometimento de todos é um reflexo do prêmio e dos nossos recordes”, afirmou o diretor-presidente.

O Portos + Brasil é uma iniciativa anual do Ministério de Portos e Aeroportos, que reconhece os avanços conquistados pelos portos organizados e pelos Terminais de Uso Privado (TUPs) brasileiros em melhorias na gestão e modernização dos portos. O prêmio também colabora para a criação de um banco de dados histórico do setor portuário brasileiro.

Relevância nacional
Também foram apresentados os resultados de movimentação de soja, maior commodity em volume exportado pelos portos paranaenses. Foram 9,41 milhões toneladas de soja movimentadas de janeiro a julho nos portos paranaenses, um crescimento de 16% em relação ao ano passado (8,08 milhões de toneladas). Os números mostram um aumento quatro vezes maior que a média nacional, que cresceu apenas 4%, passando de 72,45 milhões de toneladas em 2023 para 75,39 milhões de toneladas em 2024. O principal destino é a China, que recebe 94% do que é exportado pelos portos do Paraná.

“Não por uma questão de sorte que conquistamos estes números. É muito trabalho, muita entrega do governo do Paraná para que a infraestrutura esteja ao lado dos produtores que se utilizam desta máquina portuária”, afirmou o diretor-presidente.

Navios de Cruzeiro
Além dos resultados de movimentação, a entrevista também abordou o turismo de passageiros no Porto de Paranaguá. Pela primeira vez na história, o Paraná entra na rota regular de navios de cruzeiros. No ano passado foi realizada a primeira temporada que trouxe mais de 39 mil cruzeiristas e tripulantes ao litoral paranaense. A Portos do Paraná recebeu 15 escalas do MSC Lirica e uma do MSC Musica e foi uma injeção de mais de R$ 25 milhões, de acordo com estimativa da Prefeitura de Paranaguá.

A MSC confirmou que a cidade fará parte da temporada 2024/2025 e já conta com pacotes disponíveis na internet e a empresa de cruzeiros também reservou as datas para o Porto de Paranaguá na escala da temporada 2025/2026.

“Pra nós foi uma surpresa, pois quando se iniciou a temporada a empresa deixou muito claro que iriam terminar a temporada e depois fariam a avaliação se houve uma aderência. Mas antes da temporada terminar eles não só haviam confirmado uma como confirmaram a seguinte”, destacou o diretor-presidente.

Confira a entrevista completa clicando aqui.
https://www.youtube.com/watch?si=Op8e305N6-ikbix1&v=3-DTIU5vi1Y&feature=youtu.be
Fonte: O SOPESP - Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo
Data: 06/09/2024

O GLOBO 80 anos

JORNAL O GLOBO – RJ

SEM REFORMAS ESTRUTURAIS, ARCABOUÇO FISCAL NÃO CHEGA A 2027 E PAÍS PRECISARÁ DE NOVO AJUSTE FISCAL, diz Mansueto Almeida

Ex-secretário do Tesouro e economista do BTG alerta que nova regra para auxílio-gás 'machucou' credibilidade

Por Thaís Barcellos — Brasília

Mansueto Almeida, ex-secretário do Tesouro Nacional — Foto: Edilson Dantas

Uma semana depois de o governo Lula apresentar o Orçamento de 2025, o economista-chefe do BTG Pactual e ex-secretário do Tesouro, Mansueto Almeida, alerta que sem reformas estruturais nas despesas públicas, o arcabouço fiscal não chegará a 2027. A regra de controle das contas públicas está no seu primeiro ano de vigência, mas está sendo questionada por conta da explosão dos gastos obrigatórios — que comprimem outras despesas, como investimentos.

Mansueto, um dos principais especialistas em contas públicas do país, considera incertas tanto as estimativas do lado da receita quanto a economia com o pente-fino no Orçamento de 2025 e acredita que será necessário avançar em medidas para endurecer a regra de concessão de alguns benefícios, como o seguro-desemprego.

— O arcabouço da forma que está, com as regras do orçamento de indexação e vinculação, não se sustenta na virada do governo, o que vai ser um enorme problema — afirmou.

Para ele, mesmo que o Ministério da Fazenda corrija o projeto de lei que altera o auxílio-gás, a credibilidade fiscal do governo não sai ilesa do episódio. O projeto permite pagar o auxílio fora do orçamento, num drible ao arcabouço fiscal.

O Mansueto afirma que a mensagem que ficou para os agentes financeiros é que o governo começou a adotar medidas para "fugir" do limite de despesas do arcabouço fiscal diante do orçamento apertado.

Leia entrevista:

O governo apresentou o projeto de lei orçamentária de 2025 (PLOA) e "dobrou" a aposta no aumento de arrecadação, mesmo com os sinais de esgotamento da estratégia e com a frustração em parte das medidas de 2024. Ainda dá para acreditar no cumprimento da meta do ano que vem?

Ainda dá para acreditar. Agora, se a receita não acontecer, o governo tem um mecanismo que todos os governos do Brasil sempre usaram que é bloquear e contingenciar uma parte do orçamento nos primeiros meses do ano. Neste ano, o governo demorou muito. No próximo ano, continuam as mesmas dúvidas em relação ao orçamento e à arrecadação que tínhamos no início deste ano.

Do lado das despesas, o ajuste é muito menor e focado no combate a irregularidades, com economia prevista de R$ 25,9 bilhões. É crível?

É muito incerto quanto o governo vai conseguir diminuir despesas combatendo irregularidades. Teoricamente, no dia a dia de qualquer ministério, já há esforço de combate de irregularidades. O

que deve acontecer é que o governo vai eventualmente mudar algumas regras para tornar mais difícil a concessão de alguns desses benefícios.

Por exemplo, no Brasil, o gasto com seguro-desemprego aumenta quando o mercado de trabalho está bom, enquanto, no mundo todo, é ao contrário. Fora isso, o número de concessões de auxílio-doença aumentou 42% de janeiro a junho em relação ao ano passado. Por que, de repente, as pessoas do Brasil começaram a ficar doentes? Claramente isso não aconteceu. Então teve alguma mudança, com o Atestmed, com a execução do programa, que levou a um crescimento muito forte.

Mas, por enquanto, ainda não tem nenhum sinal de revisões nas regras.
Não. Por isso, há uma incerteza em relação ao curtíssimo prazo, que é o próximo ano, se o governo vai conseguir ou não cumprir a meta de primário e o limite de despesas. Mas também há uma incerteza olhando o médio prazo. Porque o arcabouço da forma que está, com as regras do orçamento de indexação e vinculação, não se sustenta na virada do governo, o que vai ser um enorme problema.

O que isso significa?
Significa o seguinte: ou a gente faz reformas importantes até o final deste governo, até 2026, ou, no início do próximo governo, vamos discutir um novo ajuste fiscal completamente diferente e mais duro.

O senhor acredita que o arcabouço fiscal para de pé até 2026?
Se o governo cumprir as metas prometidas e o limite de gastos, o arcabouço se mantém de pé até 2026, mas o governo precisará cortar despesas em 2025 e 2026. Possivelmente, terá que cortar investimentos em 2026, que já está em nível baixo. Não vamos ter o ajuste fiscal definitivo, porque depende de mudanças tanto nas regras de indexação quanto de vinculação, mas pelo menos vai até 2026. Agora, o que não pode acontecer é o governo começar a tirar despesa do orçamento, como foi esse programa do vale gás. O governo já fez um pouco disso no ano passado, quando ele instituiu aquele programa Pé de Meia.

É um furo no arcabouço?
No vale-gás, o governo está abrindo mão de R$ 15 bilhões e está colocando as despesas fora do orçamento para não cumprir o próprio teto de gastos que definiu. A sinalização foi a pior possível na semana em que o governo ia enviar o Orçamento para o Congresso. Todo o esforço do governo em mostrar credibilidade do arcabouço fiscal e a entrevista transparente que foi feita pelos secretários na coletiva de imprensa ficaram meio apagados.

O que ficou foi o seguinte: o governo, na dificuldade de encontrar espaço orçamentário, começou a adotar medidas para fugir do teto. Isso é muito ruim, isso machuca muito a credibilidade da política fiscal.

A Fazenda disse que vai conversar com a Casa Civil para manter todo o auxílio-gás dentro do orçamento. Ajuda?
Foi muito boa a declaração do secretário-executivo da Fazenda, Dario Durigan, na entrevista coletiva do orçamento. E foi também muito positiva a sinalização do ministro da Fazenda, Fernando Haddad, de que todo esse programa terá que ficar dentro do orçamento. Mas isso já fez um preço, isso já machucou bastante a credibilidade que o governo está se esforçando tanto para conquistar desde julho, quando teve o primeiro bloqueio e contingenciamento do Orçamento.

A nova surpresa do PIB foi comemorada pelo governo, mas aumenta o risco de alta de juros pelo BC. Qual o impacto?
O PIB mais alto ajuda a dívida, porque dilui a dívida. Tem uma notícia boa que, no pós-pandemia, o Brasil está com o PIB com um crescimento mais rápido. Isso tem ajudado no controle fiscal. A trajetória da dívida hoje é melhor do que se esperava no início desse governo, embora a dívida vá crescer nos quatro anos de 10 a 12 pontos do PIB e chegar a 82% ou 84%. Mas possivelmente a gente vai ter um aumento de juros. A inflação esperada está acima da meta em uma economia aquecida.

O que precisa ser feito?
O que é necessário é a política fiscal e a política monetária andarem juntas. A gente tem que ter confiança que o BC vai fazer o que for necessário para levar a inflação para meta e que o governo vai cumprir as regras fiscais e não vai fazer propostas como foi essa do vale gás na semana passada.

É muito importante ficar cada vez mais clara a questão da responsabilidade fiscal, senão a gente corre o risco de ter os próximos dois anos de juro maior e crescimento menor em relação aos dois primeiros anos de governo. O governo vai ter que mostrar muito mais clareza da agenda fiscal. E é o governo como um todo, não só a área econômica. A área econômica tenta, mas tem que ter o apoio político.

O senhor avalia que o governo está correto em dizer que ele tem que recuperar a base tributária, mas só isso basta?
O Ministério da Fazenda fala que só está tentando recompor a receita que o governo tinha no passado, de 19% do PIB. Só que 19% do PIB no segundo governo Lula, de 2007 e 2010, trazia superávit primário de 2% do PIB, porque a despesa do governo federal era 17% do PIB. Hoje a despesa do governo federal projetada está acima de 19% do PIB.

Isso significa que hoje a mesma carga tributária da época do boom de commodities, de 19% do PIB para o governo federal, não nos dá mais superávit primário. E vai continuar assim para os próximos dois anos. Daqui para frente, não tem mágica, ou a gente faz alguma coisa mais radical para controlar o crescimento da despesa obrigatória ou a gente vai ter que ir para um nível de carga tributária que a gente nunca teve na história do Brasil.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2024

DESMENTIDO DA ANP VIRA PROCESSO CONTRA EXECUTIVO DA RAÍZEN NA CVM
Por Rennan Setti

Unidade da Raízen para produção de etanol de segunda geração — Foto: Paulo Altafin/Divulgação

A Comissão de Valores Mobiliários (CVM) está processando um diretor da Raízen depois que a Agência Nacional do Petróleo (ANP) desmentiu uma informação divulgada ao mercado pela companhia.

O acusado é Carlos Alberto Bezerra de Moura, diretor de finanças e relações com investidores da empresa. Em casos de infrações originadas por informações divulgadas pela companhia, é praxe que o acusado pela área técnica seja o diretor de RI, responsável por assinar os fatos relevantes.

O processo começou após a Raízen anunciar ao mercado, em 5 de outubro de 2023, que "iniciou as operações da nova planta de etanol de segunda geração (E2G) no Parque de Bioenergia Bonfim, na cidade de Guariba (SP)". A planta era descrita como "a maior planta de etanol celulósico do mundo" e havia recebido um investimento total de R$ 1,2 bilhão.

O problema surgiu quando, imediatamente após o anúncio, a ANP entrou em contato com a CVM para informar que "a empresa ainda não estava autorizada a produzir etanol de segunda geração e que, no momento da assinatura deste ofício, ainda se encontrava em processo de atendimento às exigências prévias da ANP necessárias ao início da produção."

Explicações
Diante da negativa, a CVM solicitou explicações à Raízen, que respondeu afirmando que "informou, de forma simples e concisa, o início da operação da nova planta de E2G, tendo em vista a conclusão

das obras de construção e o início do processo de comissionamento, em que os equipamentos já se encontram em disponibilidade operacional para essa fase do processo."

"O Comunicado ao Mercado não informou o início da fase de produção, que depende de autorização da ANP, nos termos da legislação aplicável", ponderou Bezerra de Moura na ocasião.

No entanto, a abertura do processo indica que a área técnica entendeu que a explicação não foi suficiente.

O processo é do tipo sancionador — ou seja, contém uma acusação formal e será levado a julgamento, a menos que o réu proponha um acordo para encerrá-lo.

Bezerra de Moura acaba de ser formalmente citado pelo órgão e terá um prazo para apresentar sua defesa.
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2024

STF VOLTA A JULGAR HOJE SE CONTRATO INTERMITENTE, CRIADO COM A REFORMA TRABALHISTA, É CONSTITUCIONAL

Análise ocorre no plenário virtual; placar está 2x2
Por Daniel Gullino — Brasília

O Supremo Tribunal Federal (STF) voltar a julgar nesta sexta-feira três ações que discutem a validade do contrato intermitente, estabelecido pela reforma trabalhista de 2017. O placar atual é de dois votos a dois. A análise ocorre no plenário virtual, programada para durar até dia 13 de setembro.

O julgamento começou em 2020, no plenário físico. O relator é o ministro Edson Fachin, que votou para declarar essa modalidade de trabalho inconstitucional, por avaliar que ela deixa o trabalhador em situação vulnerável. Os ministros Nunes Marques e Alexandre de Moraes divergiram.

Em 2022, o julgamento foi retomado no plenário virtual com o voto da ministra Rosa Weber (hoje aposentada), acompanhando Fachin com ressalvas. André Mendonça pediu destaque, o que interrompeu a análise e a levou de forma ao plenário físico.

O caso chegou a entrar na pauta do STF nas últimas duas semanas, mas não foi analisado. Mendonça cancelou o destaque, e por isso os processos voltaram para análise virtual.

As ações foram apresentadas pela Confederação Nacional dos Trabalhadores na Indústria (CNTI) e por federações dos empregados em postos de combustível (Fenepospetro) e de trabalhadores de empresas de telecomunicações (Fenattel).

Instituído pela reforma trabalhista, o contrato de trabalho intermitente ocorre quando há uma alternância entre períodos de prestação de serviço e de inatividade — o funcionário pode, por exemplo, trabalhar somente em dias específicos. É preciso, contudo, ser estabelecido por contrato, inclusive com o valor da hora de trabalho, que não pode ser mais baixo do que uma hora do salário-mínimo
Fonte: O Globo - RJ
Data: 06/09/2024

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

EIKE BATISTA E MÁRIO GARNERO SE UNEM EM PLANO PARA VOLTAR AOS NEGÓCIOS BILIONÁRIOS

Empresários assinaram memorando para desenvolver projetos logísticos, imobiliários e de agronegócios, incluindo uma supercana-de-açúcar; plano, segundo eles, é atrair mais de R$ 10 bilhões

Por Carlos Eduardo Valim

Os empresários Eike Batista e Mário Garnero, dois dos nomes mais conhecidos - e polêmicos - do mundo dos negócios nas últimas décadas, estão se unindo para uma empreitada conjunta. Fundadores, respectivamente, do grupo EBX e da Brasilinvest, empresa de investimentos e de representação de negócios internacionais, eles assinaram compromisso para a realização de projetos em três frentes, ligadas a logística, infraestrutura e agronegócio.

A parceria entre Eike e Garnero chama atenção por reunir dois dos empresários que, no passado, estiveram entre os mais proeminentes do cenário empresarial brasileiro, com forte atuação entre as décadas de 1970 e o início de 2010. Ambos construíram carreiras com projeção internacional e marcaram presença significativa no mundo dos negócios, mas também enfrentaram dificuldades e polêmicas, tanto empresariais quanto judiciais - incluindo condenações judiciais e prisões no meio do caminho (no caso de Garnero, uma condenação por fraude financeira, depois anulada pelo STF; no de Eike, uma prisão por suposto envolvimento em crimes investigados na Operação Lava Jato).

O memorando foi assinado na terça-feira, 27 de agosto, durante almoço em São Paulo do grupo de empresários Protagonistas do Brasil, realizado com o clube Master Mind & Fórum das Américas, que tem Álvaro Garnero, filho de Mário, entre os sócios. A parceria envolve a entrada de investidores, nacionais e estrangeiros, que vão financiar os projetos. Os nomes, no entanto, ainda não foram integralmente divulgados.

Após a assinatura do acordo, Eike e Mário Garnero conversaram com o Estadão para explicar os projetos. Dois deles têm relação com o Porto do Açu, localizado no norte do Estado do Rio de Janeiro. Envolvem o desenvolvimento de um terminal com tanques para petróleo e grãos, além do desenvolvimento de uma “cidade inteligente” nos arredores. Idealizado por Eike, o porto foi vendido em 2013 com a LLX (empresa que administrava o empreendimento) para o grupo americano EIG. Posteriormente, essa empresa se uniu ao fundo soberano Mubadala Investment Company, dos Emirados Árabes Unidos, e deu origem à atual Prumo Logística, que administra o terminal.

O terceiro projeto incluído na parceria envolve o desenvolvimento de uma variedade de cana-de-açúcar com maior densidade de fibras que pode ultrapassar os 5 metros de altura. Esse projeto já havia sido apresentado por Eike aos empresários, duas semanas atrás, em encontro do grupo Lide, de João Doria, no Rio de Janeiro.

Chamada de “cana celulose” ou simplesmente de “supercana”, o projeto traz a promessa de permitir a produção três vezes maior de etanol por hectare ou, pelo menos, sete vezes mais bagaço, matéria-prima que pode ser transformada em plástico vegetal ou papel e celulose, segundo Eike. “A queima da biomassa da cana rende US$ 20 (R$ 111) por tonelada. Se for utilizada para produzir plástico dá US$ 1 mil (R$ 5,57 mil)", afirma o empresário. “Sem contar que a ‘supercana’ não precisa ser trocada a cada cinco anos, mas a cada dez.”

Os empresários Mário Garnero (segundo à esquerda) e Eike Batista (com microfone) assinam memorando para projetos, durante evento em São Paulo Foto: Divulgação/Protagonistas do Brasil

Segundo Garnero, a parceria teve início quando a Brasilinvest foi procurada por investidores de Dubai interessados em expandir negócios no Brasil. “Uma das

áreas de interesse deles é o setor de petróleo, além de investimentos no mercado de lubrificantes. Firmamos um acordo com uma das companhias, da qual somos representantes no Brasil", explica Garnero, sem revelar o nome da empresa. Ele acrescenta que a identidade da companhia será divulgada em outubro, quando os investidores virão ao País para assinar o contrato referente aos tanques no Porto do Açu.

O investimento para começar o projeto está estimado em R$ 700 milhões. Os tanques podem servir para estocar petróleo importado e deixar armazenado até a sua venda.

A Brasilinvest tem um longo histórico de relacionamento com as famílias reais e empresários dos países árabes. Tem, no seu conselho, a participação do xeque Salman bin Khalifa Al Khalifa, da família regente do Bahrein e ministro das finanças do país. A empresa também firmou um acordo para projetos de energia limpa com a Enertech, controlada pelo fundo soberano do Kuwait, que dedicou ativos de US$ 850 milhões (R$ 4,7 bilhões) para projetos no Brasil e tem acordo com a Eletrobras para financiar até 20 gigawatts (GW) gerados por fontes limpas, segundo Garnero. Além de ter acordo com a casa real de Dubai. Também representa a Enoc (Emirates National Oil Company), petrolífera de Abu Dhabi.

"Temos de criar empregos no Brasil. Procurei um terminal importante onde fazer tancagem de petróleo e caímos no Porto do Açu. Então, busquei o Eike", diz Garnero, que depois considerou que seria interessante também desenvolver tanques para grãos, para servir ao agronegócio. "Eike é um batalhador danado. Ele sofreu um pouco com a inveja latina, mas ele tem persistência."

O Porto do Açu, no Rio de Janeiro, é controlado pela Prumo Logística Foto: Marcos de Paula/Estadão

Eike não tem mais participação acionária no Açu. Mas a última das empresas criadas pelo grupo EBX a permanecer nas mãos do empresário, a OSX, formada para a construção naval, ainda opera dentro do porto. Atualmente, ela apenas aluga espaço no local e subloca para outras empresas.

"Mas, como criei o porto e conheço muito bem aquilo tudo, sou procurado para ajudar em projetos na região", afirma Eike, que diz não ter colocado dinheiro próprio nos novos negócios, até por ter os seus bens bloqueados até hoje. "Sou uma aberração jurídica. Sou uma vítima do Bretas (o juiz Marcelo Bretas, que capitaneou a Operação Lava Jato do Rio de Janeiro), que me colocou na investigação só porque fiz doação para campanha (de Sérgio Cabral). Foi uma sacanagem." O empresário chegou a ficar 90 dias preso, em 2017, na Cadeia Pública Bandeira Stampa (Bangu 9), no Rio de Janeiro.

Cidade inteligente

Outro projeto dentro da parceria é um sonho antigo de Eike: criar uma cidade inteligente. Ele começou a ser desenvolvido pelo político, urbanista e arquiteto curitibano Jaime Lerner, morto em 2021. E foi atualizado pelo arquiteto francês Henri Michel De Fournier. O objetivo é criar uma cidade, nos moldes de residenciais como o Alphaville, em São Paulo, só que mais moderna e sustentável, para abrigar os cerca de 12 mil trabalhadores que precisam se deslocar diariamente para trabalhar no Porto do Açu.

Mário Garnero pretende assumir o projeto. "O Eike já identificou uma área de 15 milhões de metros para desenvolvimento imobiliário. Como fiz um projeto de 12 milhões de metros em Campinas, esse não fica tão fora da escala", diz Garnero. "Vamos montar a infraestrutura e fazer em fases. Será um projeto de 15 anos de desenvolvimento. Vai continuar com os filhos", conta o empresário de 87 anos.

Há ainda uma pendenga envolvendo Eike com o Porto do Açu. A OSX, que entrou neste ano em sua segunda recuperação judicial (RJ), com dívidas de R$ 8 bilhões, passa também por um processo de arbitragem que julga o aluguel que faz do porto. A empresa não estaria pagando pelo uso do espaço

desde a primeira recuperação judicial, de 2013. Os donos atuais, da Prumo, cobram, na RJ, os valores dos aluguéis atrasados, avaliados em R$ 400 milhões, e argumentam, na arbitragem, que a OSX deveria devolver o terreno se não tiver um plano de quitação dos encargos.

Também exigem que, mesmo que esse valor esteja bloqueado pela segunda RJ, os aluguéis posteriores ao pedido de recuperação, que já somariam mais R$ 40 milhões, deveriam estar sendo pagos. Mensalmente, a conta aumenta em torno de R$ 5 milhões por mês. Em junho, a Prumo pediu ao Tribunal de Justiça do Rio de Janeiro a execução da dívida e a penhora de bens de Eike.

Procurada, a Prumo não se manifestou para a reportagem. Informou apenas que não tem conhecimento dos projetos de Eike para o Porto do Açu e que não tem relação com qualquer plano que possa ser feito em torno do local, fora de sua alçada.

Supercana
Em relação ao projeto da supercana, Garnero embarca na empreitada podendo trazer clientes para a variedade. O programa foi iniciado em 2005 pelo executivo Luís Rubio e pelo pesquisador Sizuo Matsuoka, quando ambos trabalhavam na Canavialis, empresa de biotecnologia do grupo Votorantim, vendida em 2009 para a Monsanto.

Com a negociação de venda da empresa, Rubio e Matsuoka precisaram cumprir quarentena e parar de atuar no setor por dois anos, e voltaram em 2011. Hoje eles são sócios da holding BRX, na qual Eike garante não ter participação acionária apesar do X comum em suas empresas.

O envolvimento de Eike com a “supercana” surgiu em 2015, quando passou a atuar como conselheiro da empresa de Rubio e Matsuoka. “A gente tinha um negócio pequeno, e voltado para energia, e o Eike, com a visão dele, trouxe todo o potencial de uso para outros setores”, afirma Luis Rubio.

Na última década, o programa avançou e retrocedeu diversas vezes. Enquanto isso, a dupla foi promovendo 300 mil combinações de espécies por ano. “Tem gente erroneamente dizendo que é geneticamente modificada, mas é um processo convencional desenvolvido pelo americano Norman Borlaug, prêmio Nobel da Paz”, afirma Eike. “Nada que no futuro vai fazer a gente criar rabo.”

Há testes sendo realizados em três fazendas do interior paulista, em Araras, Jaguariúna e Presidente Prudente, e os sócios estão otimistas. “Nesta quarta-feira, uma empresa de papel nos confirmou que as propriedades do bagaço permitem fazer um papel igual ao de base de celulose”, diz Rubio.

Eike também é otimista quanto ao potencial do projeto. Cada módulo de 70 mil hectares exige investimentos de R$ 360 milhões, mas só o etanol traria geração de caixa de R$ 600 milhões. “O Brasil comporta 30 módulos, então, pode passar facilmente dos R$ 10 bilhões em investimentos.”

O empresário ainda acredita que a “supercana” pode substituir as variedades atualmente plantadas no Brasil. “A cada ano, os usineiros replantam 16% das plantações para refazer tudo a cada cinco anos. O País inteiro pode adotar esta variedade nova entre cinco e dez anos”, diz.

Eike usa como exemplo o histórico do seu pai, Eliezer Batista, que foi um dos responsáveis pela introdução do eucalipto no Brasil, criando um setor de grande porte. À frente da então Vale do Rio Doce, ele trouxe, nos anos 1960, eucalipto como fonte de madeira para mover as locomotivas da mineradora e criou em Minas Gerais a produtora de celulose Cenibra, nos 1970, em parceria com a Japan Brazil Paper and Pulp Resources Development (JBP).

Também foi um dos idealizadores da Aracruz, no Espírito Santo, que escolheu a árvore, como uma alternativa melhor que o pinus, para ajudar o Brasil a se tornar uma potência mundial em celulose.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

LIMITE DO ARCABOUÇO PARA TODAS AS DESPESAS ESTÁ 'AMADURECENDO NO GOVERNO', DIZ NÚMERO 2 DE HADDAD

Dario Durigan, secretário-executivo da pasta, diz que é necessário redução de gastos obrigatórios para que governo não fique 'o tempo todo nas cordas'

Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

Entrevista com
Dario Durigan - Secretário Executivo do Ministério da Fazenda

BRASÍLIA – O secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan, número 2 da pasta comandada por Fernando Haddad, afirma que a proposta de limitar o crescimento de todas as despesas públicas pelo teto do novo arcabouço fiscal está "em debate" e "amadurecendo dentro do governo".

Se a ideia prosperar e ganhar o aval do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, despesas como Previdência e pisos com saúde e educação teriam de se sujeitar ao limite geral da regra fiscal, que trava o crescimento das despesas em 2,5% ao ano acima da inflação.

Hoje, esses gastos crescem num ritmo bem superior a esse teto, "espremendo" o espaço para outras despesas, como investimentos – o que vem sendo apontado por especialistas em contas públicas como a principal inconsistência da nova regra.

"Temos feito esse debate, ele está se amadurecendo no governo e na hora correta vamos anunciar. Vamos fazer esse ajuste necessário", afirmou em entrevista ao Estadão. Em junho, o jornal revelou que a proposta seria levada a Lula.

Durigan diz que a revisão de despesas obrigatórias é uma necessidade para que o governo não fique "o tempo todo nas cordas", tendo de adotar medidas de congelamento de gastos no Orçamento ao longo do ano. "O grande desafio é rever obrigatória – e, necessariamente, a revisão de despesa obrigatória precisa ser feita com o Congresso", diz.

Questionado sobre o risco de o arcabouço implodir nos próximos anos, ele afirmou que a manutenção da regra fiscal está pactuada dentro do governo e que Lula está sendo convencido dos cortes, porque a estratégia da equipe econômica não é focalizar o ajuste sobre os mais pobres. A seguir, os principais trechos da entrevista.

O governo chega quase à metade do mandato sem conseguir encaminhar uma agenda estrutural de corte de gastos. Como está essa discussão? O que pode ser apresentado e qual o apoio político?
Estruturalmente, a gente vem avançando. Acho que a gente não tem feito pouco. O arcabouço fiscal é uma primeira importante trava em relação às despesas. Tanto que estamos vendo as consequências agora: o bloqueio e contingenciamento (de despesas no Orçamento) já é uma consequência do arcabouço, que nos ajuda a conter o gasto público. Do lado da receita e do gasto tributário, a gente tem feito muita coisa – este ano, em menor intensidade, mas também. Limitamos a compensação judicial, conseguimos impor travas importantes no Perse (programa de incentivos ao setor de turismo) e na desoneração da folha, e a gente começa uma agenda de revisão de gastos com o que é mais simples e o que é maduro – que foram os R$ 25,9 bilhões (em corte de despesas obrigatórias) para o ano que vem. E estamos avançando mais nessas medidas, que foram totalmente pacificadas dentro do governo.

Qual o próximo passo?
É um próximo passo contínuo: seguir a agenda de revisão, seja para atender ao arcabouço, e não ficar todo tempo nas cordas, tendo que fazer bloqueios, que vão ser necessários, para fazê-los em menor medida e acomodar a (despesa) obrigatória, porque hoje a gente tem espaço muito pequeno

para rever despesa discricionária (não obrigatória, como investimentos e custeio). O grande desafio é rever obrigatória – e necessariamente, a revisão de despesa obrigatória precisa ser feita com o Congresso.

Economistas apontam que o arcabouço tem um problema interno: gastos como Previdência, saúde e educação crescendo acima do teto de 2,5% acima da inflação. Existe a possibilidade de colocar todas as despesas dentro desse limite?
Temos feito esse debate, ele está amadurecendo no governo e na hora correta vamos anunciar. Vamos fazer esse ajuste necessário, como a gente tem feito. Não pensem que o PIB está crescendo acima das expectativas no vazio. Tem um motivo para isso estar acontecendo, a consolidação fiscal está sendo feita – muitas vezes não da forma como muita gente gostaria, que é fazendo revisão em cima dos mais pobres. Estamos fazendo geral – em especial, em cima de quem pode pagar. A gente entende que é preciso fazer mais na linha da revisão de gastos, mas vamos fazer isso à medida que isso estiver maduro, pactuado dentro do governo – e tem de ser feito com o Congresso.

O que o sr. pode adiantar de direções?
O que está pactuado no governo é que a gente vai manter o arcabouço. Se, de fato, há pressão de (despesa) obrigatória, vamos ter de fazer com que as obrigatórias pressionem menos o limite de despesas do arcabouço.

A revisão de gastos ajuda, mas é uma espécie de corte de cabelo…
A revisão de gastos – seja pontual, de média força ou mais estrutural – a gente tem de fazer a todo tempo. Não é um tabu a revisão de gastos. A gente tem trazido normalidade do Orçamento, que é sempre um momento de discutir conflitos de interesse. Vai discutir quem tem benefícios, quem é destinatário de gastos do Estado. A revisão de gastos precisa ser feita de forma contínua, nas três medidas: mais pontual, médio e longo prazos.

A ideia do teto de 2,5% está em discussão?
Sim, está em debate.

Qual a fila das análises na sequência?
Estamos revisando as grandes despesas obrigatórias. O Atestmed tem dado bons resultados na Previdência, com a redução da fila que o Bolsonaro deixou.

Mas tem muita gente falando o contrário: que o Atestmed está acelerando as concessões e permitindo fraudes…
Foi a própria Previdência que identificou problemas e pediu a intervenção da Polícia Federal. Então, fraude pode existir, ninguém nega; mas o combate à fraude neste governo é prioritário. A própria Previdência indica para o governo federal onde tem problema. O que acontece é que estamos pagando benefícios talvez em número maior, mas por um lapso de tempo menor, porque a fila está sendo bem tratada. Você paga o benefício por um período menor. Não é um ano atrasado. Esse tipo de racionalidade que é preciso ter – e cumprindo o arcabouço com as revisões.

As medidas arrecadatórias têm muitas receitas pontuais, que vão acontecer em 2024, mas podem não se repetir…
Isso não é verdade. As receitas não estão se recuperando apenas com receitas pontuais. A gente quer chegar (com as receitas) um pouco abaixo de 19% (do PIB; hoje, está em 18,2%), dentro da média do que sempre se arrecadou no Brasil – e trazendo a despesa também para abaixo de 19%. Não estou negando que há dificuldade, mas esse é o objetivo. Vamos perseguir esse objetivo.

Objetivo para quando?
Para agora.

Mas, sem as medidas estruturais, a despesa não vai parar nesse patamar…
O arcabouço fiscal é que nos dá o estímulo para fazer essa revisão de gastos. E essa gestão orçamentária e financeira, de modo que a gente limite o crescimento da despesa.

Qual a sequência que a Fazenda planeja para fazer a revisão de gastos?
As medidas anunciadas nos R$ 25,9 bilhões (de corte de despesas em 2025) já dão um primeiro caminho. O que a gente olhou? Quais os principais gastos? BPC, Previdência, Bolsa Família, seguro-defeso, Proagro – esses são os principais gastos do País. E o que a gente conseguiu tratar com os próprios ministérios, pactuar, validar com o presidente, isso já foi anunciado. Os próximos passos vêm da reanálise mais aprofundada sobre os principais gastos obrigatórios. Não tem muito segredo em relação a olhar para os gastos obrigatórios, aqueles que crescem mais, e propor revisões.

Pisos de saúde e educação estão no horizonte?
O que está claro é o compromisso de manter o arcabouço. A trajetória que a gente vem adotando, inclusive com os constrangimentos que o arcabouço traz, está sendo positiva para o País. A economia vai muito bem, nos vários setores. Estamos vendo crescimento menos dependente de setores que são muito fortes e muito importantes para o País, como a agricultura.

O presidente Lula já deu declarações de que precisa ser convencido sobre mudanças estruturais nas despesas. Vocês já convenceram o presidente?
A gente tem convencido o presidente. Veja, a revisão de gastos que é devida é feita para você privilegiar as políticas públicas que são bem feitas. A política pública não é algo que deve ser tabu. Pela própria definição, a gente tem que tratar a política pública sempre em revisão. Ela pode ter sido boa no passado e não estar gerando os mesmos resultados agora.

Mas neste governo não é mais difícil, pela visão de que o gasto é motor do crescimento?
Acho que o governo do presidente Lula olha para algumas políticas sociais como prioritárias, ele tem razão. A gente precisa proteger políticas sociais, ninguém discorda disso. Mas o que nós estamos dizendo é o seguinte: estamos fazendo com que haja um crescimento da despesa no limite do arcabouço, e esse crescimento permite a manutenção dos programas sociais. Não estamos acabando com o programa social, diminuindo direitos, não é nada disso.

Por que o sr. entende que o mercado tem uma visão tão distinta do governo?
O mercado tinha uma projeção do PIB que não se confirmou. Quando a gente apresentou o Orçamento do ano passado, foi a mesma coisa: diziam que não ia parar de pé. E estamos executando o Orçamento, entregando a meta do ano (de déficit zero). Para 2025, é a mesma coisa, nós temos os mesmos compromissos. A gente está dizendo desde o começo que acredita no equilíbrio fiscal; é com equilíbrio fiscal que a gente vai garantir juros mais baixos no País, inflação sob controle, crédito no mercado acessível e barato. Nós acreditamos nisso, e vamos seguir fazendo o trabalho necessário para isso – evidentemente, com os ajustes necessários. Se for preciso fazer mais revisão de gastos, vamos fazer. Se for preciso atacar os "jabutis" e as distorções tributárias, vamos seguir fazendo isso, dosando e dialogando com o Congresso.

Está chegando a data limite para o acordo da desoneração da folha, 11 de setembro. A aprovação das medidas compensatórias no Senado já resolve o acordo com o STF?
O que está pendente é a aprovação na Câmara dos Deputados do projeto de lei aprovado no Senado. Ele precisa ser aprovado na Câmara a tempo, até 11 de setembro, para que seja feita a sanção pelo Executivo e a apresentação do acordo no STF (o ministro Cristiano Zanin deu data limite até 11 de setembro para governo e Congresso apresentarem fonte de receita para financiar a política de desoneração da folha).

E existe acordo com o presidente da Câmara, Arthur Lira, para conseguir aprovar?
O que é importante é: essas medidas que foram aprovadas pelo Senado são as medidas suficientes para a gente pagar a conta do impacto fiscal deste ano de 2024.

Dá tempo de arrecadar?
É um desafio para a Fazenda. A Fazenda, uma vez que tiver a aprovação no Congresso, tem de abrir os programas, lançar os editais, fazer as campanhas, as chamadas para que as empresas venham, regularizem os seus ativos imobiliários e as pessoas físicas com ativos no exterior tragam para o País. Tem proposta de fazer transações com as agências reguladoras, que nem é um tema

muito próprio da Fazenda, estamos vendo com a AGU. Mas vamos ter de fazer os editais, falar com as empresas, propor os descontos. Isso dá muito trabalho.

Não é muito otimismo fazer isso tudo em três meses?
Considerando todas as medidas do projeto do Jaques Wagner (líder do governo do Senado e relator), vamos ter um espaço curto para fazer isso. Pode sobrar alguma coisa para 2025 – e, por isso, a nossa dificuldade de fechar a peça orçamentária. A gente fez as opções e, dentre as opções que estamos dando, a gente está abrindo o leque de oportunidade de discutir com o Congresso medidas que nos ajudam a compensar não mais em 2024, mas mais para frente, nos próximos anos.

E se não conseguir compensar este ano?
A gente tem tratado com algumas frentes. Nosso compromisso é manter a meta este ano e cumprir com o equilíbrio fiscal. A gente tem eventualmente medidas do BNDES, os dividendos que a gente já vem tratando, tem medidas (compensatórias) da desoneração da folha e a gente não exclui a possibilidade de adotar uma medida no fim do ano – seja do lado da contenção da despesa, com a programação orçamentária e financeira, como já está dado.

Com qual calendário o sr. trabalha em projetos prioritários para a Fazenda no Congresso nos próximos meses?
Se aprovarmos o relatório do senador Jaques Wagner na Câmara, isso vai permitir fazer o acordo no Supremo. Com isso, a gente tem a compensação da desoneração da folha de 2024 e, talvez, algum começo de compensação em 2025. O acordo prevê início de phase out (redução gradual) da desoneração em 2025. Então, o impacto anual que foi originalmente previsto pela Receita em R$ 26 bilhões já terá uma redução. Mas, para além disso, a gente vai precisar de outras medidas. A gente já apresentou (o aumento da tributação do) JCP e CSLL, mas vamos apresentar mais duas medidas: a taxação das big techs e a tributação mínima de 15% das multinacionais.

O sr. já conversou com Lira desde que ele avisou que 'dificilmente vai passar' o aumento de tributos?
Tem uma preocupação do Congresso com o aumento de tributos. A nossa preocupação também é essa. A gente precisa mostrar para o Congresso que a gente está oferecendo as alternativas, em mais de um projeto de lei, para que a gente aprove o reequilíbrio das contas. Até porque se trata de um gasto tributário, não estamos falando de aumento de receitas. Aqui é compensação de benefícios que foram dados; não vai ficar mais benefício sem compensação.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

GALÍPOLO DIZ A SENADORES SER FAVORÁVEL À AUTONOMIA FINANCEIRA DO BC, SEGUNDO RELATOR DA PROPOSTA

Senador Plínio Valério recebeu visita de indicado de Lula para presidir a instituição; Galípolo faz périplo em busca de apoio no Senado antes de sabatina, marcada para 8 de outubro
Por Daniel Weterman

BRASÍLIA - O diretor de Política Monetária do Banco Central, Gabriel Galípolo, indicado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva para presidir a autoridade monetária, se manifestou favorável à Proposta de Emenda à Constituição (PEC) que concede autonomia orçamentária e financeira para a instituição, durante uma conversa com o relator da proposta no Senado, Plínio Valério (PSDB-AM). O governo trabalha contra a aprovação do projeto.

O senador recebeu Galípolo em seu gabinete na quinta-feira, 5. O diretor do BC faz um périplo pela Casa em busca de votos para sua indicação. "Falamos da lei de minha autoria que deu autonomia financeira ao Banco Central (em 2021) e ele disse que é favorável à PEC", afirmou Valério ao Estadão. "E eu disse a ele que, de minha parte, ele não terá nenhum empecilho."

Galípolo foi procurado para comentar a declaração via assessoria do BC, mas não se manifestou.

Indicado para presidir o Banco Central, Gabriel Galípolo, busca apoio no Senado antes da sua sabatina Foto: Geraldo Magela/Agência Senado

A PEC coloca na Constituição o Banco Central como uma instituição de natureza especial com autonomia técnica, operacional, administrativa, orçamentária e financeira, deixando de ser uma autarquia que tem o orçamento tutelado pelo governo federal. O relator fez mudanças no texto, após uma série de adiamentos na análise da proposta, para suavizar a autonomia, em atendimento ao governo. A proposta também obrigado o BC a ter um limite de gastos, sem definir o valor.

A medida é apoiada pelo atual presidente do Banco Central, Roberto Campos Neto, um dos mentores intelectuais do projeto. Até então, Gabriel Galípolo era o único na cúpula do BC que ainda não havia conversado com o relator da PEC no Senado. Um dos principais motivos para apoiar a autonomia financeira é permitir que funcionários do Banco Central tenham melhores salários e aumentar a atratividade de profissionais em comparação com a iniciativa privada.

Na opinião do relator, o presidente Lula é contra a PEC por alimentar um atrito com Campos Neto, a quem criticou diversas vezes e pressionou pela redução da taxa básica de juros. A mudança no comando do Banco Central favorece a aprovação da proposta, segundo seu autor e atual presidente da Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, senador Vanderlan Cardoso (PSD-GO).

A sabatina de Galípolo foi marcada para 8 de outubro no colegiado. No mesmo dia, a indicação deve passar pelo plenário. “Fiquei sabendo que ele (Galípolo) estava propenso a apoiar a PEC. A troca facilita a aprovação porque a PEC é muito boa para o Banco Central e boa para o governo também. Não tem mais o que o governo dizer isso ou aquilo”, disse Vanderlan ao Estadão.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

RODOVIAS PAULISTAS DA CCR TERÃO PEDÁGIOS DE AUTOATENDIMENTO COM PAGAMENTO POR APROXIMAÇÃO

Conforme a empresa, medida faz parte da estratégia que busca eliminar o uso do dinheiro nas praças de pedágio até 2026
Por Luiz Araújo (Broadcast)

BRASÍLIA - Parte das rodovias estaduais de São Paulo administradas pelo Grupo CCR terá, a partir da próxima semana, praças de pedágio com cabines de autoatendimento. A alternativa, segundo a CCR, faz parte da estratégia que busca eliminar o uso do dinheiro nas praças de pedágio até 2026.

O autoatendimento permite ao motorista efetuar o pagamento por meio de celulares, relógios ou cartões com tecnologia NFC (por aproximação). Ao chegar à cabine, o valor é exibido na tela, permitindo que o motorista finalize o pagamento com a aproximação. Na avaliação da CCR, o modelo torna a cobrança mais rápida, colaborando para o fluxo das vias.

A meta é instalar o sistema, ao longo dos próximos meses, em 54 cabines, sendo 32 na CCR AutoBAn e 22 na CCR SPVias. A primeira praça de pedágio da CCR AutoBAn a receber a nova tecnologia será a de Campo Limpo, na Rodovia dos Bandeirantes (SP-348). Já a implantação inicial na CCR SPVias ocorrerá na praça de Quadra, na Rodovia Castello Branco (SP-280). No primeiro momento, as cabines atenderão somente veículos leves.

Conforme a CCR, em julho, o uso de cartão nos pedágios de vias administradas pelo grupo superou o dinheiro pela primeira vez Foto: Daniel/Estadão

“A nossa meta de eliminar o uso do dinheiro nas praças de pedágio faz parte de uma agenda mais ampla do Grupo CCR de melhorar a experiência para o nosso cliente. Os números mostram que há uma mudança no seu comportamento, e estamos incentivando esse movimento com inovação e tecnologia”, afirma o presidente da CCR Rodovias, Eduardo Camargo.

Dados da CCR apontam que, em julho deste ano, o uso de cartão nos pedágios de vias administradas pelo grupo superou o dinheiro pela primeira vez. No mês em questão, os pagamentos em espécie corresponderam a 13,17% do total, contra 13,45% com cartão. Outros meios eletrônicos de pagamento, como as tags e o sistema free flow (RIO-SP), de leitura de placa dos veículos, responderam pelo restante.

A CCR Rodovias já instalou 61 cabines de autoatendimento em suas rodovias federais, sendo 24 na CCR ViaSul (RS); 17 na CCR RioSP; 16 na CCR ViaCosteira (SC), e quatro na CCR ViaLagos (RJ), que foi a primeira concessão do Grupo a receber a tecnologia, em 2021.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

PETROBRAS E EMBRAPA ASSINAM COOPERAÇÃO PARA FERTILIZANTES E PRODUTOS DE BAIXO CARBONO

Investimento em fertilizantes voltou a fazer parte do portfólio da Petrobras no Plano Estratégico 2024-2028, e a companhia vem enfrentando desafios para viabilizá-lo
Por Gabriel Vasconcelos (Broadcast)

RIO - A Petrobras e a Embrapa assinaram nesta sexta-feira, 6, um termo de cooperação para o desenvolvimento de estudos técnicos em matérias-primas renováveis para obtenção de produtos de baixo carbono. Isso inclui fertilizantes, biocombustíveis e química verde.

Com reportagem do Estadão mostrou em julho, a Petrobras voltará a produzir fertilizantes, mas enfrenta desafios com fábricas antigas e gás natural.

A parceria com a Embrapa, informou a Petrobras, envolve o desenvolvimento, pela estatal, de soluções tecnológicas e a implantação de unidades industriais para produção de biocombustíveis e bioprodutos, tais como biometano, biogás e fertilizantes. A contrapartida da Embrapa vai ser um protocolo de culturas agrícolas de baixo carbono, como na soja.

A Petrobras anunciou, em agosto, a retomada das atividades da fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados S.A. (ANSA), em Araucária (PR), está desativada desde 2020, e com isso dá início à operação para produção de ureia Foto: Petrobras/Divulgação

O acordo inclui o desenvolvimento de culturas alternativas à soja, culturas de entressafra e consorciadas, como o milho safrinha e a carinata, que a Petrobras definiu em nota como “opções para agroenergia em diferentes biomas e sistemas de produção do País”.

“A diversificação e o acesso a matérias-primas com sustentabilidade, qualidade e custo adequados são fundamentais para o sucesso de biocombustíveis. Além disso, a companhia tem interesse em ofertar produtos fertilizantes para aumentar a disponibilidade no mercado nacional”, disse em nota a presidente da Petrobras, Magda Chambriard.

Fertilizantes
Com relação a fertilizantes, o objetivo é fomentar o desenvolvimento de novos produtos e inseri-los no agronegócio, e sobretudo produtos com base em ureia de maior valor agregado, fertilizantes mistos, adubos com granulometria diferenciada e novos insumos sustentáveis.

"Essas iniciativas visam pavimentar a retomada do negócio pela Petrobras e preparar a empresa para um futuro de descarbonização", disse a empresa em nota.

O investimento em fertilizantes voltou a fazer parte do portfólio da Petrobras no Plano Estratégico (PE) 2024-2028. A empresa anunciou, em agosto, a retomada das atividades da fábrica de fertilizantes Araucária Nitrogenados S.A. (ANSA), em Araucária (PR), e com isso dá início à sua operação para produção de ureia, ARLA 32 (agente redutor líquido automotivo) e Amônia em território nacional no primeiro semestre de 2025.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

AUXÍLIO GÁS VAI VOLTAR PARA O ORÇAMENTO, DIZ NÚMERO 2 DA FAZENDA APÓS CRÍTICAS SOBRE 'DRIBLE' FISCAL

Segundo Dario Durigan, secretário-executivo da pasta, aumento de despesas previsto com o programa precisa respeitas as regras fiscais
Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – O Auxílio Gás vai voltar a ser contabilizado no Orçamento e respeitar as regras fiscais, afirma o secretário-executivo do Ministério da Fazenda, Dario Durigan.

Em entrevista ao Estadão nesta quinta-feira, 5, o número 2 da pasta de Fernando Haddad disse que a nova versão do programa não pode fugir das regras que regem as contas públicas – ou seja, tem que respeitar o que diz o arcabouço fiscal e a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF), que exige a criação de uma nova receita para compensar uma nova despesa.

Dessa forma, ele afirmou que a Fazenda vai corrigir a rota – após economistas apontarem "drible" nas regras fiscais – e recolocar a despesa no rol de gastos descritos no Orçamento da União, como é atualmente.

"O ministro (Fernando Haddad) já disse e eu tenho dito: a gente vai corrigir isso no Congresso", disse. Questionado se isso significa colocar a despesa no Orçamento, ele respondeu que "sim".

'A gente vai corrigir isso no Congresso', diz Durigan sobre Auxílio Gás. Foto: Diogo Zacarias/Ministério da Fazenda

Na última segunda-feira, 26, o ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou que o governo pretende quadruplicar a verba do Auxílio Gás até 2026, ano da próxima eleição eleição presidencial, elevando o valor gasto dos atuais R$ 3,4 bilhões para R$ 13,6 bilhões. O público atendido também aumentaria de 5,6 milhões para 20 milhões.

Silveira afirmou que o programa será financiado pelo Fundo Social e, de acordo com o projeto de lei apresentado no dia seguinte, os recursos cairiam direto na conta da Caixa, que faria o pagamento às revendedoras de botijão de gás – fazendo com que a despesa fique de fora do Orçamento federal.

Como mostrou o Estadão, especialistas em contas públicas apontaram que a medida configura uma manobra para escapar das regras que controlam os gastos da União. O arcabouço fiscal limita o crescimento dos gastos em até 2,5% ao ano acima da inflação. Já a LRF determina que um aumento perene de despesas deve ser compensado com a elevação de alíquota de um imposto, ampliação da base de cálculo, majoração ou criação de novos tributos.

A Fazenda já havia admitido a necessidade de ajustes no programa. Na quarta-feira, 4, Haddad foi à Casa Civil discutir o tema com o ministro Rui Costa. "Falei com Lula na segunda e ele autorizou falarmos com a Casa Civil para não excepcionalizar investimento de Auxílio Gás em 2025. Vamos

sentar com a Casa Civil, tem espaço para revermos o procedimento", disse o ministro na manhã de quarta, antes da reunião, em entrevista à GloboNews.

No dia seguinte, Durigan afirmou que, como se trata de um projeto de lei, até o fim do ano, a Fazenda vai atuar para fazer a adequação do texto. "Como o presidente (Lula) reputa ser muito importante esse auxílio, a gente tem que fazer um ajuste orçamentário para que a gente não fuja das regras fiscais, das regras do arcabouço fiscal e das regras orçamentárias. A gente não vai transigir isso", afirmou. "É um projeto de lei que vai para o Congresso e até o fim do ano nós vamos entrar na discussão para corrigir o que for preciso."

Baixa eficiência
Durigan alegou que o Auxílio Gás é um programa com baixa eficiência, sugerindo que a política pública merece uma reavaliação. Pela política, as famílias que fazem parte do cadastro único dos programas sociais do governo recebem R$ 102 a cada dois meses, o equivalente ao preço de um botijão pelo monitoramento da Agência Nacional do Petróleo.

"O Auxílio Gás é um programa criado no governo anterior e que tem problemas de eficiência, de desenho da política. É uma política em que não se constata a sua efetividade", afirmou o número 2 da Fazenda.

Apesar da fala de Durigan e da preocupação demonstrada pelo ministro Haddad, a peça orçamentária enviada pela equipe econômica ao Congresso reduziu as despesas com o Auxílio Gás em 2025 para R$ 600 milhões, já refletindo a possível mudança no financiamento do programa como proposto no projeto de lei.

Pessoas envolvidas com a confecção do Orçamento, no entanto, afirmam que há espaço reservado nas contas de 2025 para reacomodar o programa, caso seja chancelada a decisão de retornar com o Auxílio Gás à contabilidade regulamentar.
Fonte: O Estado de São Paulo - SP
Data: 06/09/2024

Valor Econômico
Informação que vira dinheiro.

VALOR ECONÔMICO (SP)

GRUPO ULTRA VAI REFORMULAR GOVERNANÇA E REFORÇAR AUTONOMIA DAS SUBSIDIÁRIAS

Proposta é aprimorar a governança de cada negócio e dar maior autonomia à Ipiranga, Ultragaz e Ultracargo, que contam com dois conselheiros independentes da Ultrapar, diz Marcos Lutz
Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

Marcos Lutz, CEO do grupo Ultrapar: 'Damos mais independência, responsabilidade e agilidade para as companhias operacionais' — Foto: Gabriel Reis/Valor

O Ultra vai reformular a governança com o objetivo de aumentar a independência e agilidade das empresas controladas, posicionando o grupo como uma holding de investimentos e alocadora de capital. As mudanças foram anunciadas por Marcos Lutz, CEO do Ultra, durante encontro com investidores e analistas, nesta sexta-feira (6).

Com a nova estrutura, a proposta é uma evolução da governança de cada negócio, em que a Ipiranga, Ultragaz e Ultracargo ganham maior autonomia e contam com dois conselheiros

independentes. O corpo do conselho será composto pelo CEO de cada empresa, por dois membros independentes, Lutz e Rodrigo Pizzinatto, diretor financeiro da holding. Segundo Lutz, os CEOs agora se reportam diretamente ao conselho, enquanto a Ultrapar assume um papel mais definido como alocadora de capital.

“Estamos fazendo uma mudança na nossa governança, em que damos mais independência, responsabilidade e agilidade para as companhias operacionais. Os CEOs passam a reportar para um conselhos e não mais diretamente a mim. Já a Ultrapar passa a ter um papel mais claro de alocadora de capital, com olhar mais frio para os negócios e buscando onde ela cria valor como entidade”, disse lutz.

O executivo destacou que os direcionadores da Ultrapar são investimento com disciplina na alocação de capital com crescimento inorgânico e novos negócios; geração de valor nos negócios existentes e no portfólio; e foco em setores com potencial de geração de valor. “Essa mudança que está acontecendo agora prepara o Ultrapar como companhia para gerar valor a longo prazo.”

Nova orientação
Durante o evento, a empresa deu detalhes de como será a orientação dos negócios. A distribuidora de combustível Ipiranga pretende captar cerca de R$ 400 milhões em logística e distribuição em três anos, já que a empresa tem sido mais eficiente em ações como agilidade no carregamento e menor de sobre-estadias, por exemplo.

A Hidrovias do Brasil, empresa em que a Ultra detém 40%, vive um momento de maior volatilidade este ano nos corredores Norte e Sul por conta da crise hídrica que assola o Brasil. Mas o grupo destaca que há a expectativa de que no médio e longo prazos a operação se torne mais estável, com a melhora climática associada a implementação de soluções logísticas.

Já a estratégia da Ultracargo está calcada na interligação do interior com o porto para aproveitar as oportunidades de corredores logísticos nas regiões deficitárias. A empresa tem investido na expansão de corredores estratégicos em diversas regiões do Brasil, incluindo o aumento da capacidade de Santos; desvio do terminal ferroviário de Opla, rota que liga a Rondonópolis e impulsiona o mercado de combustíveis; e início da construção do terminal de Palmeirantes, no Tocantins.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2024

ULTRACARGO AMPLIA CORREDORES LOGÍSTICOS E MIRA INTERIOR PARA FORTALECER OPERAÇÕES NO AGRO

Segundo o CEO da empresa, a presença da Ultracargo no Centro-Oeste também facilitará a movimentação de combustíveis, o que agilizará o atendimento às empresas do agronegócio
Por Robson Rodrigues, Valor — São Paulo

Décio Amaral, presidente da Ultracargo — Foto: Claudio Belli/Valor

A estratégia da Ultracargo, controlada pelo grupo Ultrapar, está calcada na interligação do interior com o porto para aproveitar as oportunidades de corredores logísticos nas regiões deficitárias, disse Décio Amaral, CEO da empresa, durante encontro com investidores e analistas, nessa sexta-feira (6).

A empresa tem investido na expansão de corredores estratégicos em diversas regiões do Brasil, incluindo o aumento da capacidade de Santos e a assinatura de um protocolo de intenções com a prefeitura local para conectar-se à malha ferroviária paulista. Outro destaque é o desvio do terminal ferroviário de Opla, rota que liga a Rondonópolis e

impulsiona o mercado de combustíveis, ajudando também a escoar a produção do etanol de milho, além do início da construção do terminal de Palmeirantes, no Tocantins.

“A empresa tem conseguido ganhar produtividade acima do índice inflacionário. Nosso objetivo agora é ampliar ainda mais a atuação para o interior”, disse.

Segundo o executivo, a presença da Ultracargo no Centro-Oeste também facilitará a movimentação de combustíveis, o que agilizará o atendimento da demanda das empresas do agronegócio, que é intensificada principalmente durante o período da safra.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2024

EXPANSÃO DO ELÉTRICO CHINÊS ACIRRA DISPUTA DENTRO DO SETOR AUTOMOTIVO

Anfavea aponta alta do estoque de importados chineses; ABVE defende respeito às regras
Por Marli Olmos — De São Paulo

Na presença do vice-presidente e ministro do MDIC, Geraldo Alckmin, Anfavea informou que pedirá à Camex antecipação da cobrança de 35% de imposto de importação — Foto: Cadu Gomes/VPR/Divulgação

Nos próximos dias, a Anfavea, associação que representa as montadoras no Brasil, encaminhará à Camex (Câmara de Comércio Exterior) pedido para a aplicação imediata da alíquota máxima do Imposto de Importação para carros elétricos e híbridos. A mesma solicitação já havia sido encaminhada ao Ministério da Fazenda. O presidente da Associação Brasileira do Veículo Elétrico (ABVE), Ricardo Bastos, diz não estar preocupado porque não acredita que a Camex “vai quebrar regras”.

Desde 2016, carros 100% elétricos estavam isentos do Imposto de Importação e nos híbridos incidia alíquota reduzida. No fim de 2023, o governo decidiu retomar a tributação de forma gradual. As duas primeiras fases do ajuste foram em janeiro e julho. As alíquotas agora estão em 18% para 100% elétricos, 25% para híbridos e 20% para híbridos “plug-in”, que também permitem carregamento em tomada. O cronograma vai até julho de 2026, quando passará a valer a alíquota máxima de 35%, que a Anfavea pede que seja aplicada já.

Durante a apresentação do desempenho do setor em agosto, na quinta-feira (5), o presidente da Anfavea, Márcio de Lima Leite, exibiu um gráfico que mostra a elevação no nível de estoques de carros híbridos e elétricos importados, provenientes, sobretudo da China. Segundo ele, em junho, na véspera da segunda etapa de aumento gradual do tributo, o estoque desses veículos estava em 86,2 mil unidades, o equivalente, segundo ele, a nove meses de vendas. Em julho permaneceu ainda alto, em 81,7 mil.

Nos oito primeiros meses do ano foram produzidos 1,64 milhão de veículos, alta de 6,6%

A ABVE não tem esse dado. “Acho que deve haver espiões nos portos de Suape, Itajaí e Vitória contando carros”, diz Bastos. O dirigente acredita que o número real de estoque de elétricos importados não deve ser muito diferente do que foi apresentado pela Anfavea. “É natural que as empresas tenham importado mais na véspera do aumento de imposto”, afirma.

“O problema é que quando a indústria deveria ser uma só a associação que representa os produtores de veículos a combustão faz uma marcação sobre os eletrificados”, diz. Sobre a forma como se refere à Anfavea - entidade de “produtores de veículos a combustão” -, o dirigente diz: “é o que parece porque só defendem esse lado”.

O nítido racha entre associações, que não é de hoje, deixa dúvidas de como essa indústria se organizará quando as marcas chinesas começarem a produzir no país. A BYD está prestes a erguer o primeiro galpão industrial em Camaçari (BA) e a GWA (Great Wall Motor) acaba de se habilitar no programa federal Mover, que concede incentivos fiscais a fabricantes locais. O primeiro carro da marca contemplado pelo programa será um Haval H6 híbrido plug-in, que a GWM promete começar a montar na fábrica de Iracemápolis (SP) na primeira metade de 2025.

A apresentação da Anfavea, que incluiu dados de estoque dos elétricos importados, foi na sede da entidade em Brasília e contou com Geraldo Alckmin, vice-presidente e ministro do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços. Alckmin recebeu de Leite um estudo sobre descarbonização da frota que a Anfavea encomendou à consultoria BCG e cujos primeiros resultados começaram a ser apresentados em 2021.

O documento trata sobre a importância do uso dos biocombustíveis, além de outras medidas a serem tomadas por indústria e poder público, como renovação da frota e campanhas de estímulo para o consumidor dar preferência ao etanol quando abastecer o carro. Ao final da apresentação, Alckmin foi questionado sobre eventual interesse do governo em antecipar a alta do Imposto de Importação para carros elétricos. Mas ele desconversou.

O ministro preferiu enaltecer os bons resultados em produção e vendas que a indústria automobilística tem registrado. Ainda como efeito da maior oferta de crédito, de janeiro a agosto, foi registrado crescimento de 13,3% nas vendas de veículos, num total de 1,62 milhão de unidades.

O efeito do aumento da demanda interna provocou crescimento de 6,6% na produção, com 1,64 milhão veículos nos oito primeiros meses de 2024. O reflexo aparece também no nível de emprego. Com 105,7 mil funcionários, o número de postos de trabalho em montadoras cresceu 5,6% em um ano.

O mercado de híbridos e elétricos também continua em expansão. Segundo a ABVE, no acumulado de janeiro a agosto, foram vendidas 109,2 mil unidades, um aumento de 123%, sobre o mesmo período de 2023.

Aos poucos, a infraestrutura para os veículos que dependem de tomada para carregamento das baterias também se expande. O país tem, hoje, 10,6 mil pontos de recarga públicos e semipúblicos.

Dos 329,7 mil eletrificados em circulação no país, mais da metade - 181,4 mil são plug-in. O número abrange os que só podem ser abastecidos em tomadas e os híbridos plug-in, que oferecem maior aproveitamento do modo elétrico quando carregados em tomada, mas também têm um motor a combustão, o que garante maior autonomia.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2024

MAIOR SECA NO PAÍS DEMANDA UM PLANO UNIFICADO

Como os eventos climáticos vieram para ficar, e deixaram de ser exceção para se tornar regra, criar padrões para sobreviver a eles tornou-se urgente
Por O Valor

O Dia da Amazônia, comemorado ontem, foi fúnebre. Com a maior seca desde 2010, Manaus, uma cidade onde confluem as águas dos rios Negro e Solimões, corre o inacreditável risco de ficar isolada por vias fluviais. Não está sozinha nesse flagelo: a estiagem, segundo o Cemaden, centro de monitoramento e alertas de desastres naturais, atinge 58% do território nacional e é a maior em 70 anos. São 24 Estados atingidos, mais o Distrito Federal.

A Amazônia registrou em agosto 38.266 focos de incêndio, que ampliam a destruição da maior floresta do mundo, já retalhada pelas ações do desmatamento ilegal, da exploração clandestina de

madeira e do avanço do garimpo predatório patrocinado pelo crime organizado. A natureza humana tornou-se igualmente inóspita: a região tornou-se a mais pobre e violenta do país.

De imediato, os habitantes de Manaus, 2,3 milhões de pessoas, podem ficar sem comida e energia, enquanto o polo industrial da Zona Franca (ZFM) terá de arrumar formas alternativas de escoar sua produção, que, entre outras coisas, abastece o país de produtos eletroeletrônicos. Há mais que ataques domésticos à integridade ecológica da Amazônia. A seca foi potencializada pelo aquecimento das águas tropicais do Atlântico Norte (El Niño), deixando de enviar umidade e chuvas para a costa oeste do país e formando um corredor árido que desce pelo Pantanal e por parte do Cerrado até chegar ao Paraná. São Paulo, outrora preservado, passou a integrar a vasta e impressionante paisagem de incêndios.

A Amazônia é a área mais vulnerável do Brasil. Segundo levantamentos do MapBiomas, 17% da vegetação nativa foi destruída, ou 125 milhões de hectares, com viés de alta. Embora o levantamento anual aponte redução significativa de alertas de desmatamento, fruto da volta da vigilância governamental, aniquilada durante a gestão de Jair Bolsonaro, em julho e agosto o fogo voltou a se espalhar sem controle.

A destruição segue um padrão conhecido, reiterado por anos. Os incêndios irrompem ao longo das poucas estradas que rasgam a mata (BRs 163, 230 e 319), que servem de ponto de partida para picadas de desmatamento ilegal rumo ao interior, formando as conhecidas “espinhas de peixe” a partir da coluna das rodovias. O padrão de devastação das florestas segue o desenho do conhecido Arco do Desmatamento, linha curva que une o sudeste do Pará, sul do Amazonas e Rondônia, cortado pelas rodovias Belém-Brasília e Cuiabá-Porto Velho. Os principais municípios dos 256 deste arco foram objeto de atenção nos dois primeiros mandatos de Lula, com resultados positivos, e voltaram a preocupar agora.

O que parecia inimaginável, os rios amazônicos transformados em fios de água, pode se tornar desoladora rotina com o aquecimento global. A ameaça imediata é de isolamento de toda a população amazonense, que se comunica, vive, comercia e se locomove por vias fluviais. O virtual isolamento de Manaus e das comunidades ribeirinhas é um infernal desafio humano e logístico. Centros de abastecimento começaram a ser montados a alguma distância da capital. A partir deles, embarcações menores, que não enfrentam as barreiras das maiores, detidas pela profundidade reduzida dos rios, poderiam cumprir sua função de distribuição com algum sucesso. A empreitada enfrentará o obstáculo da pirataria fluvial, praga que se espalhou na região.

A repetição de secas e queimadas exige padrões de enfrentamento regulares e automáticos. O Brasil não está preparado para isso, mas precisa estar. É uma questão de vida e morte para as comunidades ribeirinhas, às quais se junta agora a capital do Estado. A dificuldade de locomoção dos barcos - 70% do volume de cargas que entra e sai de Manaus são feitos via cabotagem - torna difícil a distribuição de alimentos e combustíveis, além do escoamento da produção da ZFM. Para a população do interior do Estado, não apenas novos suprimentos de comida serão escassos, mas, sem energia, mesmo os que foram estocados por precaução se perderão por falta de refrigeração.

Atacar o desmatamento ilegal, adaptar-se e combater as mudanças climáticas deveriam fazer parte do mesmo conjunto integrado de ações. Elas hoje, segundo especialistas, são atomizadas, de alcance pontual e com pouca escala. O acordo entre os três Poderes recém-concluído pode facilitar as próximas ações. É prioritário criar um mercado de compra e venda de emissões de carbono, forma mais direta de obter recursos volumosos, suficientes para manter a floresta em pé, evitar o desmatamento e custear a recuperação das áreas degradadas. O projeto de lei 182/2024 continua preocupantemente parado no Senado.

O governo tem vários planos no forno, como o Plano Clima de Adaptação e o Nacional de Recuperação da Vegetação Nativa, que deveriam sair do papel logo. Assim como foi possível agregar obras de infraestrutura em um PAC, seria possível unir os programas ecológicos sob o guarda-chuva de uma comissão executiva ambiental. Como os eventos climáticos vieram para ficar,

e deixaram de ser exceção para se tornar regra, criar padrões para sobreviver a eles tornou-se urgente.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2024

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES DA WILSON SONS CRESCE EM AGOSTO

A empresa de logística portuária movimentou 124,2 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) no mês passado
Por Victor Meneses, Valor — São Paulo

Terminal de contêineres Rio Grande (RS) da Wilson Sons — Foto: Divulgação/Wilson Sons

A empresa de logística portuária Wilson Sons movimentou 124,2 mil TEUs (medida equivalente a um contêiner de 20 pés) no mês de agosto, alta de 19,8% em relação ao volume reportado no mesmo período de 2023.

Do volume total registrado no mês passado, 92,8 mil TEUs foram de unidades cheias, 27,6% a mais ante o reportado em agosto de 2023, enquanto os contêineres vazios somaram 31,3 mil TEUs, alta de 1,5% na mesma base de comparação.

No Terminal Rio Grande foram movimentados 77,9 mil TEUs em agosto, alta de 17,6% em comparação anual. Já no Terminal Salvador, o volume chegou a 46,3 mil TEUs, avanço de 23,7% na mesma base comparativa.
Fonte: Valor Econômico - SP
Data: 06/09/2024

AGÊNCIA BRASIL - DF

VOA BRASIL TEM MAIS DE 500 OPÇÕES DE TRECHOS PARA TODO O PAÍS

Programa disponibilizou 3 milhões de passagens a aposentados do INSS
Por Daniella Almeida - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O programa Voa Brasil, do governo federal, comercializou cerca de oito mil voos, com passagens a preços até R$ 200, desde que foi lançado, no fim de julho. A quantidade de passagens corresponde a cerca de 0,26% dos três milhões de bilhetes disponibilizados, nesta fase inicial, a 23 milhões de aposentados do Instituto Nacional do Seguro Social (INSS), independentemente da faixa de renda, e que não tenham viajado nos últimos 12 meses.

Em resposta à Agência Brasil, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) – responsável pelo programa de inclusão social da aviação civil – declarou, nesta quinta-feira (5) que os números de venda de bilhetes estão em expansão. “A plataforma recebeu mais de 100 mil acessos até agora, ou seja, há interesse por parte dos aposentados. Os números vão crescer, de acordo com a oferta e publicidade do programa", prevê o MPor.

O Voa Brasil é realizado por meio de uma parceria do MPor com as principais companhias aéreas do país. Portanto, não há custo para o governo federal com a oferta das passagens.

Principais destinos

Apesar do baixo número de vendas de passagens pelo Voa Brasil, o MPor comemorou que o programa teve mais de 500 opções de trechos vendidos para mais de 60 cidades brasileiras.

Do total de oito mil passagens vendidas pelo Voa Brasil, 44% dos bilhetes comercializados estão concentrados em cidades das regiões Sudeste e 41% no Nordeste. Entre os destinos mais procurados estão as cidades de São Paulo, do Rio de Janeiro, de Fortaleza, do Recife e de Salvador. Fora do eixo Sudeste-Nordeste, Brasília é uma das localidades com alta procura de voos por parte do público-alvo do programa.

Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos, durante entrevista no programa A Voz do Brasil. Foto: Valter Campanato/Agência Brasil

A maior parte das viagens tem origem nos aeroportos de Guarulhos e Congonhas, em São Paulo e do Galeão, Rio. Em relação à movimentação de passageiros em aeroportos regionais, os destaques foram os terminais de Petrolina, em Pernambuco, Vitória da Conquista, na Bahia e Caxias do Sul, no Rio Grande do Sul.

Em nota, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, explica que o Voa Brasil contribui para ampliar a oferta de voos e do número de passageiros no modal aéreo. "Mais do que incluir novos brasileiros no modal aéreo, o programa é uma oportunidade para as pessoas reencontrarem familiares e amigos, conhecerem novas cidades ou retornarem a destinos inesquecíveis," afirmou.

"Faremos com que muitos aposentados viajem pelo país, sobretudo, nesse momento de crescimento da nossa aviação. Nós esperamos, nessa primeira fase de programa, incluir mais de 1,5 milhão de turistas que nunca viajaram de avião", estima o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho.

Como comprar
O Voa Brasil tem voos para todos os estados, alguns operados por mais de uma companhia aérea. Os aposentados do INSS podem conferir todas as ofertas de bilhetes aéreos e demais informações no site oficial do programa [https://www.gov.br/portos-e-aeroportos/pt-br/assuntos/conheca-o-voa-brasil] . Para acessar o sistema, é preciso ter conta perfil ouro ou prata no portal único de serviços digitais do governo federal, o Gov.Br.

Caso não encontre voo para a cidade desejada, os interessados podem pesquisar por um município próximo e/ou em datas alternativas para a próxima viagem. A dica do MPor é, por exemplo, buscar a ida e a volta por empresas diferentes, para aumentar a possibilidade de encontrar passagens nas datas desejadas.

Outra recomendação é planejar as viagens com antecedência e dar preferência a dias de menor procura, como de terça a quinta-feira, e períodos de baixa temporada, entre março e junho ou agosto e novembro.

O benefício é pessoal e intransferível. Isso significa que apenas o titular poderá realizar a viagem. O limite de R$ 200 por trecho não inclui as tarifas de embarque cobradas no momento do pagamento. Os valores das tarifas de embarque variam conforme o aeroporto. As passagens adquiridas pelo Voa Brasil dão direito a uma bagagem de mão (de até 10 quilos) e uma bolsa ou mochila pequena.

Voa Brasil
A estratégia do programa se baseia no aproveitamento de assentos disponíveis em voos com baixa ocupação e permite às companhias aéreas ajustar suas ofertas conforme a demanda. São as companhias aéreas que definem os trechos e a quantidade de assentos a serem disponibilizados dentro do programa.

As opções de pagamento são definidas pela companhia aérea emissora das passagens, assim como pedidos de reembolso. Em caso de cancelamento do bilhete após a realização do pagamento, não haverá restituição do benefício.

A expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é lançar a segunda etapa do Voa Brasil no primeiro semestre de 2025 para incluir na lista estudantes de instituições de ensino público. “Estamos trabalhando para organizar a segunda fase do Voa Brasil, na qual a gente avalia a possibilidade de incluir alunos do Pronatec [Programa Nacional de Acesso ao Ensino Técnico e Emprego], do Prouni [Portal Único de Acesso ao Ensino Superior], e outros segmentos da juventude brasileira”, disse Costa Filho.

Edição: Aécio Amado
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/09/2024

LULA ANUNCIA REPACTUAÇÃO DO DESASTRE EM MARIANA PARA OUTUBRO

Presidente comentou sobre novo acordo entre governos e mineradoras
Por Pedro Rafael Vilela - Repórter da Agência Brasil - Brasília

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva afirmou nesta quinta-feira (5) que um novo acordo de reparação dos danos causados no rompimento da barragem da mineradora Samarco, em Mariana (MG), ocorrido em 2015, será finalmente assinado em outubro. A empresa responsável pelo desastre que matou 19 pessoas e causou irrecuperáveis impactos ambientais na Bacia do Rio Doce, entre Minas Gerais e o Espírito Santo, é controlada pela brasileira Vale e a britânica BHP Billinton.

"É uma coisa que se arrasta há dez anos, vários compromissos, várias tentativas de fazer acordo, várias decisões judiciais, e a Vale não cumpre. Agora vai ter que cumprir. Aliás, a Vale está mudando a direção, eu espero que a nova direção da Vale seja mais cuidadosa, pense mais no desenvolvimento da Vale, porque a atual direção só quer saber de vender ativos, não quer saber de fazer novas pesquisas, de ter novos minerais. Então, eu acho que as coisas vão mudar para melhor. Até o começo de outubro, a gente vai ter o acordo da Vale para resolver o problema de Mariana e nós queremos utilizar o recurso para recuperar o que foi estragado, para cuidar do povo", disse Lula em uma entrevista à Rádio Vitoriosa, de Uberlândia, no Triângulo Mineiro, onde cumpriu agenda durante a tarde, de inauguração de um bloco do Hospital das Clínicas da cidade.

Passados mais de oito anos da tragédia, considerada o maior desastre ambiental causado pelo setor de mineração no Brasil, as mineradoras e as autoridades não alcançaram um entendimento para a reparação dos danos causados.

Negociações

Ocorrido em 5 de novembro de 2015, o rompimento de uma barragem da mineradora Samarco, localizada na zona rural de Mariana (MG), liberou no ambiente 39 milhões de metros cúbicos de rejeitos de minério. Dezenove pessoas morreram. A lama devastou comunidades e deixou um rastro de destruição ambiental ao longo da Bacia do Rio Doce, chegando até a foz no Espírito Santo.

Para reparar os danos causados na tragédia, um Termo de Transação e Ajustamento de Conduta (TTAC) foi firmado em 2016 entre o governo federal, os governos de Minas Gerais e do Espírito Santo, a Samarco e as acionistas Vale e BHP Billiton. Com base nele, foi criada a Fundação Renova, entidade responsável pela gestão de mais de 40 programas. Todas as medidas previstas deveriam ser custeadas pelas três mineradoras.

O objetivo da renegociação atual é selar um novo acordo que solucione mais de 80 mil processos judiciais acumulados. Nos processos, existem questionamentos sobre a falta de autonomia da Fundação Renova, os atrasos na reconstrução das comunidades destruídas, os valores indenizatórios e o não reconhecimento de parcela dos atingidos, entre outros tópicos.

No início de maio, a União e o Espírito Santo rejeitaram uma nova proposta de R$ 90 bilhões para reparação integral dos danos provocados pela tragédia de Mariana. A quantia englobaria tanto danos materiais quanto os danos morais coletivos e foi considerada insuficiente pelas autoridades. A proposta dos governos gira em torno de compensações que somam R$ 109 bilhões.

Movimento é contra
No mês passado, o Movimento dos Atingidos por Barragens (MAB) divulgou uma carta aberta ao presidente Lula em que pede a rejeição da proposta das mineradoras Vale e BHP Billiton, apresentada na Mesa da Repactuação Rio Doce.

No documento, o movimento reivindica “um acordo coerente, que considere a centralidade das vítimas e sua reparação integral, não os interesses especulativos e imediatistas de quem há anos segue impune pelos seus crimes.” A entidade encaminhou o documento ao governo federal e solicita ainda uma audiência com o presidente Lula.

De acordo com o MAB, as empresas buscam um acordo estimado em aproximadamente R$ 100 bilhões, porém o montante, conforme a entidade, não é suficiente para garantir uma reparação integral a todas as famílias atingidas. “Pretendem repassar para o governo federal a obrigação de resolver os problemas não solucionados”, diz o documento. Para o movimento, se comparado ao acordo feito pela Vale em Brumadinho, no outro rompimento de barragem da mineradora, em 2019, o valor do acordo de Mariana deveria ser, no mínimo, de R$ 500 bilhões. "No exterior, os atingidos estão processando a BHP em busca de indenizações e a conta certamente será muito maior", destaca a carta.
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/09/2024

ANP REGISTRA PATAMAR RECORDE DE ÁREAS DE EXPLORAÇÃO DE ÓLEO E GÁS

Dos 426 blocos em operação, 282 são terrestres e 144 marítimos
Por Agência Brasil - Rio de Janeiro

O número de blocos de petróleo e gás natural contratados que estão em fase de exploração chegou a 426, o maior já registrado pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), criada em 1998.

A agência reguladora divulgou os dados nesta quinta-feira (5) e detalhou que a lista inclui 282 blocos terrestres e 144 marítimos.

A indústria do petróleo chama de fase de exploração a etapa na qual as empresas realizam estudos e atividades para identificar se há petróleo e gás em condições viáveis de serem comercializadas nas áreas que contrataram junto à agência reguladora.

Após esses estudos, as empresas decidem se vão devolver o bloco à ANP ou avançar para a fase de produção, quando os investimentos realizados passam a ter como objetivo a retirada dos combustíveis para a comercialização.

Aumento de 70%
O patamar recorde de blocos nessa etapa exploratória foi atingido com a assinatura da maioria dos contratos associados ao 4º Ciclo da Oferta Permanente de Concessão, em que empresas puderam fazer ofertas por áreas a serem exploradas. Segundo a ANP, foram assinados 177 contratos até o final de agosto de 2024, o que representa um aumento de 70% no número de blocos em relação a maio de 2024.

A agência prevê que, com as novas assinaturas, a projeção de R$ 18,3 bilhões de investimentos para a fase de exploração até o ano de 2027 será incrementada.

“O cenário reforça a importância da continuidade das ofertas de áreas no regime de concessão e o impacto significativo das atividades reguladas pela ANP na economia país. Por outro lado, reflete-se na ampliação dos desafios relacionados ao acompanhamento e à fiscalização das atividades previstas nos planos de trabalho associados aos contratos de exploração e produção (E&P) na fase de exploração”, diz a agência.
Fonte: Agência Brasil - DF
Data: 06/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

APÓS PORTARIA, CDFMM DELIBEROU SOBRE R$ 12 BILHÕES EM PRIORIDADES

Por Danilo Oliveira Indústria naval 06/09/2024 - 20:23

Arquivo/Divulgação

Norma do MPor, editada esta semana, trouxe critérios de priorização dos pedidos de financiamento com recursos do FMM. Valores beneficiam construção e modernização de embarcações e expansão de terminais portuários

O Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante deliberou, nesta sexta-feira (6), um total de R$ 12 bilhões em prioridades para financiar 32 projetos da iniciativa privada. Os projetos apresentados abrangem desde construção, modernização, conversão, docagem e reparo de embarcações, até alteração de projetos e de estaleiros, pesquisa e desenvolvimento (P&D), além da construção, modernização e expansão de terminais portuários.

A 56ª reunião ordinária do CDFMM, que estava prevista anteriormente para 15 de agosto, foi a primeira reunião do conselho diretor após a publicação da portaria 424 do Ministério de Portos e Aeroportos (MPor), que estabeleceu critérios de priorização dos pedidos de financiamento e concessão de empréstimos com recursos do Fundo da Marinha Mercante (FMM).

A pasta havia informado que a edição da portaria de priorização do FMM era o motivo do adiamento da reunião, a fim de permitir a inclusão de projetos portuários. A avaliação do ministério é que a medida trouxe maior segurança para o mercado e investidores ao otimizar a alocação de recursos, assegurando que projetos essenciais e estratégicos recebam o suporte necessário.

A portaria, que entrou em vigor na última terça-feira (3), classifica em cinco ordens de prioridade os projetos financiáveis com recursos do FMM, subdivididas e ordenadas de acordo com uma tabela. Uma das novidades previstas na portaria é que as empresas que contarem com mais de 40% de seu quadro societário e diretivo formado por mulheres terão prioridade em relação aos projetos da respectiva ordem.

P&D

Após a reunião, o secretário nacional de hidrovias e navegação (SNHN/MPor), Dino Antunes Batista, destacou a aprovação do primeiro projeto na área de P&D. Durante a 18ª Navalshore, ele havia adiantado à Portos e Navios que trata-se de um projeto de conversão de motores para combustíveis de matriz limpa e renovável.

“Foi a primeira vez que avaliamos um projeto de desenvolvimento tecnológico, que vai receber recursos do FMM. Projeto que trabalha a pesquisa e o desenvolvimento de uma conversão de motor

de PSV (transporte de suprimentos), para um motor que possa trabalhar com etanol. Etanol produzido aqui no Brasil", comentou Batista, nesta sexta-feira (6).

O CDFMM aprovou a liberação de aproximadamente R$ 33 bilhões para financiar o setor desde o início de 2023, valor 50% maior em relação ao aprovado nos quatro anos anteriores. A próxima reunião do conselho diretor do FMM está prevista para dezembro, quando serão analisados os projetos encaminhados até 14 de outubro.

As empresas poderão solicitar financiamento através dos agentes financeiros conveniados: BNDES, Banco do Brasil, Caixa Econômica Federal e Basa. O FMM pode financiar até 90% do valor dos projetos e o custo do financiamento dependerá do percentual de conteúdo nacional e do tipo de embarcação, conforme estabelecido na Resolução 5.031/2022 do Conselho Monetário Nacional (CMN).

(Em atualização)
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2024

SANTOS BRASIL CAPTA R$ 2 BILHÕES COM OFERTA DE DEBÊNTURES

Da Redação Portos e logística 06/09/2024 - 20:33

Divulgação

A Santos Brasil finalizou, na última quarta-feira (4), a oferta pública de sua 5ª emissão de debêntures, arrecadando R$ 2 bilhões, divididos entre debêntures simples (R$ 500 milhões) e incentivadas (R$ 1,5 bilhão). Os recursos serão aplicados na expansão do Tecon Santos, além de reembolsar capital aos acionistas e apoiar as operações da companhia.

Para Daniel Pedreira Dorea, diretor econômico-financeiro e de relações com investidores da Santos Brasil, a oferta experimentou alta procura. Ele acrescentou que a demanda observada reforça a qualidade do crédito da empresa no mercado de capitais, permitindo que a companhia capte a taxas atrativas e com vencimentos a longo prazo.

Nesta semana, as ações da empresa também passaram a integrar a carteira teórica do Ibovespa, que reúne as ações mais negociadas na bolsa nos últimos 12 meses. A nova composição estará em vigor até janeiro de 2025. A avaliação da Santos Brasil é que esse movimento marca uma estratégia bem-sucedida de crescimento da companhia e de sua atuação junto ao mercado de capitais, que levou a um aumento exponencial na capitalização de mercado da empresa e a uma expressiva alta na procura de suas ações pelos investidores.
Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2024

TVV CONCLUI RETROFIT E RECEBE PERSPECTIVA ESTÁVEL DA FITCH

Por Danilo Oliveira Portos e logística 05/09/2024 - 21:52

Arquivo/Divulgação

Agência de classificação manteve ratings e destacou crescimento de operações do terminal operado pela Log-In, com investimentos recém-realizados, que permitem atividades complexas e representam vantagem competitiva

A Log-In Intermodal concluiu as obras de retrofit do Terminal de Vila Velha (TVV). As intervenções fazem parte do projeto de

modernização do terminal, operado pela empresa no porto organizado de Vitória (ES). A Log-In avalia que a obra eleva a capacidade, produtividade e eficiência nas operações de contêineres e carga geral no porto organizado de Vitória. A modernização dos guindastes envolveu a automatização, melhorias estruturais e atualizações dos sistemas mecânicos.

Para a empresa, a conclusão do retrofit restaurou a plena disponibilidade dos ativos destinados à movimentação de carga no costado do TVV e aproximou o cronograma de investimentos previsto para a prorrogação do contrato de arrendamento portuário do terminal, atualmente vigente até 2048.

A Log-In vem investindo na modernização dos equipamentos e sistemas do terminal desde 2021, com um aporte total de R$ 180 milhões, desde então. “Com a conclusão deste importante marco, o TVV está pronto para oferecer um serviço ainda mais seguro e eficiente, viabilizando a movimentação das cargas e projetos, trazendo benefícios à comunidade capixaba e aos seus parceiros”, destacou o diretor de terminais da Log-In, Gustavo Paixão, em comunicado ao mercado.

A Fitch reafirmou os ratings de longo prazo ‘AA+(BRA)’ do TVV e de sua primeira emissão de debêntures, que totaliza R$ 240 milhões, com garantias reais, e tem vencimento final em 2033. De acordo com a agência de classificação, a perspectiva dos ratings é estável. O relatório da Fitch apontou que os ratings refletem o perfil operacional do TVV e sua importância para a economia do Espírito Santo.

O relatório chama a atenção que trata-se de um terminal portuário multipropósito, especialmente dedicado ao escoamento da produção local, dentre as quais café e granito, e nas importações de cargas de alto valor agregado, como veículos elétricos. “As operações do TVV têm crescido de forma sustentável, beneficiando-se de investimentos recém-realizados, que permitem operações complexas e constituem uma vantagem competitiva”, apontou a Fitch em sua análise.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ
Data: 06/09/2024

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: 06/09/2024