


INFORMS

INFORMATIVO
MERCO SHIPPING



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

Edição 095/2024
Data: 12/09/2024



ÍNDICE

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

A TRIBUNA DIGITAL (SP)	4
NAVIOS PARADOS NO PORTO DE SANTOS POR CONDIÇÕES CLIMÁTICAS SÃO MULTADOS	4
“A REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA TROUXE NOVAS OPORTUNIDADES”, AFIRMA PRESIDENTE DA FENAMAR.....	5
ME – MOVIMENTO ECONÔMICO	7
LEILÃO DA CONCESSÃO DE SANEAMENTO DE PE DEVE OCORRER NO 1º SEMESTRE DE 2025.....	7
GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF	8
FERROVIAS - SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARTICIPA DE DEBATE SOBRE O SETOR NA CÂMARA DOS DEPUTADOS	8
AVISO DE PAUTA - RENAN FILHO VISTORIA RETOMADA DE OBRAS NOS DOIS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS DA PARAÍBA. 9	
PORTAL PORTO GENTE	10
DEPOIS DE 60 ANOS, PORTO DE SÃO SEBASTIÃO FAZ RETOMADA HISTÓRICA COM NOVO TRANSPORTE DE CAFÉ	10
GOVERNO FEDERAL E APS AGUARDAM AUDIÊNCIAS E LICENÇAS PARA PUBLICAR EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ.....	11
ALGO MUITO ERRANTE E POUCO PLANO	12
BE NEWS – BRASIL EXPORT	13
EDITORIAL – BR-319: UMA PROMESSA DE DESENVOLVIMENTO E CONECTIVIDADE PARA A AMAZÔNIA	13
NACIONAL - HUB – CURTAS.....	14
Alta nas operações 1.....	14
Alta nas operações 2.....	14
Alta nas operações 3.....	14
Alta nas operações 4.....	14
Alta nas operações 5.....	15
REGIÃO NORTE - ANTAQ DISPONIBILIZA DOCUMENTOS PARA CONCESSÃO DA HIDROVIA RIO MADEIRA	15
NACIONAL - AGÊNCIA REALIZA REUNIÃO PARTICIPATIVA PARA DISCUTIR AGENDA REGULATÓRIA	16
REGIÃO NORTE - GOVERNO FEDERAL ANUNCIA RETOMADA DE OBRAS NA BR-319	16
NACIONAL - CONSELHO NACIONAL DO BRASIL EXPORT SE REÚNE PARA DEBATER PRÓXIMOS FÓRUNS.....	17
NACIONAL - “AGORA EU ACREDITO QUE TEREMOS UM PCS EM DOIS ANOS”, DIZ CAPUTO.....	19
SUDESTE EXPORT - DESCARBONIZAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES É UM DOS FOCOS DO SUDESTE EXPORT.....	21
REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO VOLTA A EXPORTAR CAFÉ APÓS MAIS DE 60 ANOS	22
NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO SUDESTE EXPORT 2024	23
PORTO DE SANTOS - APS AGUARDA APROVAÇÃO PARA PUBLICAR EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ	23
BAHIA ECONÔMICA - BA	24
CONGRESSO INTERNACIONAL NÁUTICA DISCUTE DESENVOLVIMENTO SOCIOECONÔMICO DA BAHIA POR MEIO DO TURISMO NÁUTICO	24
INTEGRADO AO BAHIA PELA PAZ, CSU DE FEIRA DE SANTANA TEM OBRA DE REQUALIFICAÇÃO INICIADA PELO GOVERNO DO ESTADO	26
EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA	27
COMBUSTÍVEL DO FUTURO É APROVADO SEM AMPLIAÇÃO DE BENEFÍCIOS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA.....	27
MME ABRIRÁ CONSULTA PÚBLICA PARA LEILÃO DE BATERIAS.....	29
EM ACORDO INÉDITO, G20 ESTABELECE DEZ PRINCÍPIOS PARA BIOECONOMIA.....	30
JORNAL O GLOBO – RJ	31
GOVERNO AVALIA USAR R\$ 9 BI DE ‘SALDO’ EM CONTA DE BANDEIRAS TARIFÁRIAS PARA EVITAR AUMENTO NA CONTA DE LUZ.....	31
CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DE PROJETO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DE SETORES INTENSIVOS EM MÃO DE OBRA	32
REMUNERAÇÃO MÉDIA DO BRASILEIRO NO SETOR PRIVADO AUMENTOU 3,6% EM 2023; PRINCIPAL GANHO FOI ENTRE HOMENS.....	34
GOVERNO ANUNCIA LEILÃO PARA CONTRATAR SISTEMAS DE ARMAZENAMENTO DE ENERGIA EM BATERIAS EM 2025	35
O ESTADO DE SÃO PAULO - SP	37
REVISÃO DE PLANOS DE PETROLEIRAS PARA AMPLIAR OFERTA DE GÁS NÃO FICA PRONTA NO ATUAL MANDATO DE LULA.....	37
HORÁRIO DE VERÃO VAI VOLTAR? VEJA ARGUMENTOS DE QUEM DEFENDE O RETORNO E DE QUEM É CONTRA	40
OPINIÃO - A PARALISAÇÃO DO PAC DE LULA TEM UM LADO BOM PARA O PAÍS – E ELE NÃO É DESPREZÍVEL.....	41
VALOR ECONÔMICO (SP)	44
CÂMARA CONCLUI APROVAÇÃO DE PROJETO QUE ESTABELECE COMPENSAÇÃO À DESONERAÇÃO DA FOLHA	44



INFORMS

INFORMATIVO - MERCOSHIPPING

Edição: 095/2024
Página 3 de 52
Data: 12/09/2024
www.mercoshipping.com.br
mercoshipping.com.br

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DE PROJETO DE COMPENSAÇÃO À DESONERAÇÃO DA FOLHA	46
HIDROVIA DO MADEIRA DEVE IR A LEILÃO EM 2025 COM TARIFA SETE VEZES MENOR QUE O ESPERADO	48
GOVERNO LULA ANUNCIA R\$ 650 MILHÕES PARA COMBATE À SECA NO AM, INCLUINDO PAVIMENTAR BR-319	49
PORTAL PORTOS E NAVIOS	50
CRONOGRAMA DA DUIMP COMEÇA EM 20 DIAS	50
BNDES APROVA R\$ 3,7 BILHÕES PARA TRANSPORTE DE MINÉRIOS EM HIDROVIAS	51
MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA	52
ESTE INFORMS TAMBÉM ESTÁ DISPONÍVEL NA MERCOSHIPPING.COM E NO LINKEDIN.COM	52

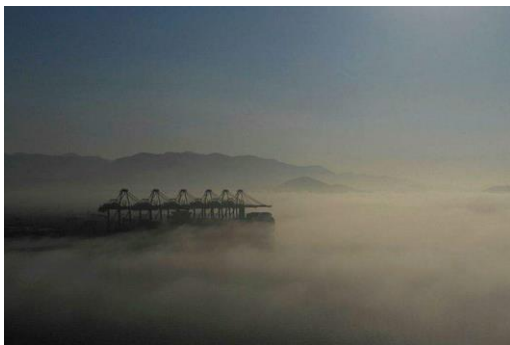


A TRIBUNA DIGITAL (SP)

NAVIOS PARADOS NO PORTO DE SANTOS POR CONDIÇÕES CLIMÁTICAS SÃO MULTADOS

Armadores têm prejuízo com porto fechado

Por Ted Sartori



Quando o canal é fechado por condições climáticas adversas, navios ampliam gastos para manter embarcação inoperante e são multados (Carlos Nogueira/Arquivo AT)

Os navios que são obrigados a ficar parados quando o canal de navegação do Porto de Santos é fechado por causa de nevoeiros ou outras condições climáticas adversas pagam aos terminais até R\$ 32 mil de multa por período adicional de seis horas. O cálculo foi feito por A Tribuna com base em números repassados pelo Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São

Paulo (Sindamar).

O presidente do Sindamar, José Roque, explica que o valor varia de acordo com o tipo de navio e da metodologia de cálculo usada para aplicação das multas por atraso na saída em cada terminal portuário. “Mas, de uma forma geral, as multas têm ficado em torno de três a quatro vezes o valor da atracação usual por período de seis horas”, afirma.

Para se ter uma ideia, uma atracação por esse período custa, normalmente, de R\$ 7 mil a R\$ 8 mil. Diante disso, a multa giraria de R\$ 21 mil a R\$ 32 mil.

José Roque salienta que as multas são aplicadas por qualquer tipo de atraso na saída do navio, incluindo pelo fechamento do Porto por tempo ruim (neblina, vento ou mar), além de outros fatores. E os prejuízos não atingem somente as embarcações que estão atracadas. “Os navios que permanecem na barra aguardando a atracação também são afetados com essas interdições e a fila aumenta diariamente”, acrescenta.

Além disso, Roque afirma que há um custo fixo do navio inoperante, que varia de US\$ 25 mil a US\$ 100 mil (R\$ 141,7 mil a R\$ 566,8 mil, ao câmbio de quarta,11) por dia. “São custos diários dos navios que o armador absorve. Gastos com alimentação, salários, combustível, além de redução de escalas no ano ou atrasos nas atracações posteriores. Não deixa de ser um prejuízo”, pontua.

Para o Sindamar, a situação é muito pior do que a relatada por A Tribuna na edição desta quarta-feira (11), a partir dos dados e da ótica da Autoridade Portuária de Santos (APS). A APS informou que as operações de cargas no Porto de Santos transcorrem sem impactos significativos em razão da neblina e do nevoeiro.

Números diferentes

Há diferença, inclusive, no número de horas em que o canal do complexo portuário santista ficou interrompido em 2024. Pelos cálculos da APS, até agosto tinham sido 161 horas e 30 minutos. Nos do Sindamar, são 186 horas e 55 minutos, distribuídas em 33 ocorrências. Caso seja incluído o mês atual, a entidade contabiliza, até o momento, 220 horas e 25 minutos espalhadas em 37 ocasiões de fechamento do Porto.

Apesar dos prejuízos de milhares de reais, o presidente do Sindamar afirma entender a necessidade do fechamento do canal. “Evita acidentes no Porto ou mesmo com os navios na barra, durante sua movimentação”, afirma.

Acima da normalidade

O meteorologista Guilherme Borges, do Instituto Climatempo, credita a constância de neblina e nevoeiro aos vários períodos de temperatura acima da normalidade, sem incluir as seguidas queimadas em diversos pontos do estado de São Paulo.

“O inverno teve períodos muito quentes e o escoamento do ar mais quente da região central brasileira sobre a água mais gelada do oceano favorece a ocorrência de neblina e nevoeiro. Se a gente colocar na balança esses eventos de calor mais presentes, como estão acontecendo hoje, são devido à mudança climática. Ela tem um papel, porque esses períodos de temperatura acima da normalidade não eram tão frequentes assim”, detalha.

A Autoridade Portuária de Santos disse que deve acompanhar estudos de outros órgãos a respeito do fenômeno, como o do Instituto Nacional de Pesquisas Espaciais (Inpe) é um deles. A APS não opinou sobre a possibilidade de influência das queimadas.

Fonte: A Tribuna Digital - SP

Data: 12/09/2024

“A REVOLUÇÃO TECNOLÓGICA TROUXE NOVAS OPORTUNIDADES”, AFIRMA PRESIDENTE DA FENAMAR

Marcelo Neri fala sobre como está o setor atualmente e de qual forma se prepara de olho no futuro

Por Ted Sartori



Marcelo Neri, presidente da Fenamar (Silvio Luiz/AT)

A Federação Nacional das Agências de Navegação Marítima (Fenamar) completou 35 anos no último sábado pensando no fortalecimento e nos desafios do agenciamento marítimo. Desde setembro de 2019, Marcelo Neri é o presidente da entidade, com quem A Tribuna conversou para saber como está o setor atualmente e de qual forma se prepara para o futuro.

Como nasceu a Fenamar e com qual objetivo?

Nascemos em uma assembleia de fundação, em 7 de setembro de 1989, no Mar Hotel em Recife, com apenas cinco sindicatos de agentes marítimos atuando. O objetivo foi fortalecer e unificar o setor marítimo nacional, mais especificamente o setor do agenciamento marítimo, promovendo o crescimento por intermédio do debate de ideias para a busca de nossos interesses em âmbito nacional. Uma Federação portanto, nos traria maior representatividade perante ao Poder Público e aos nossos pares da cadeia logística e de infraestrutura.

Como a Fenamar é formada atualmente e quais interesses defende?

A Fenamar, por intermédio de seus atuais 15 sindicatos, que representam mais de 500 empresas, serve de assessoria institucional a uma categoria patronal com mais de 11 mil profissionais espalhados pelo País, os quais, considerando os pré-requisitos e dinâmica dos trabalhos desenvolvidos, espelham um nível acima da média em termos de capital intelectual. Nossos sindicatos têm atuação local preponderante e servem de base sólida para que nós carreguemos os pleitos da categoria a Brasília. Estamos nos Estados do Amazonas, Pará, Maranhão, Rio Grande do Norte, Amapá, Pernambuco, Alagoas, Ceará, Bahia, Espírito Santo, Rio de Janeiro, São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul. A Fenamar, como já dito, também atua internacionalmente. Nossa filiação. em 1991, à Federation of National Associations of Ship Brokers and Agents (Fonasba, Federação de Associações Nacionais de Corretores de Navios e Agentes, em português), nossa Federação Mundial, entidade ligada a IMO (International Maritime Organization,



ou, em português, Organização Marítima Internacional), Unctad (United Nations Conference on Trade and Development, ou, em português, Conferência das Nações Unidas para o Comércio e Desenvolvimento) e outros proeminentes órgãos no exterior, elevou a Fenamar ao cenário internacional, permitindo que o Brasil fosse representado com autoridade e respeito nas discussões globais do setor marítimo. Podemos citar também nossa adesão à Confederação Nacional do Transporte (CNT) em 1992, que fortaleceu nossa presença no âmbito nacional, ampliando nossa capacidade de influenciar políticas públicas que afetam diretamente nossa categoria.

Como a entidade evoluiu ao longo desses 35 anos em termos de atuação?

Além dessa evolução de cinco para, hoje, 15 sindicatos de Norte a Sul do País, temos programado nossa próxima Assembleia Geral Extraordinária em Aracaju, onde estamos a caminho de fundar o 16º Sindicato no Estado de Sergipe. Nossa jornada não foi fácil. Enfrentamos desafios estruturais, financeiros e legislativos, com nossa fundação baseada em apenas cinco sindicatos, o que nos exigiu determinação e visão estratégica de um futuro a ser conquistado. Um exemplo disso foi a criação e a implementação de um sistema de arrecadação que garantisse a sustentação de nossas atividades, estabelecendo, desde então, uma base sólida para nossa atuação.

No que consistiu essa atuação?

Foi nesse período que iniciamos nossa luta pela modernização do setor, com destaque para a participação ativa na formulação da Lei de Modernização dos Portos, um marco legal que transformou a operação portuária no Brasil. Participamos também ativamente junto ao Governo de todo processo do Porto Sem Papel. Dentre outras lutas da categoria, tivemos também atuação firme e decidida em questões tributárias, como a defesa contra a bitributação e a luta pela justiça na cobrança do Adicional de Tarifa Portuária (ATP), provas de nosso compromisso inabalável com a defesa dos interesses de nossos associados. A Fenamar esteve também muito atuante para garantir que nossa categoria de agentes marítimos fosse considerada de essencialidade durante a pandemia, já que nenhum navio entra, opera e sai dos portos brasileiros sem a atuação dos agentes marítimos. Isto foi imperativo para que os portos não parassem na época do Covid-19.

E atualmente?

Hoje nós estamos sempre atentos nas questões de inovações e novas tecnologias, procurando não somente acompanhar, colaborar e capacitar nossa categoria para atender os novos sistemas de logística que evoluem ano a ano, mas também cooperar, através de nossa rede internacional de filiações a outras entidades, com parcerias e contatos, a fim de trazer ao Brasil o benchmark necessário para as melhores práticas de mercado.

Quais as principais ações e projetos da Fenamar atualmente?

Temos colaborado também com a nova comissão para a revisão do marco legal dos portos, sugerindo algumas alterações pertinentes em relação a nossa categoria que melhora nossa atuação no setor e por consequência o esta área de mercado como um todo, principalmente no tocante a insegurança jurídica. Um dos pontos centrais também é a descentralização de algumas decisões, dando mais autonomia às autoridades portuárias locais, como a questão da deliberação dos CAPs locais (Conselhos de Autoridade Portuária). Essa mudança visa reduzir a burocracia e aumentar a eficiência das operações.

Quais são os planos da Fenamar para o futuro, tanto em termos de atuação no setor quanto em termos da própria entidade?

Olhamos para o futuro, conscientes de que os desafios continuam e que precisamos nos preparar para um mundo em constante mudança. A revolução tecnológica, com os novos sistemas burocráticos e de logística cada vez mais desafiadores, trouxeram novas oportunidades e também novas responsabilidades. Estamos atentos a isto no sentido de fazer toda a expertise dos agentes marítimos notória para que os entes públicos e privados tenham claro o quanto podemos auxiliar nas melhorias que o setor necessita tanto na parte técnica, quanto nas questões de inteligência de mercado. Temos muitos projetos para a categoria, mas um que poderia destacar é o plano de nossa entidade em relação a uma possível regulamentação da categoria, cujo pontapé inicial se deu durante nosso último encontro jurídico em São Paulo e em nossa última Assembleia Geral

Extraordinária em Pernambuco, onde conseguimos o aval unânime para darmos sequência aos estudos e elaboração de um projeto de lei. Temos muito o que fazer pelos próximos 35 anos.

Fonte: *A Tribuna Digital - SP*

Data: 12/09/2024



ME – MOVIMENTO ECONÔMICO

LEILÃO DA CONCESSÃO DE SANEAMENTO DE PE DEVE OCORRER NO 1º SEMESTRE DE 2025

A concessão será parcial e o operador privado vai fazer a distribuição de água e o serviço de saneamento. O Estado continuará fazendo o tratamento da água

Por *Angela Fernanda Belfort* - angela.belfort@movimentoeconomico.com.br



Em Pernambuco, a concessão será para a distribuição de água e o esgotamento sanitário. Foto: Dênio Simões/ MDR

Até o primeiro semestre de 2025, deve acontecer o leilão que vai escolher um operador privado para a concessão que vai explorar o serviço de distribuição de água e esgotamento sanitário em Pernambuco, segundo o secretário de Projetos Estratégicos do Estado, Rodrigo Ribeiro. Uma equipe do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) concluiu parte dos estudos que levantaram as informações a

serem usadas na modelagem da concessão.

“A concessão é um contrato de longo prazo com a prestação do serviço e investimentos estabelecidos. Será um contrato gerido pelo Estado que vai fazer a gestão do contrato que terá metas e indicadores”, define Rodrigo Ribeiro. E acrescenta: “O estudo do BNDES é mais um esforço de encontrar alternativas que resolvam, em definitivo, o abastecimento de água e o esgotamento sanitário”.

Na futura concessão, a produção da água e o seu tratamento vão continuar com a Compesa, que pertence ao Governo de Pernambuco. A futura concessão está sendo vista pela gestão estadual como um meio para alavancar investimentos, fazendo com que o Estado cumpra as metas do Marco Legal do Saneamento Básico que prevê uma cobertura de 99% dos serviços de distribuição de água e esgotamento sanitário até 2033. Hoje, Pernambuco tem uma cobertura de 87% na distribuição de água, mas não há regularidade do serviço em muitos municípios.

Detalhes da futura concessão

“Foi concluída uma primeira parte importante para quem nos contratou que foi o governo de Pernambuco. Apresentamos alguns cenários de uma concessão parcial, no qual a Compesa vai permanecer como produtora de água tratada”, explica a superintendente da Área de Soluções para Cidades do BNDES, Luciene Machado. A próxima etapa inclui a realização das consultas públicas até o final deste ano, caso a gestão estadual entenda que tem um bom projeto para fazer a concessão.

Depois disso, será definido o modelo da concessão e o detalhamento do edital do leilão de concessão e os seus anexos, que vão incluir “tudo que vai reger a relação entre o poder concedente” – que é o Estado de Pernambuco – e o prestador do serviço privado. Estes documentos também terão que passar pelo Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco.

Até agora, a expectativa é de que a futura concessão divida Pernambuco em duas macrorregiões: a Região Metropolitana do Recife (RMR) – Pajeú, composta por 160 municípios, localizados no Grande

Recife, Agreste e uma parte do Sertão; e a segunda microrregião que inclui Petrolina e mais 23 municípios. A Parceria Público-Privada (PPP) que vai implantar o tratamento de esgoto na RMR mais Goiana continuará em curso e o serviço de esgotamento desta região será feito pela PPP.

“Este número ainda não está fechado, mas a área da concessão deve receber um volume de investimentos de cerca de R\$ 20 bilhões concentrados em cinco anos, o que vai trazer um impacto na economia local”, afirma a chefe do Departamento de Estruturação de Soluções de Saneamento do BNDES, Luciana Capanema. Segundo ela, os recursos vão incluir ações para reduzir a intermitência no abastecimento de água, preservação dos mananciais, entre outras.

Fonte: ME – Movimento Econômico

Data: 12/09/2024

GOV.BR – MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES - DF

FERROVIAS - SECRETÁRIO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO PARTICIPA DE DEBATE SOBRE O SETOR NA CÂMARA DOS DEPUTADOS

“Nosso objetivo é reduzir o custo do frete para o empresário, tornando o país mais competitivo no mercado internacional”, enfatizou Leonardo Ribeiro



Foto: Pamela Santos

"Valorizar o ativo público e promover um diálogo alinhado entre o governo e a iniciativa privada é fundamental para o desenvolvimento ferroviário." A declaração foi feita pelo secretário Nacional de Transporte Ferroviário, Leonardo Ribeiro, durante uma audiência pública na Câmara dos Deputados, nesta quarta-feira (11).

O debate abordou a concentração das operações ferroviárias no Brasil, e Ribeiro destacou que o monopólio no setor é uma falha de mercado que decorre das características da infraestrutura ferroviária, que envolve elevados custos e barreiras de estrada. Segundo ele, essa situação não é exclusiva do Brasil.

"O papel do Estado é criar políticas públicas para mitigar essas falhas de mercado, permitindo que o setor opere de forma eficiente, com viabilidade dos projetos privados sem lucros exorbitantes. Nosso objetivo é reduzir o custo do frete para o empresário, tornando o país mais competitivo no mercado internacional", enfatizou o secretário.

Ações em andamento

Ribeiro detalhou as iniciativas que o Ministério dos Transportes tem adotado para incentivar a competição no setor ferroviário. Ele destacou três frentes principais: o aperfeiçoamento da legislação, incentivos públicos para destravar o investimento privado e a elaboração de bons projetos a partir de estudos de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

Entre as principais medidas, estão:

- Portaria 532: Renovações antecipadas das concessões, estabelecendo novas diretrizes e critérios objetivos para prorrogações, com foco na vantajosidade e no fomento à indústria ferroviária.
- Portaria de Interoperabilidade: Desenvolvimento de políticas para garantir concorrência e acesso aberto entre as malhas sem comprometer a viabilidade das operações.



- Política Nacional de Passageiros: A minuta do decreto referente à política de transporte de passageiros será encaminhada à Casa Civil, após os avanços dos projetos coordenados pela Infra S.A.
- Otimizações contratuais: Contratos com grandes players como Rumo, Vale e MRS estão sendo revisados com o objetivo de gerar contratos mais eficientes e novos recursos para financiar um plano nacional de desenvolvimento ferroviário.
- Formação de um inédito banco de projetos demonstrando as necessidades de financiamento dos projetos.

"Tradicionalmente, realizávamos obras públicas para depois conceder. Hoje, o cenário mudou. Aprendemos que é possível realizar leilões com aporte, garantindo maior taxa interna de retorno dos projetos. A combinação de investimentos públicos e privados, com responsabilidade fiscal, é um fator chave para ampliar a participação do setor ferroviário na matriz de transporte", concluiu Ribeiro.

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

Data: 12/09/2024

AVISO DE PAUTA - RENAN FILHO VISTORIA RETOMADA DE OBRAS NOS DOIS PRINCIPAIS CENTROS URBANOS DA PARAÍBA

Adequação e duplicação de trecho da rodovia BR-230 são demanda antiga da população tanto da região metropolitana de João Pessoa quanto de Campina Grande

O ministro dos Transportes, Renan Filho, vai a Paraíba nesta sexta-feira (13) para vistoriar o andamento das obras conduzidas pelo ministério na BR-230. Uma das visitas técnicas será ao viaduto do entroncamento da BR-230 com a BR-104, parte do pacote de duplicações de pista entre Campina Grande e o município de Pocinhos (Farinha). As obras foram prometidas em gestões anteriores e bastante demandadas pela população local.

O trecho com duplicações se estende por 31,6 quilômetros. Apesar da ordem de serviço ter sido assinada em maio de 2022, as obras não avançaram por falta de priorização de recursos. Em 2023, o Ministério dos Transportes intensificou o andamento do projeto.

Ainda no mesmo dia, Renan Filho inspeciona a adequação da rodovia no trecho entre Cabedelo e Oitizeiro, na região metropolitana de João Pessoa. A adequação tem 28 quilômetros de extensão. As obras haviam sido contratadas em 2017, mas o acordo foi rescindido em 2022, sem a conclusão do trecho. Em 2023, o Ministério dos Transportes firmou um novo contrato para a entrega dos serviços até o final do ano.

Cobertura de imprensa

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

Serviço - Visita Técnica em Campina Grande

O quê: Visita Técnica ao viaduto da BR-104/BR-230

Quando: Sexta-feira (13), às 11h30

Onde: Entroncamento da BR-104/BR-230

Serviço - Visita Técnica em Cabedelo

O quê: Vistoria de obras da BR-230 entre Cabedelo e Oitizeiro

Quando: Sexta-feira, 13, às 15h30

Onde: BR-230, Km 02 (próximo ao Povoado Renascer)

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

Data: 12/09/2024



PORTAL PORTO GENTE

DEPOIS DE 60 ANOS, PORTO DE SÃO SEBASTIÃO FAZ RETOMADA HISTÓRICA COM NOVO TRANSPORTE DE CAFÉ

Redação Portogente

Carga de 8.000 toneladas sai do litoral de SP com destino à Alemanha

O Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo, realizou nesta segunda-feira, 9 de setembro, a primeira operação de café para exportação depois de mais de 60 anos sem movimentações deste tipo. Por meio da Seaforte, empresa do grupo paranaense FTSp, a Companhia Docas de São Sebastião voltou a ter café na lista de produtos para exportação.

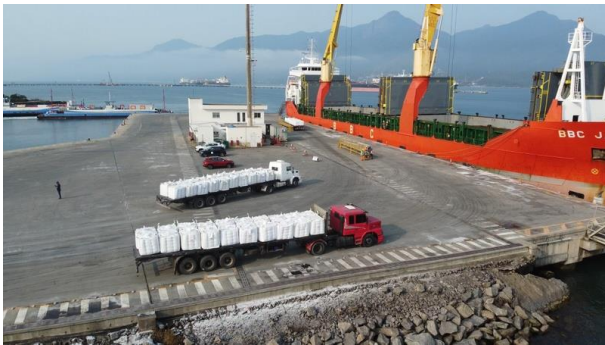


Foto: Divulgação

Mais de 8.000 toneladas de café verde produzidos em Minas Gerais e São Paulo foram embarcadas com destino à Alemanha. A última operação do setor cafeeiro feita no Porto de São Sebastião havia ocorrido na década de 1960.

"Operar esta carga depois de tantos anos em nosso Porto reafirma o nosso compromisso de trabalhar com os operadores portuários e propiciar condições

para que novas cargas sejam captadas e consolidadas. Continuamos confiantes e trabalhando para manter a atratividade do Porto de São Sebastião", disse o diretor-presidente da Docas de São Sebastião, Ernesto Sampaio.

O Brasil é o maior exportador de café do mundo. O país é responsável por quase 40% de toda a produção global e a expectativa para a safra 2023/2024 é de mais de 66 milhões de sacas.

"Para nós, brasileiros, o café é um produto que dá muito orgulho. Sabemos da qualidade que o coloca como o melhor café do mundo. A FTSp tem como marca a diversificação nas operações. Esta em São Sebastião é uma quebra de paradigma em um curto espaço de tempo. Então, para nós, é muito importante a retomada desse tipo de operação que há muito tempo não era realizada", avalia o CEO da FTSp, Andre Maragliano.

FTSp

"A FTSp é um grupo de empresas especializadas em oferecer soluções logísticas integradas. Com um histórico sólido, serviços especializados e customizados, nossas empresas possuem expertise para atender os clientes de ponta a ponta em cada operação, seja no agenciamento marítimo, em operações portuárias, armazenagem, envase de produtos, transporte rodoviário e demais serviços como limpeza dos caminhões e classificação de cargas." Destaca o Diretor de Logística da FTSPAR, Rafael Moura.

SEAFORTE

Localizada em São Sebastião, no litoral Norte do Estado de São Paulo, a Seaforte Operações Portuárias é especializada em serviços de importação e exportação de granéis sólidos, minerais e vegetais e carga geral, com especialidade na exportação de açúcar a granel e ensacado.

PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

É um porto público, administrado pela Companhia Docas de São Sebastião, empresa vinculada à Secretaria de Meio Ambiente, Infraestrutura e Logística do Estado de São Paulo (Semil). Tem uma configuração de acesso que o coloca como a terceira melhor região portuária do mundo.

O Porto de São Sebastião tem acesso facilitado por meio da rodovia dos Tamoios, que está interligada aos principais acessos do estado de São Paulo, e também pela proximidade com a malha ferroviária e o Aeroporto Internacional de São José dos Campos.

Os principais produtos de importação são barrilha, sulfato de sódio, malte, cevada, trigo, produtos siderúrgicos, máquinas e equipamentos, bobinas de fio de aço e cargas gerais.

Já na exportação, as principais cargas operadas são açúcar a granel e ensacado, veículos, peças, máquinas e equipamentos, virtualhas, produtos siderúrgicos e cargas gerais.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 12/09/2024

GOVERNO FEDERAL E APS AGUARDAM AUDIÊNCIAS E LICENÇAS PARA PUBLICAR EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Redação Portogente

Presidente Pomini apoia aprovação, pela Alesp, da parceria Estado/União, que permitirá aporte de 50% de cada participante

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, aguarda e apoia a aprovação, pela Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo (Alesp), do projeto que ratifica a parceria entre o Governo do Estado de São Paulo e o Governo Federal para a construção do túnel Santos-Guarujá. O projeto, uma vez aprovado, permitirá o aporte, pelo Governo Federal, de 50% dos recursos para a obra, esperada há 98 anos. O investimento estimado é de R\$ 6 bilhões.

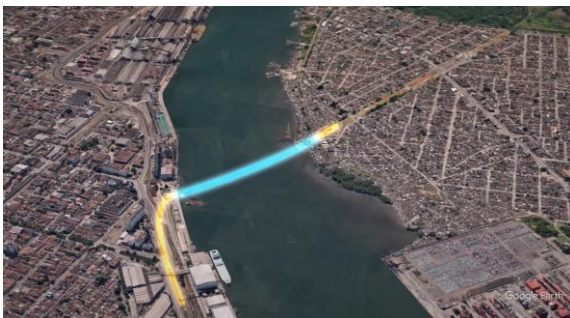


Foto: Divulgação

Esta aprovação na Alesp, como também a realização das audiências públicas e a concessão das licenças ambientais, são essenciais para o andamento do cronograma do túnel, feito pela APS, que resultará, no começo do ano que vem, na publicação, pelo Governo Federal e APS, do edital para a construção do túnel.

Os próximos passos, como previsto no Acordo de Cooperação Técnica entre Estado e União, são as audiências públicas e a expedição da licença.

"O Governo Federal e a APS aguardam, contribuem, apoiam e se preparam para a publicação do edital internacional que viabilizará a ligação que beneficiará toda a comunidade portuária, a população da Baixada Santista, Litoral e também os milhares de paulistanos que frequentam a região", afirmou o presidente Anderson Pomini.

As audiências dos aspectos ambientais do túnel serão dias 9 de outubro, às 17 horas, no Teatro Guarany (Praça dos Andradas, 100, Centro), em Santos, e 10 de outubro, também às 17 horas, no Teatro Procópio Ferreira (Avenida D. Pedro, 1.350, Bairro Tejereba), em Guarujá.

Edital em março

Após as audiências, a expectativa é a expedição da licença ambiental no mês de novembro. Já no mês de março de 2025 se dará a publicação do edital pelo Ministério de Portos e Aeroportos, com apoio da APS. O cronograma prevê a realização da licitação em julho, de forma que as obras possam ter início no segundo semestre do ano que vem.

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 12/09/2024

ALGO MUITO ERRANTE E POUCO PLANO

Editorial Portogente

Chegou a hora de ressignificar o termo 'planeta', pelo menos em relação à nossa errante Geos (Terra), pois o passeio já não é mais agradável, por conta dos erros que a Humanidade insiste em cometer

Apesar do nome lembrar algo plano, muito alegrando os terraplanistas, a etimologia nos recorda que o vocábulo grego que lhe deu origem, 'planetai' tem o significado de 'errante'. Essa mesma palavra helênica tem ancestral de origem desconhecida, 'planasthai', com o mesmo sentido de 'passear' pelo universo. Chegou a hora de ressignificar o termo 'planeta', pelo menos em relação à nossa errante Geos (Terra), pois o passeio já não é mais agradável, por conta dos erros que a Humanidade insiste em cometer.



Antigo jornal santista 'Expresso Popular' de 7/4/2015 reflete a demora na resposta das autoridades à catástrofe: "Passadas mais de 100 horas..." / Foto: Reprodução parcial da capa

Veja mais: Aquecimento global pode causar mais situações de clima extremo - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/meio-ambiente/80615-aquecimento-global-pode-causar-mais-situacoes-de-clima-extremo>

Há décadas, foram minuciosamente previstas as consequências do Aquecimento Global. Para os terraplanistas, nem existe globo, quanto mais o tal aquecimento (reduzido a um simples ciclo milenar, alternando-se com as eras glaciais). Com base neste conceito distorcido, praticamente nada se faz para evitar o desastre, que se aproxima a cada dia mais rapidamente.

Veja mais: Aquecimento global: o que é a era da ebulição?

<https://www.nationalgeographicbrasil.com/meio-ambiente/2023/07/aquecimento-global-o-que-e-a-era-da-ebulicao>

Os desastres climáticos que estamos enfrentando em escala planetária mostram que não basta apontar fatos e provas evidentes para que o mundo se mexa. É preciso pressionar continuamente a tecla do alerta, até que os centros do poder decisório se sintam suficientemente desconfortáveis para ter a vontade de mudar algo. E ainda assim, eles (pessoas e países) vão priorizar interesses próprios, será preciso demonstrar que a inação lhes trará prejuízo direto (eleitoral, financeiro, na carreira, no poder...) e também mostrar que as ações não podem mais esperar, senão todos se acomodam.

Veja mais: Região quase teve um aeroporto internacional

<https://www.novomilenio.inf.br/quarujá/gh006.htm>

Esse padrão global de inação se repete em termos locais. Podíamos falar do projeto centenário da ligação Santos-Guarujá (divulgado em... 19/1/1927!). Podíamos abordar a questão do aeroporto de Guarujá, que já era sonhado em... 19/10/1919! Mais recentes são ideias que não saem do papel (ou das maquetes), como as do porto 'offshore' e do cuidado com as instalações de movimentação e manipulação de combustíveis e outros produtos químicos.

Veja mais: Debater a cidade-porto de Santos como tema eleitoral

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/116059-debater-a-cidade-porto-de-santos-como-tema-eleitoral>

Tais padrões de inação podem ser observados na Baixada Santista pelas reações como o esquecimento da série de denúncias de 1984/85 sobre o estado dos dutos para líquidos e gases



perigosos entre o porto e a serra do mar. O que foi feito para evitar novos incêndios como os que fecharam a entrada de Santos e os acessos ao porto por mais de nove dias seguidos, em 2015? Será que a Cetesb está agora preparada para registrar corretamente a poluição do ar no porto após o vexame de dizer que estava tudo bem durante aquela catástrofe? (Só cinco dias depois do início do incêndio na Ultracargo, a Cetesb admitiu, às 10h22 de 7/4/2015, estar mudando sua estação telemétrica da Ponta da Praia para local mais próximo do incêndio, no bairro do Bom Retiro).

Veja mais: Report of Particulate Matter Emissions During the 2015 Fire at Fuel Tanks in Santos, Brazil

<https://journals.sagepub.com/doi/epdf/10.1177/1178622120971251>

Temos eleições municipais à frente. É fácil arrancar promessas que só servem para agradar eleitor e obter seu voto - logo serão esquecidas, pois na maioria dos casos não passam disso: meras promessas, destinadas ao esquecimento. Quantas vezes temos um candidato que, após eleito, não vai logo se compor com seus pares, aceitando alegremente seus conselhos para "não mexer nesse vespeiro"...? Quantos estão mexendo ou pretendem mexer no vespeiro do navio-bomba de gás estacionado no porto, que pode explodir a qualquer momento, cancelando do mapa toda a Baixada Santista?

Veja mais: Santos sob a ameaça do navio-bomba; quem lucra com isso? - Portogente

<https://portogente.com.br/noticias/dia-a-dia/115832-quem-lucra-com-o-navio-bomba-e-quem-e-ameacado>

Sempre existem caciques com interesses "diferentes", que não podem ser contrariados. Então, só para mais uma vez lembrar: a Baixada Santista está há décadas sentada em bombas e, por muita sorte, apenas se chamuscou com um incêndiozinho aqui, outro acolá (leia-se na 'clave' da ironia). Logo, alguém vai dizer que Vila Socó nunca existiu, apesar das evidências da tragédia. Bom lembrar que 'holocausto' é palavra surgida no século XIII, derivada dos gregos 'holo' (inteiro) e 'kaustós' (queimado). Queimado por inteiro.

Veja mais (e reflita com atenção): Fogo! A Baixada Santista corre perigo?

<https://www.novomilenio.inf.br/santos/h0078.htm>

Fonte: Portal Porto Gente

Data: 12/09/2024



BE NEWS – BRASIL EXPORT

EDITORIAL – BR-319: UMA PROMESSA DE DESENVOLVIMENTO E CONECTIVIDADE PARA A AMAZÔNIA

DA REDAÇÃO redacao@portalbenews.com.br

A decisão do Governo Federal de retomar as obras de pavimentação da BR-319, medida adotada para melhorar o acesso a Manaus (AM), que sofre com a seca dos rios e a restrição à navegação, representa um avanço significativo para o desenvolvimento da região amazônica. A assinatura da ordem de serviço para o início imediato dos trabalhos nos primeiros 20 quilômetros do trecho C demonstra a necessidade de se garantir a infraestrutura necessária para conectar as comunidades isoladas e promover o desenvolvimento econômico da região.

A crise hídrica que assola o Amazonas, com a seca prolongada e a queda drástica dos níveis dos rios, expôs a fragilidade da região e a necessidade urgente de alternativas de transporte. A pavimentação da BR-319 se configura como uma solução crucial para garantir o acesso de comunidades ribeirinhas e indígenas a serviços básicos como saúde, educação e abastecimento, especialmente durante períodos de estiagem.



Além de atender a uma demanda imediata, a conclusão da BR-319 trará benefícios de longo prazo para a região. A rodovia facilitará o escoamento da produção agrícola e mineral, impulsionando a economia local e gerando empregos. A melhoria da infraestrutura também poderá atrair investimentos para a região, estimulando o desenvolvimento de novas atividades econômicas e promovendo a integração da Amazônia ao restante do País.

É importante destacar que a pavimentação da BR-319 deve ser realizada de forma sustentável, minimizando os impactos ambientais. A região amazônica abriga uma rica biodiversidade e é fundamental que as obras sejam realizadas com o uso de tecnologias limpas e com o respeito aos ecossistemas locais.

A retomada das obras da BR-319 é um passo importante para a superação dos desafios históricos enfrentados pela região amazônica. Ao garantir o acesso das comunidades isoladas e promover o desenvolvimento econômico da região, o Governo demonstra seu compromisso com a construção de um país mais justo e equânime. Mas é preciso ressaltar que a pavimentação da rodovia é apenas uma parte da solução para os problemas da Amazônia. É fundamental que a União continue investindo em outras áreas, como a proteção ambiental, a promoção do desenvolvimento sustentável e a valorização dos povos indígenas e comunidades tradicionais.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

NACIONAL - HUB – CURTAS

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

ALTA NAS OPERAÇÕES 1

Os portos públicos apresentaram um aumento de 6,02% na movimentação do mês de julho deste ano, atingindo 43,22 milhões de toneladas de cargas, segundo os dados do Estatístico Aquaviário da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A movimentação portuária total para o mês foi de 118,96 milhões de toneladas de cargas, um crescimento de 1,38% em comparação com o mesmo período do ano passado. No acumulado do ano, o aumento na movimentação foi de 3,96% (764,7 milhões) frente aos sete primeiros meses de 2023.

ALTA NAS OPERAÇÕES 2

No mês, as cargas que apresentaram maior crescimento percentual, na movimentação portuária total, foram o trigo (+59,75%), o açúcar (+22,18%) e os adubos fertilizantes (+18,55%), segundo levantamento da Antaq. Em relação às cargas containerizadas, a movimentação de julho atingiu 13,34 milhões de toneladas, um aumento de 17,98% em comparação com o mesmo período do ano passado, representando 1,2 milhão de TEUs. Desse total, 9,04 milhões de toneladas foram movimentadas em longo curso e 4,16 milhões por cabotagem.

ALTA NAS OPERAÇÕES 3

Os grânéis sólidos apresentaram crescimento de 1,6% frente a julho de 2023. Foram 73,45 milhões de toneladas registradas no sétimo mês do ano. Carga geral também teve crescimento durante o mês de julho com 11,74%, o que representa uma movimentação de 5,2 milhões de toneladas de cargas. Por sua vez, grânéis líquidos movimentaram 26,96 milhões de toneladas (-7,29%).

ALTA NAS OPERAÇÕES 4

A movimentação de cargas de longo curso foi de 85,51 milhões de toneladas no sétimo mês de 2024, apresentando crescimento de 3,21% em comparação com o mesmo período do ano passado. A cabotagem apresentou uma queda de 1,71% em comparação com o mesmo período do ano passado, atingindo uma movimentação de 25,29 milhões de toneladas. As operações de carga em navegação interior apresentaram recuo de 6,33%, totalizando 7,92 milhões de toneladas movimentadas.

ALTA NAS OPERAÇÕES 5

Entre os 10 portos públicos que mais movimentam no país, o com maior crescimento em julho foi o Porto do Rio Grande (RS). O aumento foi de 34,01%, em comparação com julho de 2023, e a movimentação atingiu 2,74 milhões. Seguido pelo Porto de Suape (PE) com um acréscimo de 18,76% (2,28 milhões) e o Porto de Itaguaí (RJ) com 14,1% (6,02 milhões).

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

REGIÃO NORTE - ANTAQ DISPONIBILIZA DOCUMENTOS PARA CONCESSÃO DA HIDROVIA RIO MADEIRA

Objetivo da agência é fazer rodadas de reuniões com os interessados no projeto antes da abertura do período de audiência pública

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



Com a concessão da hidrovia do Rio Madeira, a Antaq espera evitar o desabastecimento de combustíveis e reduzir a quase zero o risco de desabastecimento de produtos em Rondônia - Foto: Divulgação/Antaq

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) publicou os documentos relativos ao projeto de concessão da Hidrovia do Rio Madeira.

O objetivo da Agência é fazer rodadas de reuniões com os interessados no projeto antes da abertura do período de audiência pública, a fim de tornar a concessão mais adequada e atrativa para o mercado, para o setor e para a população.

Desde o início do processo da licitação, a Antaq realizou visitas técnicas à hidrovia e promoveu reuniões e diálogos para escutar a população e o setor acerca do projeto de concessão.

Com a concessão, o órgão espera evitar o desabastecimento de combustíveis e reduzir a quase zero o risco de desabastecimento de produtos em Rondônia. Isso porque a Hidrovia do Rio Madeira é responsável pelo transporte desses insumos para o estado.

Além disso, com a garantia dos investimentos em manutenção da via, será possível transportar carga por mais tempo, inclusive no período da seca, e o recebimento de embarcações maiores e com mais quantidades de cargas. Neste período, a profundidade mínima do Rio Madeira será de 3,5 metros (com um calado de 3 metros).

Com a manutenção do calado e a sinalização adequada, o transportador de carga terá um ganho de eficiência tendo em vista que as embarcações poderão trafegar à noite e com mais carga durante a seca. Com esse ganho de eficiência, a Antaq estima uma redução do custo das empresas de navegação em torno de 24%, frente a uma tarifa de menos de um real por tonelada.

A Hidrovia do Rio Madeira também é rota fundamental para o escoamento da produção de grãos dos estados do Mato Grosso e de Rondônia, bem como para o deslocamento de passageiros na região. Além disso, pelo projeto, a hidrovia vai movimentar principalmente soja; milho; grãos líquidos e combustíveis; veículos; fertilizantes; contêineres; e outras cargas gerais.

Tarifa baixa e gratuita

Na modelagem ficou definido que somente será feita a cobrança de tarifa para a movimentação de cargas quando a concessionária começar a prestar o serviço. Em relação ao transporte de passageiros e a pequenas embarcações não haverá cobrança de tarifa.

A previsão de tarifa, pré-leilão, é de R\$0,80 por tonelada de cargas. O critério de licitação será menor tarifa, por isso esse valor poderá ser reduzido.

O investimento direto estimado para os 12 anos de concessão é de R\$ 109 milhões, a previsão de Opex é de R\$ 477,73 milhões. Além disso, será feito um aporte de R\$ 561,35 milhões da venda da Eletrobras ao projeto.

A Hidrovia do Rio Madeira compreende o trecho entre Porto Velho e sua foz, abrangendo os estados de Rondônia e Amazonas, com extensão de 1.075 km. Com a concessão será possível gerar emprego e renda de maneira sustentável para a região.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

NACIONAL - AGÊNCIA REALIZA REUNIÃO PARTICIPATIVA PARA DISCUTIR AGENDA REGULATÓRIA

Encontro será presencial, em São Paulo, no próximo dia 17 de setembro

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A Agenda Regulatória 2025-2028 é uma ferramenta de planejamento e priorização das ações da Antaq, promovendo transparência e previsibilidade nas atividades regulatórias (Foto: Divulgação)

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) realizará uma reunião presencial no próximo dia 17, às 14h30, em São Paulo, para discutir e receber contribuições sobre a Proposta de Agenda Regulatória 2025-2028. O encontro ocorrerá no espaço executivo da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) e terá como foco temas relacionados às instalações portuárias.

Este será o segundo de três encontros previstos. A próxima reunião acontecerá em Manaus (AM), no dia 3 de outubro, com ênfase na navegação interior. O primeiro encontro foi realizado no Rio de Janeiro (RJ) no último dia 3.

A Agenda Regulatória 2025-2028 é uma ferramenta de planejamento e priorização das ações da Antaq, promovendo transparência e previsibilidade nas atividades regulatórias. Os documentos técnicos relacionados estão disponíveis no site da Antaq (www.gov.br/antaaq). A reunião será transmitida ao vivo pelo canal da Antaq no YouTube, e não é necessário se inscrever para acompanhar online.

Além disso, o evento aceitará contribuições para a Agenda de Avaliação de Resultado Regulatório (ARR) 2023-2026. Para a participação presencial, estão disponíveis 50 vagas, com prioridade para os inscritos que desejam se manifestar oralmente. As inscrições serão feitas diretamente na recepção do espaço executivo da Fiesp.

As contribuições para a Agenda Regulatória 2025-2028 e para a ARR 2023-2026 poderão ser enviadas até o dia 4 de outubro, às 23h59. Mais informações estão disponíveis no site da Antaq.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

REGIÃO NORTE - GOVERNO FEDERAL ANUNCIA RETOMADA DE OBRAS NA BR-319

Em visita ao Amazonas, Lula assinou a ordem de serviço para início imediato dos trabalhos nos primeiros 20 quilômetros da via

Da Redação redacao.jornal@redenenews.com.br



A BR-319/AM/RO liga Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia. Já o segmento a ser pavimentado vai do km 198 ao km 250 e possui licença ambiental. Serão investidos R\$157,5 milhões para realização dos trabalhos. Foto: Divulgação/DNIT

O Governo Federal decidiu autorizar as obras de pavimentação do trecho C da BR-319/AM/RO. Durante visita ao estado, na terça-feira (10), o presidente Lula assinou a ordem de serviço para início imediato dos trabalhos nos primeiros 20 quilômetros deste segmento. Nos próximos dias será lançado edital para licitar as obras de mais 32 quilômetros, totalizando 52 quilômetros de asfaltamento.

A população amazonense depende prioritariamente do rio para se deslocar, mas devido à seca que atinge a região diversas cidades e comunidades indígenas e ribeirinhas ficaram completamente isoladas. Por isso, o início das obras é considerado pelo governo um forma de também combater de forma imediata a emergência climática que atinge o Amazonas.

A BR-319/AM/RO liga Manaus, no Amazonas, a Porto Velho, em Rondônia. Já o segmento a ser pavimentado vai do km 198 ao km 250 e possui licença ambiental. Serão investidos R\$157,5 milhões para realização dos trabalhos. Esse pedaço da estrada é conhecido como Trecho C – ou Lote Charlie – e amplia a conexão com a capital, Manaus, permitindo mais rapidez para acesso a suprimentos e saúde. Ele antecede o chamado Trecho do Meio, que adentra pela região mais densa da floresta amazônica.

“Neste país, ninguém será esquecido pela sua condição social. Eu vou cuidar primeiro daqueles que mais necessitam neste país, das pessoas mais afastadas. Eu ouvi hoje pessoas dizendo que o último médico que passou lá foi em fevereiro, que as crianças estão com dificuldade de ir na escola porque o rio baixou”, disse o presidente Lula.

O Amazonas vive uma severa crise hídrica. Na última segunda-feira (9) o nível do Rio Negro, por exemplo, atingiu 17,73 metros conforme dados da Defesa Civil do estado, tendo baixado 25 centímetros em 24 horas em Manaus, e dois metros em apenas nove dias. Outro importante rio, o Solimões atingiu seu menor nível de menos 135 centímetros, na terça-feira (3), em Tabatinga.

Este cenário foi ressaltado pela ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, durante a assinatura da ordem de serviço. “Neste momento estamos vivendo uma junção perversa de alguns fatores que combinados estão criando esta situação. O primeiro é a mudança do clima que está mudando o regime de chuvas, o período de seca e de cheias. Ao lado de tudo isso temos o problema do desmatamento e das queimadas que agravam ainda mais essa situação”, disse.

Atualmente, o Amazonas e Amapá, são os únicos estados do Brasil completamente desconectados da malha viária do restante do país.

O projeto da BR-319/AM/RO responde a parte deste isolamento histórico.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

NACIONAL - CONSELHO NACIONAL DO BRASIL EXPORT SE REÚNE PARA DEBATER PRÓXIMOS FÓRUNS

Colegiado discutiu os últimos detalhes do Sudeste Export e do Bahia Export, que serão realizados neste mês

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



Reunidos em Brasília, os membros do Conselho Nacional alinharam os últimos detalhes para o Sudeste Export, nos dias 16 e 17, e do Bahia Export, nos dias 26 e 27 deste mês (Foto: Reprodução/TV BE News)

O Conselho Nacional do Brasil Export se reuniu na quarta-feira (11), em Brasília (DF), para discutir os próximos dois fóruns regionais promovidos pelo grupo. O Sudeste Export ocorrerá em São Paulo nos próximos dias 16 e 17, enquanto a primeira edição do Bahia Export será realizada em Salvador nos dias 26 e 27 deste mês.

Após visitar quatro outras áreas da região nos últimos anos, o Sudeste Export retorna a São Paulo com o apoio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado. O fórum reunirá líderes empresariais e autoridades para discutir a competitividade nas operações logísticas e portuárias, destacando a necessidade de desburocratização e melhores interligações rodoviárias e ferroviárias.

O evento também abordará o setor de óleo e gás, com foco em atracções e movimentação da cadeia produtiva. Nesta edição, será incluído o Inova Export para discutir a modernização do setor, além do tradicional InfraJur, que continuará a tratar do direito de logística, infraestrutura e transportes.

No Bahia Export, haverá uma visita técnica ao Cimatic (Campus Integrado de Manufatura e Tecnologias), referência mundial em tecnologia, situado em Salvador. Os painéis discutirão licenças ambientais e os desafios para o crescimento das energias renováveis no estado.

A Bahia, maior produtora de energia limpa do Brasil, enfrenta problemas relacionados à regulação fundiária e atrasos nas licenças. A programação contará com a presença de autoridades e especialistas, com o objetivo de proporcionar visibilidade e promover ações para aumentar a competitividade do setor produtivo e das operações logísticas na região.

Port Community System

Na terça-feira (10), o Grupo Brasil Export, a comunidade produtiva e o Ministério de Portos e Aeroportos deram início aos estudos para a implementação de soluções inovadoras no setor de infraestrutura. Com um Acordo de Cooperação Técnica (ACT) formalizado entre a pasta e o Hub Brasil Export, centro de inovação do grupo, os projetos terão início pelo Porto de Santos (SP), o maior do país.

O ACT prevê, entre outras ações, a criação de um Port Community System (PCS) a ser desenvolvido em até 24 meses. O ecossistema eletrônico será projetado para facilitar a troca de informações para a organização portuária, integrando dados de diversas empresas, órgãos públicos e serviços. A adesão ao PCS será voluntária e a governança será gerida por uma entidade neutra.

Sérgio Aquino, presidente da Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop), destacou que o conceito do PCS, que tem sido bem-sucedido globalmente, depende fortemente da tecnologia e de uma atuação integrada.

“A descentralização e a integração de todos os participantes do sistema portuário local são essenciais. É necessário adotar uma abordagem de sistema complexo, interligando contatos de instituições, empresas e agentes públicos e privados para harmonizar decisões e melhorar a fluidez dos processos. O modelo já se mostrou eficaz na Europa, Estados Unidos e Ásia, e o Brasil está atrasado nesse aspecto”, detalhou Aquino.

Ricardo Molitzas, presidente do Instituto Brasil Logística (IBL), ressaltou a relevância da iniciativa e a necessidade de uma gestão eficaz no projeto. “A criação de um hub de informações requer uma

governança sólida para garantir que todos os intervenientes tenham acesso adequado e seguro às informações. A integração de entidades governamentais e privadas é fundamental para o sucesso do PCS”.

Jesualdo Silva, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), expressou apoio à iniciativa do PCS e compartilhou experiências internacionais bem-sucedidas na implantação do sistema.

“Fizemos uma visita a Hamburgo (Alemanha) que mostrou a importância da liderança do setor privado na implementação de sistemas semelhantes. A integração dinâmica e ágil dos stakeholders é fundamental para o sucesso do porto. A ABTP apoia a iniciativa e acredita que o compartilhamento de informações dentro de uma plataforma única vai acelerar processos e fortalecer a capacidade decisória no setor portuário”, afirmou.



Novo conselheiro

Durante a reunião do Conselho Nacional do Brasil Export realizado na quarta-feira (11), em Brasília (DF), Cláudio Oliveira, diretor comercial na Brasil Terminal Portuário (BTP), foi nomeado novo membro do colegiado.

“Estou ingressando no Conselho Nacional do Brasil Export. Estou muito feliz! São 40 anos de aprendizado nesse nosso setor, e é sempre bom estar junto com um grupo tão seletivo, discutindo os problemas dos nossos portos e tentando buscar as melhores soluções”, disse Oliveira.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

NACIONAL - “AGORA EU ACREDITO QUE TEREMOS UM PCS EM DOIS ANOS”, DIZ CAPUTO

Diretor-executivo da Abtra e especialista em tecnologia, Angelino Caputo destaca importância da retomada do projeto de implantação do Port Community System no Porto de Santos a partir de acordo entre Ministério de Portos e Aeroportos e Hub Brasil Export

Por **LEOPOLDO FIGUEIREDO** leopoldo.figueiredo@redebenews.com.br



“Com a entrada agora do Hub Brasil Export você tem uma possibilidade de atrair mais gente para a discussão e finalmente implantarmos o PCS”, disse Angelino (Foto: Divulgação)

O Ministério de Portos e Aeroportos elencou a implantação do Port Community System (PCS) – plataforma que facilita a troca de informações entre usuários e autoridades de um porto e, assim, amplia a eficiência e reduz seus custos – no Porto de Santos (SP), como um dos projetos a serem desenvolvidos dentro do acordo de cooperação para inovação firmado entre a pasta e o Hub Brasil Export, o centro de inovação do Grupo Brasil Export. A decisão foi tomada na última terça-feira, dia 10, em reunião entre representantes das partes, em Brasília. Para o diretor-executivo da Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra),

Angelino Caputo, reconhecido como um dos principais especialistas em tecnologia portuária no País e um grande defensor do PCS, a seleção do projeto e seu desenvolvimento no ambiente do Hub Brasil Export, congregando poder público e iniciativa privada, é a grande chance de, finalmente, um porto brasileiro ter esse sistema em operação. Caputo, que já foi presidente da Autoridade Portuária de Santos, destaca a importância desse programa ser desenvolvido em um ambiente neutro, capaz de reunir as várias empresas da comunidade portuária – uma das características do Hub Brasil Export, seguindo a filosofia do Grupo Brasil Export, que viabiliza um grande ambiente de debate sobre infraestrutura entre o poder público e o setor privado. Em entrevista exclusiva ao BE News,



Angelino Caputo falou sobre a importância do PCS, seus ganhos para o complexo santista e por que, agora, acredita que esse projeto seja efetivamente implantado. Confira a seguir.

COM A ENTRADA AGORA DO HUB BRASIL EXPORT, QUE FAZ UMA GRANDE DIFERENÇA POIS GARANTE ESSE AMBIENTE NEUTRO - ISSO É MUITO IMPORTANTE - VOCÊ TEM UMA POSSIBILIDADE DE ATRAIR MAIS GENTE PARA A DISCUSSÃO E FINALMENTE IMPLANTARMOS O PCS”

Angelino Caputo
Diretor-executivo da Abtra

O desenvolvimento de um Port Community System, o PCS, no Porto de Santos (SP), foi elencado como o primeiro projeto a ser desenvolvido no acordo de inovação entre o Hub Brasil Export e o Ministério de Portos e Aeroportos. Qual sua avaliação sobre essa decisão?

Esse é um projeto mais do que necessário. Os PCS já existem no Norte da Europa há mais de 35 anos. E houve uma oferta do governo inglês para que o Brasil implantasse os seus PCS. E veja, eu falo os PCS pois ele não é um sistema nacional, mas específico para cada porto. Cada porto tem que ter o seu PCS. Ele nasceu lá no Norte da Europa a partir da necessidade do Porto de Hamburgo (Alemanha) mostrar que era mais competitivo do que o Porto de Antuérpia (Bélgica) ou do que o de Roterdã (Países Baixos), porque eles disputam a mesma carga. Ele concluiu que tinha de ser mais eficiente para competir. Então, o que ele faz? Ele uniu a comunidade em torno da eficiência do porto, para provar que era melhor do que o porto vizinho. E um outro detalhe: ele (o PCS) nasce essencialmente privado, mas aí, depois, se conclui que tem alguns elos da cadeia que são anuências do governo. Então ele (o poder público) também têm que ser participante do PCS. E a gente pensa que os sistemas que envolvem o governo são para alimentar o governo com informações de controle. O PCS não. O governo é até convidado a participar, mas como um dos atores da cadeia operacional do porto. O foco dele é a eficiência, tornando aquilo competitivo. Eu falo que a letra mais importante do PCS é o C, é o Community, é o sistema daquela comunidade.

Por que é o mais importante?

Esse é um projeto que só se desenvolve com a participação de todos os atores de um porto. O PCS não tem dono. O PCS traz um benefício coletivo. Então se você tiver alguém que tenha a predominância, o protagonismo, que mande nos demais, a chance disso não avançar é muito grande. Não tem um herói sozinho que vai salvar o mundo. Todo mundo vai se beneficiar. Então, a ideia é que você consiga, em um ambiente neutro, desenvolvê-lo. Ele precisa ser feito de uma forma colaborativa, cooperativa e não competitiva. A competição é com outro porto. Aqui tem que estar todo mundo de mãos dadas para que o projeto dê resultado. E com a entrada agora do Hub Brasil Export, que faz uma grande diferença pois garante esse ambiente neutro – isso é muito importante – você tem uma possibilidade de atrair mais gente para a discussão e finalmente implantarmos o PCS. O Hub é um ponto de convergência, um ponto de relacionamento entre os principais atores, que, com essa plataforma, vão obter uma eficiência com a rápida tomada de decisão, sem erros e com custos menores. E isso atrai mais usuários do porto, pois ali tudo fica redondinho, funciona tudo organizado, com baixo custo, com rapidez e com segurança.

O Governo do Reino Unido chegou a financiar a implantação de PCS em portos brasileiros, inclusive no de Santos, mas essa iniciativa não avançou. O que houve?

Foi desenvolvido esse projeto com patrocínio do governo inglês. Eles financiaram uma consultoria, foi feito um estudo que abordou as três camadas que todo PCS tem que ter, a governança, o mapeamento de processos e a tecnologia. Mas infelizmente, o dinheiro do PCS foi reduzido drasticamente em função da pandemia, então o projeto não concluiu tudo o que estava previsto, mas fez ali 60% do que precisava para dar um empurrão inicial no projeto brasileiro. O mapeamento de processos tá perfeito, as alternativas de governança ficaram legais. Ele foi elaborado em quatro portos: Santos, Rio (de Janeiro), Suape (PE) e Itajaí (SC). Abreviou Itajaí e Suape, mas a parte de Santos avançou bastante. É o que tá mais adiantado e eu acho que a gente deve começar por Santos. A parte de informática, que ficou com a USP (Universidade de São Paulo), ficou só no modelo conceitual. Mas essa é a parte fácil.

O HUB (BRASIL EXPORT) É UM PONTO DE CONVERGÊNCIA, UM PONTO DE RELACIONAMENTO ENTRE OS PRINCIPAIS ATORES”

Considerando o projeto de Santos, que foi o elencado pelo Ministério para ser retomado primeiro, e o que ainda falta fazer, em quanto tempo podemos tê-lo implantado?

A plataforma, o sistema tecnológico para esse serviço de facilitação de troca de informações, você pode comprar até pronto. Tem soluções de PCS prontas no mercado.

Tem várias no mercado, prontas. Eu só tenho que postar nesta plataforma a minha governança e o processo do meu porto. A experiência mundial diz que a parte tecnológica gasta de 15% a 20% do esforço de se montar o PCS. 80% ou mais são referentes a mapear processos e definir a governança. Isso é que é crítico. A maioria das pessoas acha que, pelo fato de se chamar sistema, acha que o PCS é uma solução tecnológica, mas é mais de governança, de agilizar processos e facilitar a integração dos agentes.

Então a implantação do PCS de Santos pode ser concluída em um prazo de, por exemplo, dois anos?

Sim, eu acredito. É perfeitamente viável diante do que já foi feito com o mapeamento de processos. Considerando o que já foi feito e tendo esse processo agora retomado com o envolvimento do Hub Brasil Export, que vai acabar convidando e trazendo mais gente para esse processo, para definir melhor a governança, que é a etapa mais crítica, agora eu acredito que teremos um PCS em dois anos. E precisamos ter um envolvimento forte da Autoridade Portuária (de Santos), porque ela realmente é a entidade que está governando o porto. Então, eu acho que trazendo esses players para a discussão, a gente consegue ter um projeto funcionando bem em no máximo dois anos.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

SUDESTE EXPORT - DESCARBONIZAÇÃO NO SETOR DE TRANSPORTES É UM DOS FOCOS DO SUDESTE EXPORT

O evento promovido pelo Grupo Brasil Export acontece nos dias 16 e 17 deste mês, em São Paulo
Por **JÚNIOR BATISTA** junior.basta@redenenews.com.br



A diretora-executiva de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, Larissa Amorim, é uma das presenças confirmadas no Sudeste Export, na capital paulista (Foto: Sérgio Francês/MPor)

A descarbonização no setor de transportes será um dos temas centrais do Sudeste Export 2024, que discutirá os compromissos e estratégias para a redução de emissões de carbono, especialmente nos transportes terrestres e na navegação. O evento, promovido pelo Grupo Brasil Export, acontece nos dias 16 e 17 deste mês, no auditório da Associação Comercial de São Paulo, com apoio da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Governo do Estado de São Paulo.

Lideranças empresariais e autoridades de diferentes esferas estarão reunidas para debater práticas já adotadas, bem como planos futuros para mitigar os impactos ambientais causados pelos transportes. A busca por soluções eficazes para reduzir emissões de carbono será destaque, especialmente diante da crescente pressão global por regulamentações ambientais mais rigorosas. A diretora-executiva de Sustentabilidade do Ministério de Portos e Aeroportos, Larissa Amorim, é uma das presenças confirmadas.

Em um dos painéis, serão avaliadas as práticas que já estão em vigor para a descarbonização, assim como as metas estabelecidas para os próximos anos. A navegação e o transporte terrestre, setores fundamentais para a economia brasileira, têm adotado tecnologias e ações voltadas à sustentabilidade, mas o caminho para a redução efetiva das emissões ainda apresenta desafios.

A preparação para atender a regulamentações mais restritivas, que devem ser implementadas em âmbito global, também será uma preocupação no painel. As empresas e operadores de transportes

precisarão se adaptar a novas normas ambientais, que exigem metas de redução de carbono mais agressivas, a fim de contribuir com a agenda climática.

Desburocratização

Além das discussões sobre descarbonização, o Sudeste Export 2024 abordará a necessidade de desburocratizar o setor de transportes, ampliando a competitividade das operações logísticas e portuárias. A região Sudeste, com uma infraestrutura diversificada que inclui rodovias e ferrovias, enfrenta o desafio de melhorar a interligação entre esses modais, o que poderá facilitar a transição para um transporte mais eficiente e menos poluente.

O fórum também será uma oportunidade para explorar as demandas da indústria de óleo e gás, cujo desenvolvimento movimentou toda a cadeia de serviços de manutenção e logística. O Sudeste Export promete ser um espaço dinâmico para promover a inovação e discutir as melhores práticas no setor.

A programação do evento contará ainda com o Inova Export, focado em impulsionar a inovação na infraestrutura logística e portuária, e o InfraJur, que discutirá aspectos jurídicos relacionados à logística e transporte. Esses encontros visam a preparar o setor para os desafios futuros, incluindo as transformações necessárias para uma logística mais sustentável e competitiva no cenário internacional.

O Sudeste Export 2024 retorna a São Paulo após edições itinerantes em outros estados da região, consolidando-se como um fórum estratégico para o desenvolvimento do setor de transportes no Brasil. Todo o evento tem transmissão gratuita e ao vivo da TV BE News.

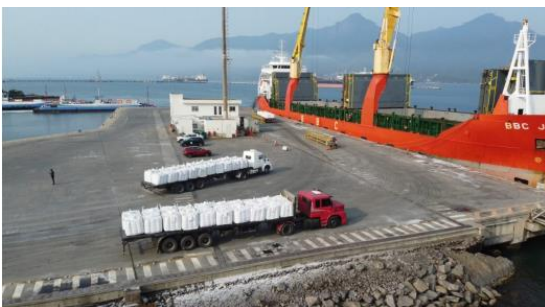
Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024

REGIÃO SUDESTE - PORTO DE SÃO SEBASTIÃO VOLTA A EXPORTAR CAFÉ APÓS MAIS DE 60 ANOS

Mais de 8 mil toneladas de café verde produzido em São Paulo e Minas Gerais foram embarcadas com destino à Alemanha

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br



De acordo com a Companhia Docas de São Sebastião, o café voltou a estar na lista de produtos para exportação por meio da Seaforte, empresa do grupo paranaense FTSpár (Foto: Divulgação/CDSS)

O Porto de São Sebastião, no litoral norte de São Paulo, realizou na última segunda-feira (9) a primeira operação de café para exportação depois de mais de 60 anos sem movimentações deste tipo no complexo portuário.

De acordo com a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), o café voltou a estar na lista de produtos para exportação por meio da Seaforte, empresa do grupo paranaense FTSpár.

Mais de 8 mil toneladas de café verde, produzidos nos estados de Minas Gerais e São Paulo, foram embarcadas com destino à Alemanha. A última operação do setor cafeeiro feita no Porto de São Sebastião havia ocorrido na década de 1960.

“Operar esta carga depois de tantos anos em nosso Porto reafirma o nosso compromisso de trabalhar com os operadores portuários e propiciar condições para que novas cargas sejam captadas e consolidadas. Continuamos confiantes e trabalhando para manter a atratividade do Porto de São Sebastião”, comentou o diretor-presidente da CDSS, Ernesto Sampaio.



O Brasil é considerado o maior exportador de café do mundo. O país é responsável por quase 40% de toda a produção do mundo. A expectativa para a safra 2023/2024 é de mais de 66 milhões de sacas.

“O café é um produto que dá muito orgulho. Sabemos da qualidade que o coloca como o melhor café do mundo. Esta operação em São Sebastião é uma quebra de paradigma em um curto espaço de tempo. Então, para nós, é muito importante a retomada desse tipo de operação que há muito tempo não era realizada”, avaliou o CEO da FTSpAr, Andre Maragliano.

A FTSpAr é um grupo de empresas especializadas em oferecer soluções logísticas integradas, principalmente no setor de operações portuárias, agenciamento marítimo, armazenagem, envase de produtos, transporte rodoviário e demais serviços como limpeza de caminhões e classificação de cargas.

Localizada em São Sebastião, a Seaforte Operações Portuárias é especializada em serviços de importação e exportação de granéis sólidos, minerais e vegetais e carga geral, com especialidade na exportação de açúcar a granel e ensacado.

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/09/2024

NACIONAL - PROGRAMAÇÃO DO SUDESTE EXPORT 2024

Da Redação redacao.jornal@redebenews.com.br

16 SET | SEGUNDA

09h30/10h00 Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News
10h00/10h20 Abertura oficial Brasil Export, Ministério dos Portos e Aeroportos de Governo do Estado de São Paulo. Boas-vindas pelo CEO do Grupo Brasil Export, Fabrício Julião e demais autoridades. Diretrizes, objetivos e ações futuras sobre inovação e tecnologia nos setores de portos, logística e infraestrutura pelo MPOR
10h20/10h30 Apresentação do HUB Brasil Export
Participante: Karina Martins – Diretora Executiva do HUB
10h30/11h00 Painel 1: Transformando o setor
Tema: Inovação e tecnologia em ação (entidades do setor)
Participantes: Raul Vieira – Acelerador de Negócios e Startups, Senai; Mariane Takahashi – CEO da ABSTARTUPS; Ivo Mainardi – Supervisor do Metrô de São Paulo; Alessandra Andrade – Coordenadora do Conselho de Inovação e Diretora
11h00/11h30 Intervalo
11h30/12h00 Painel 2: Desbloqueando inovações
Tema: Tecnologias aplicadas ao setor
Participantes: Renata Bolsoni Peres – Gerente de TI da Santos Brasil; Rafael Fuschella – Gerente de TI da Ultracargo; David Neto – Gerente de TI da VPorts- Autoridade Portuária
12h00/12h15 Keynote BNDES - Linhas de financiamento e ações de fomento para o incentivo à inovação no setor de infraestrutura
12h15/12h30 Pitches inovadores com as startups
Participantes: Manuel Toledo – CEO da Startup Obra Lean; Karol Oliveira – CEO da Startup BidMax; Lucas Nunes – CEO da Startup Ellox
12h30/13h00 Painel 3: Mudando o jogo
Tema: Como as startups estão redefinindo o futuro
Participantes: Rene Rodrigues – Diretor do Acelera Fiesp e Investidor Anjo BR Angel; Márcio Guerra de Carvalho – Consultor de Comércio Exterior e Internacionalização no Sebrae-SP; Geraldo Santos – Acionista e Diretor de Novos Negócios na FCJ GROUP; Luiz Simões – CEO da HXTOS; Isadora Azzalin – Community Manager da AZZAS Tecnologia
13h00/13h00 Encerramento do Inova Export
15h00/16h00 Painel 1 do Sudeste Export 2024
Tema: Descarbonização no setor de transportes. Compromissos com a redução de emissões de carbono e estratégias para a gestão desses recursos. Práticas já adotadas e os planos futuros para a descarbonização na navegação e nos transportes terrestres. Avaliações dos impactos ambientais nos transportes e adoção de metas de redução de emissões. Preparação para encarar regulamentações ambientais mais restritivas
Moderação: Núria Bianco – Jornalista e Apresentadora da Rede BE News de Comunicação
Participantes: Larissa Amorim – Diretora de Sustentabilidade da Secretaria-Executiva do

Ministério de Portos e Aeroportos; Danilo Veras – Head de Public Affairs da Maersk para a América Latina; Lucas Asfor – Diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT); Anderson Abreu – Gerente Geral de Relacionamento Institucional e Governamental da VLI
16h00/16h30 InfraJur (Abertura)
Encontro de Direito de Logística, Infraestrutura e Transportes
Participantes: Celso Ricardo Peel Furtado de Oliveira – Coordenador Científico do Conselho Jurídico do Centro de Estudos Brasil Export
16h30/17h30 Painel 1 do InfraJur
Tema: Desafios e perspectivas do Judiciário quanto aos desafios climáticos e aos licenciamentos de grandes obras de infraestrutura
17h30/18h00 Painel 2 do InfraJur
Tema: Adicionais de risco e periculosidade nas operações portuárias
18h00/18h30 InfraJur: Palestra Especial de Encerramento
Tema: Atuação da Secretaria de Controle Externo de Solução Consensual e Prevenção de Conflitos (Secex/Consenso)
18h30/20h00 Sessão Solene - Abertura com a presença do Governador do Estado de São Paulo, excelentíssimo Sr. Tarcísio Gomes de Freitas
20h00/22h00 Coquetel

17 SET | TERÇA

08h30/09h00 Credenciamento
09h00/09h30 Credenciamento e início da transmissão ao vivo pela TV BE News
Palestra Especial
09h30/10h30 Painel 2 do Sudeste Export 2024
Tema: Oportunidades para a indústria do óleo e gás e os desafios logísticos do setor
Ações para ganhos de competitividade e modelos de negócio. Aspectos regulatórios e jurídicos. Boas práticas sustentáveis na exploração e distribuição do mercado
10h30/11h00 Intervalo 2
11h00/12h00 Painel 3 do Sudeste Export 2024
Tema: Competitividade e demandas logísticas da agroindústria
Capacidade de escoamento e armazenagem na região Sudeste. Infraestrutura dos equipamentos logísticos para movimentação de cargas. Realidades fiscais e de incentivo à economia. Transformação de processos industriais para a "nova economia verde"
12h00/13h00 Painel 4: Desafios para melhorias
Tema: Desafios para melhorias dos acessos terrestres aos portos da região Sudeste
Desafios para a melhoria da infraestrutura de acessos terrestres. Modelos para financiamento de grandes obras viárias. Os papéis do Poder Público e da iniciativa privada no desenvolvimento de novos corredores logísticos

Fonte: **BE NEWS – BRASIL EXPORT**

Data: 12/09/2024

PORTO DE SANTOS - APS AGUARDA APROVAÇÃO PARA PUBLICAR EDITAL DO TÚNEL SANTOS-GUARUJÁ

Aprovação para parceria entre Governo do Estado e União para aporte da obra está a cargo da Assembleia Legislativa (Alesp)

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



Investimento total do empreendimento é na ordem de R\$ 6 bilhões e contará com aporte do Governo de SP e do Governo Federal (Foto: Reprodução)

A Autoridade Portuária de Santos (APS) informou nesta quarta-feira, 11 de setembro, que aguarda pela aprovação da Assembleia Legislativa de São Paulo (Alesp) referente a parceria entre Governo Estadual e Governo Federal para a construção do túnel Santos-Guarujá, que passará por debaixo do canal do Porto de Santos conectando os dois

municípios do Litoral de São Paulo.

Além disso, foram definidas as datas referentes as audiências públicas sobre os impactos ambientais do futuro empreendimento.

Uma vez aprovado pela Alesp, fica permitido o aporte, pelo Governo Federal, de 50% dos recursos para o financiamento da obra, que serão custeados pelo caixa da Autoridade Portuária. Vale lembrar que o investimento total do túnel é na ordem de R\$ 6 bilhões.

A aprovação da parceria, bem como a realização das audiências públicas e a concessão das licenças ambientais do empreendimento, vai permitir que o edital do projeto seja lançado no começo do ano que vem, conforme aponta o cronograma da APS apresentado pela diretoria neste ano.

Meio Ambiente

Os próximos passos, conforme previsto no Acordo de Cooperação Técnica entre o Governo do Estado e União, são as audiências públicas e a expedição da licença ambiental.

As audiências dos aspectos ambientais do túnel ocorrerão nos dias 9 de outubro, às 17 horas, no Teatro Guarany (Praça dos Andradas, 100, Centro), em Santos, e 10 de outubro, também às 17 horas, no Teatro Procópio Ferreira (Avenida D. Pedro, 1.350, Bairro Tejeréba), em Guarujá.

“O Governo Federal e a APS aguardam, contribuem, apoiam e se preparam para a publicação do edital internacional que viabilizará a ligação que beneficiará toda a comunidade portuária, a população da Baixada Santista, Litoral e também os milhares de paulistanos que frequentam a região”, afirmou o diretor-presidente da APS Anderson Pomini.

Segundo a APS, após as duas audiências, a expectativa é a expedição da licença ambiental, prevista para ocorrer no mês de novembro. Já em março do ano que vem se dará a publicação do edital pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor). O cronograma prevê a realização da licitação do túnel em julho, de forma que as obras possam ter início no segundo semestre do ano que vem.

A construção do túnel deverá levar de 5 a 6 anos, segundo as autoridades.

Fonte: BE NEWS – BRASIL EXPORT

Data: 12/09/2024



Evento reuniu em torno de 100 pessoas entre autoridades e especialistas do setor. Integrou a programação de lançamento do Salvador Boat Show, que será realizado pela primeira vez no estado de 6 a 10 de novembro, na Bahia Marina, pelo Grupo Náutica por meio da Boat Show Eventos, responsável pelos maiores eventos náuticos da América Latina. Durante o congresso, foi destacada a importância do fomento ao turismo náutico na Bahia, com a maior costa litorânea do Brasil e a Baía de Todos os Santos, a segunda maior baía do mundo.

Setembro, 2024 – O Congresso Internacional Náutica, realizado no Yacht Clube da Bahia, em Salvador, na última quarta-feira (4), reuniu cerca de 100 participantes, entre autoridades e especialistas, para debater o papel do turismo náutico no desenvolvimento socioeconômico da região. Na ocasião, as palestras apresentadas destacaram a importância da Bahia, com a maior costa litorânea do Brasil e a Baía de Todos os Santos, a segunda maior baía do mundo, como cenário propício para o crescimento do setor. O congresso integra a programação de lançamento do Salvador Boat Show, evento que terá a sua primeira edição de 6 a 10 de novembro, na Bahia Marina, organizado pelo renomado Grupo Náutica por meio da Boat Show Eventos, responsável pelos maiores eventos náuticos da América Latina, entre eles o São Paulo Boat Show, que ocorre nos próximos dias, de 19 a 24 de setembro. O evento de Salvador tem projeção de reunir grandes novidades para o lazer náutico, cerca de 50 embarcações e atrair aproximadamente 10 mil pessoas, consolidando a cidade como um novo destino no calendário de eventos náuticos nacional.

A abertura do congresso foi conduzida por Ernani Paciornik, presidente do Grupo Náutica, que ressaltou o enorme potencial da Bahia para o desenvolvimento do turismo sobre as águas e sobre a importância da união dos setores públicos e privados no “olhar” para a náutica, considerando sua vasta costa litorânea e a Baía de Todos os Santos. “A Bahia tem uma das maiores riquezas naturais do país e o setor náutico é uma saída sustentável e que impulsiona a economia e gera milhares de empregos. É hora de incentivarmos a instalação de estaleiros e fortalecermos a indústria náutica para demonstrar que este mercado cria oportunidades”, destacou Ernani.

Já Mila Paes, secretária de Desenvolvimento Econômico de Salvador, durante sua apresentação falou sobre as perspectivas econômicas do setor náutico para a cidade e o estado da Bahia. “Salvador tem potencial para se tornar um polo em diversos segmentos econômicos e a náutica é um deles. Nossa missão é olhar para a economia do mar de forma estruturada, promovendo projetos de fomento e diálogo com os setores econômicos”, destacou Mila. Ela também reforçou que o Brasil movimenta cerca de R\$ 2 trilhões anuais com a economia do mar, sendo a Bahia responsável por R\$ 80 bilhões desse montante. Mila ainda apontou que o setor náutico global tem atraído cada vez mais investidores, com um crescimento projetado de 3,5% ao ano até 2030. Para se ter uma ideia, segundo dados da Prefeitura de Salvador, a Baía de Todos os Santos conta com inúmeras praias, 56 ilhas, rios, manguezais, corredeiras e quedas d’água em uma área de 1.052 km². Tem um contorno de quase 200 km de extensão e 13 municípios.

Em sua apresentação no Congresso Náutica em Salvador, Eduardo Colonna, presidente da ACOBAR, abordou o impacto do fortalecimento da indústria de embarcações de lazer para o crescimento do turismo náutico no Brasil. Ele destacou que, além da geração de empregos diretos e indiretos, que já ultrapassa mais de 120 mil postos de trabalho ao ano no país, o setor tem potencial para impulsionar o desenvolvimento social e econômico das regiões litorâneas.

“O atual cenário do mercado náutico brasileiro gerou uma série de desafios econômicos, políticos e regulatórios que exigem uma atuação coordenada na defesa dos interesses do desenvolvimento sustentável do setor. Não é questão de proteger e sim de defender a indústria náutica nacional pelos benefícios que gera para todos. O Brasil ainda tem uma visão elitista do mercado náutico. No mundo inteiro, a náutica é percebida como uma atividade saudável, socialmente acessível e dirigida principalmente às famílias. O potencial do segmento náutico se traduz na grande capacidade de gerar empregos, somos uma importante ferramenta para alavancar para o crescimento econômico e

o desenvolvimento social, distribuindo renda, expandindo o turismo e proporcionando melhoria da qualidade de vida”, afirmou Colonna. Ele também ressaltou que, nos últimos 10 anos, foram investidos mais de R\$ 200 milhões na implantação de estruturas, unidades e equipamentos da indústria náutica.

Além das palestras citadas, o congresso contou com a participação de importantes nomes do setor, como o Capitão dos Portos da Bahia, Capitão de Mar e Guerra Wellington Lemos Gagno, Ricardo Dantas, Comodoro do Yacht Clube da Bahia, Fernando Paraíso, diretor de Desenvolvimento Econômico da Prefeitura de Salvador, e Carlos Prates, gerente de comunicação e relações institucionais da Concessionária Ponte Salvador-Itaparica.

SERVIÇO

O que: Salvador Boat Show

Quando: 6 a 10 de novembro

Onde: Bahia Marina, Salvador/BA

Organização: Boat Show Eventos

Instagram: @boatshoventos

Cobertura oficial: www.nautica.com.br, @revistanautica e youtube.com/@canalnautica, com transmissão ao vivo todos os dias

SOBRE O GRUPO NÁUTICA

Com mais de 40 anos de mercado, o Grupo Náutica traz soluções em infraestrutura, eventos e comunicação náutica. É formado pela Revista Náutica (<https://www.nautica.com.br>), pioneira e líder absoluta no setor; o Boat Show Eventos, maior organizadora de salões náuticos da América Latina, com edições em São Paulo, Itajaí, Rio de Janeiro, Salvador, Foz do Iguaçu e Brasília; a Metalu, maior fabricante de píeres e passarelas em alumínio do mundo. O grupo também se preocupa com as questões sociais e é detentora das ações “Só Jogue na Água o que Peixe pode Comer”, assinada pelo cartunista Ziraldo, e “Por Uma Cidade Navegável”, que busca a navegação em lugares inimagináveis, assim como desenvolve os principais Guias de Turismo Náutico do país.

Fonte: *Bahia Econômica*

Data: 12/09/2024

INTEGRADO AO BAHIA PELA PAZ, CSU DE FEIRA DE SANTANA TEM OBRA DE REQUALIFICAÇÃO INICIADA PELO GOVERNO DO ESTADO

Por João Paulo - 12/09/2024 13:00 - Atualizado 12/09/2024



Atividades de lazer e inclusão social vão ganhar um novo espaço em Feira de Santana, com o anúncio da primeira etapa das obras de requalificação do Centro Social Urbano (CSU), na manhã desta quinta-feira (12), no município. O equipamento de integração comunitária está inserido no Bahia Pela Paz e sediará atividades e serviços do programa, que tem a juventude de comunidades baianas como público prioritário. O CSU de Feira será o primeiro do interior a ser modernizado, com investimento de R\$ 9 milhões do governo estadual, através da Secretaria

de Assistência e Desenvolvimento Social (Seades). Cerca de 25 mil pessoas por mês têm acesso a serviços, aulas de dança, música, pilates e outras iniciativas realizadas no local.

O governador Jerônimo Rodrigues enfatizou que a reforma dos CSUs é fundamental para a atuação junto ao programa Bahia Pela Paz. “É para fazer enfrentamento às questões de inclusão e de segurança pública. Então, a segurança pública diz respeito à polícia, mas não é só sobre polícia. Vamos trabalhar o aspecto do emprego, do cuidado. Nós estamos montando uma metodologia de atendimento com atenção especial à saúde, à cultura, à juventude, à igualdade racial, aos direitos

das mulheres. A infraestrutura será repaginada, mas, também, o projeto pedagógico dos CSUs”, frisou.

O secretário José Leal, da Seades, lembrou que nove unidades do CSU em Salvador já estão sendo modernizadas, com previsão de entrega até junho de 2025. “Hoje, estamos avançando no interior, começando pelo maior CSU do estado. A gente vai fazer a transição dos equipamentos e das atividades, que estão sendo feitas aqui, de forma que não traga nenhum desconforto ou transtorno à comunidade. Esse instrumento é de extrema importância para os eixos fundamentais do ‘Bahia pela Paz’, mas, também, do Bahia Sem Fome,” pontuou.

Como parte das ações do ‘Bahia Sem Fome’, serão realizadas, ainda, atividades de plantio com os moradores de Feira de Santana na horta comunitária do CSU. Ela estará aberta para uso e cuidado coletivo. Ao todo, são 23 CSUs na capital e no interior da Bahia. Na primeira etapa, o Centro Social Urbano de Feira de Santana vai ter os muros e quadras recuperados e cobertos.

De acordo com o secretário da Segurança Pública da Bahia, Marcelo Werner, os CSUs têm um papel fundamental na promoção dos direitos humanos. “O CSU é, justamente, esse organismo vivo, onde a comunidade tem a oportunidade de se capacitar, de ter acesso à cultura. Isso é muito importante, porque polícia é segurança pública, mas segurança pública não é só polícia. A comunidade vai estar mais perto das forças de segurança, das secretarias de Estado, que vão entender suas necessidades, fazendo uma atuação intersetorial”, avaliou.

O governador também autorizou a abertura de licitação para a segunda etapa da requalificação, que prevê a modernização do espaço, o aumento da acessibilidade e a instalação de um restaurante comunitário, construído do zero. Em Feira de Santana, serão fornecidas de 500 a 1000 refeições por dia.

Fonte: Bahia Econômica

Data: 12/09/2024



EIXOS – NOTÍCIAS DE ENERGIA E POLITICA

COMBUSTÍVEL DO FUTURO É APROVADO SEM AMPLIAÇÃO DE BENEFÍCIOS PARA GERAÇÃO DISTRIBUÍDA

PL aprovado na Câmara segue para sanção presidencial sem prorrogação de descontos para usinas solares

Por Gabriela Ruddy



Deputado Arnaldo Jardim, à bancada da Câmara, rejeita emenda para GD no Combustível do Futuro, em 12/9/2024 (Foto Mário Agra/Câmara dos Deputados)

Combustível do Futuro é aprovado sem ampliação de benefícios para geração distribuída

Combustível do Futuro sem GD. A Câmara dos Deputados aprovou na noite de quarta-feira (11/9) o projeto de lei do Combustível do Futuro (PL 528/2020), sem a emenda que previa a extensão de

benefícios para a minigeração solar distribuída.

- A emenda foi aprovada no Senado na semana passada, com a aplicação dos prazos para entrada de sistemas de minigeração solar distribuída (até 5 MW) com descontos em tarifas.



Com isso, o projeto que cria mandatos para combustível sustentável de aviação (SAF), diesel verde e biometano vai à sanção presidencial, sem a alteração no marco legal da geração distribuída.

A saída do benefício para a GD do texto resultou de um acordo no plenário da Câmara que envolveu líderes da base e da oposição do governo.

A retirada foi feita pelo União Brasil, de Elmar Nascimento, um dos candidatos a suceder o atual presidente da Casa, Arthur Lira (PP/AL). Não houve força para propor outro acordo.

- Mais cedo, o relator do projeto na Câmara, Arnaldo Jardim (Cidadania/SP), havia apresentado um parecer sem o benefício.

O próprio Ministro de Minas e Energia se posicionou contra a prorrogação do benefício para a GD em um evento em Brasília na quarta (11/9).

- “É um tema que tem me dado muito desgosto desde ontem à tarde. Não tem nenhuma justificativa técnica, nem a mínima lógica você aumentar em mais de R\$ 2 bilhões por ano a conta de energia para estimular uma fonte que já está extremamente propagada”, disse Silveira em entrevista coletiva após evento na FGV, em Brasília.

A emenda tinha o apoio do agronegócio, pois o benefício para os minigeradores alcançava proprietários de terras.

- Opinião. Precipício elétrico: ou fazemos um pacto ou a conta de energia ficará impagável. Subsídio para geração distribuída, que eleva o custo da energia em R\$ 24 bilhões, sobrecarrega consumidores e ameaça setor elétrico, escreve Fernando Teixeirense

Descumprimento do RenovaBio. O não pagamento de multas pelo descumprimento das metas do RenovaBio levou 28 distribuidoras a serem inscritas no Cadastro Informativo de Créditos não Quitados do Setor Público Federal (Cadin) entre 2021 e 2023. Destas, dez já tiveram a autorização revogada pela Agência Nacional do Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP).

Defesa do gás natural. Um conjunto de associações e entidades propôs uma série de ações para a promoção do gás natural como vetor da transição energética em um documento entregue ao ao ministro de Minas e Energia. A “Carta de Brasília” foi divulgada em evento da Fundação Getúlio Vargas (FGV Energia) no Distrito Federal nesta quarta (11/9).

Químicas querem mudanças. A Associação Brasileira das Indústrias Químicas (Abiquim) tem se articulado junto ao governo e ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio e Serviços (MDIC) por mudanças relacionadas à importação de matérias-primas para a indústria, de modo a tornar o mercado brasileiro mais competitivo. Entre as propostas da Abiquim estão a elevação temporária do imposto de importação e avanço das discussões da estrutura tarifária do Mercosul.

Biometano no norte fluminense. A ZEG Biogás e a Coagro assinaram um contrato para construir a primeira planta de biometano do norte do estado do Rio de Janeiro. Com capacidade de produção de 3,7 milhões de metros cúbicos por ano, o empreendimento deve fazer as primeiras entregas no início de 2026. A obra terá a duração de 18 meses, com investimento previsto em R\$ 60 milhões.

Nuclear no hidrogênio. Em uma carta aberta divulgada nesta terça (10/9), um grupo de empresas e associações europeias ligadas à energia nuclear pede o reconhecimento do papel das “fontes de eletricidade não fósseis” no Ato Delegado que define regras para o hidrogênio de baixo carbono, atualmente em discussão pela União Europeia (UE). O objetivo é incluir a possibilidade de uso de eletricidade de origem nuclear na produção do hidrogênio obtido a partir da eletrólise da água com energia renovável.

Regras para hidrogênio azul. A forma como o hidrogênio é produzido tem gerado um intenso debate na União Europeia. Em entrevista à agência eixos, Werner Diwald, presidente do conselho da

Associação Alemã de Hidrogênio e Células de Combustível (DWV), alerta sobre os riscos da regulação incentivar a produção de hidrogênio azul, produzido a partir da reforma de gás natural com captura de carbono. Ele reforça a posição da entidade em defesa do hidrogênio verde, obtido a partir de fontes renováveis, como solar e eólica.

Custo das eólicas offshore. As usinas eólicas offshore podem ter custos até 45% mais baixos que a geração de energia a partir da incineração de lixo, mas são até três vezes mais caras que as eólicas terrestres, apontou o caderno Parâmetros de Custos de Geração e Transmissão, que fará parte do Plano Decenal de Expansão de Energia (PDE 2034). O investimento necessário para instalar um projeto eólico offshore no Brasil está estimado entre R\$ 10,5 mil e R\$ 25 mil por quilowatt (kW), acima da faixa de R\$ 4 mil a R\$ 7 mil para projetos similares em terra.

Transpetro terá mais uma usina solar. A Transpetro vai instalar uma usina solar fotovoltaica no terminal operado pela companhia em Belém (PA). A previsão é de início da operação no primeiro semestre de 2025. Essa será a segunda usina solar da subsidiária da Petrobras. O primeiro projeto começou a operar em abril deste ano, no Terminal de Guarulhos (SP).

Títulos soberanos sustentáveis. A expectativa do governo brasileiro é tornar anual a emissão de títulos soberanos sustentáveis, segundo o coordenador de Promoção da Concorrência da Secretaria de Reformas Econômicas do Ministério da Fazenda, Carlos Colombo. O objetivo é captar recursos para projetos que promovam a transição energética, a mitigação das mudanças climáticas e a conservação de recursos naturais.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 12/09/2024

MME ABRIRÁ CONSULTA PÚBLICA PARA LEILÃO DE BATERIAS

Certame para baterias deve ocorrer em 2025, após o leilão de reserva de capacidade

Por Daniel Cardozo



Foto: Ricardo Botelho/MME

BRASÍLIA – O Ministério de Minas e Energia (MME) deve abrir nos próximos dias uma consulta pública para um leilão específico de baterias de armazenamento, disse o ministro, Alexandre Silveira, em entrevista nesta quinta-feira (12/9).

O certame deve ocorrer em 2025, após o leilão de reserva de capacidade (LRCAP), que era esperado para agosto, mas ainda não teve diretrizes definidas.

A intenção de realizar um leilão de baterias em 2025 foi adiantada em julho pela agência eixos.

“A finalidade do leilão de bateria é impulsionar a tecnologia de bateria no Brasil, é tentar trazer a Huawei e grandes outras produtoras de bateria, principalmente da China e outros países, para poder trazer tecnologia para o Brasil”, disse o ministro.

Silveira afirmou que a o armazenamento pode potencializar a utilização de fontes não despacháveis, como as renováveis, levando os custos em consideração.

“A médio prazo, as energias intermitentes vão ser melhor acondicionadas nas baterias e vão diminuir o custo da energia. Mas o grande desafio é o planejamento. Nós não temos necessidade de ser açodados, para não onerar o consumidor”, acrescentou.

Em relação ao LRCAP, o ministro informou que falta estabelecer sobre os montantes e fontes a serem contratados, mas prometeu novamente a realização do certame ainda este ano.

“É definir exatamente o tanto que a gente precisa. Quanto menos precisar, menos vai custar, de térmicas existentes, contratadas no sistema, e planejamento de térmicas novas”.

A demora na publicação das diretrizes do leilão de potência gera preocupação no setor elétrico.

Horário de verão

Segundo Silveira, a volta do horário de verão pode ser uma das medidas incluídas no plano de contingência que está sendo elaborado para lidar com a seca no país.

“É uma possibilidade real, mas não é um fato, porque ele tem implicações não só energéticas, mas também implicações econômicas. Se for necessário, não tenho dúvida que nós voltaremos com o horário de verão”, disse.

Representantes do MME e do Operador Nacional do Sistema (ONS) se reuniram nos últimos dias para tratar de um plano de contingência para os próximos meses

No momento, o país passa por um período de poucas chuvas e, a partir do fim do ano, terá que lidar com o aumento das temperaturas e, conseqüentemente, aumento das cargas de energia, devido ao maior uso do ar condicionado.

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política
Data: 12/09/2024

EM ACORDO INÉDITO, G20 ESTABELECE DEZ PRINCÍPIOS PARA BIOECONOMIA

Princípios abordam necessidade de promover padrões sustentáveis de produção e consumo, conservar a biodiversidade e garantir a repartição justa de benefícios

Por Gabriel Chiappini



Reunião da Iniciativa de Bioeconomia do G20 (Foto: Divulgação G20 Brasil)

RIO — Após nove meses de debates, os países-membros do G20 chegaram a um consenso inédito ao estabelecer os “Princípios de Alto Nível sobre Bioeconomia”.

O documento (.pdf)

([\)](https://uploads.eixos.com.br/2024/09/G20-Initiative-on-Bioeconomy-GIB-G20-High-Level-Principles-on-Bioeconomy-PT-BR.pdf?_gl=1*1qua2e8*_gcl_au*Mjc4NTY1MTc4LjE3MjQ5NjIzODA.*_ga*NTYxNzg1Nzk3LjE3MjQ4NzQ2OTU.*_ga_VYCH0CL3ZF*MTcyNjE2MTk4Mi41LjEuMTcyNjE2MzI3NS42MC4wLjA.)

[Bioeconomy-PT-](https://uploads.eixos.com.br/2024/09/G20-Initiative-on-Bioeconomy-GIB-G20-High-Level-Principles-on-Bioeconomy-PT-BR.pdf?_gl=1*1qua2e8*_gcl_au*Mjc4NTY1MTc4LjE3MjQ5NjIzODA.*_ga*NTYxNzg1Nzk3LjE3MjQ4NzQ2OTU.*_ga_VYCH0CL3ZF*MTcyNjE2MTk4Mi41LjEuMTcyNjE2MzI3NS42MC4wLjA.)

[BR.pdf?_gl=1*1qua2e8*_gcl_au*Mjc4NTY1MTc4LjE3MjQ5NjIzODA.*_ga*NTYxNzg1Nzk3LjE3MjQ4NzQ2OTU.*_ga_VYCH0CL3ZF*MTcyNjE2MTk4Mi41LjEuMTcyNjE2MzI3NS42MC4wLjA.](https://uploads.eixos.com.br/2024/09/G20-Initiative-on-Bioeconomy-GIB-G20-High-Level-Principles-on-Bioeconomy-PT-BR.pdf?_gl=1*1qua2e8*_gcl_au*Mjc4NTY1MTc4LjE3MjQ5NjIzODA.*_ga*NTYxNzg1Nzk3LjE3MjQ4NzQ2OTU.*_ga_VYCH0CL3ZF*MTcyNjE2MTk4Mi41LjEuMTcyNjE2MzI3NS42MC4wLjA.)) foi acordado durante uma reunião de técnicos no Rio de Janeiro, nesta quarta (11/9), dentro da Iniciativa do G20 sobre Bioeconomia (GIB, na sigla em inglês), e marca a primeira vez que a bioeconomia ganha destaque em um acordo multilateral dedicado ao tema.

“Trata-se de uma conquista histórica para o Brasil e para o G20”, disse o Itamaraty em nota.

A GIB foi criada pelo Brasil, que está na presidência rotativa do G20 este ano. O país busca de uma taxonomia global da bioeconomia, o que poderia destravar investimentos na exploração sustentável da biodiversidade.

Outro esforço brasileiro dentro da reunião de líderes mundiais é a criação de padrões de sustentabilidade que reconheçam o valor da biomassa e dos biocombustíveis. O país vai defender a contabilidade de emissão de carbono considerando todo o ciclo de vida dos combustíveis, do berço ao túmulo.

Nas duas frentes, o país espera maior inserção dos biocombustíveis brasileiros na descarbonização global do transporte marítimo e aéreo.

Segundo a nota divulgada ontem após a reunião, os 10 princípios acordados são voluntários e não vinculativos, servindo como referência para futuras discussões e ações sobre bioeconomia.

Eles incluem compromissos com a equidade, inclusão social e promoção de igualdade de gênero, além da adaptação e mitigação das mudanças climáticas de acordo com os compromissos internacionais, como o Acordo de Paris.

Os princípios também abordam a necessidade de promover padrões sustentáveis de produção e consumo, conservar a biodiversidade e garantir a repartição justa dos benefícios derivados da utilização de recursos genéticos e conhecimentos tradicionais.

Além disso, promovem a utilização eficiente dos recursos biológicos e incentivam a criação de modelos de negócios sustentáveis e a geração de empregos dignos.

Os trabalhos da Iniciativa do G20 sobre Bioeconomia são liderados pelo Ministério das Relações Exteriores em colaboração com diversas pastas do governo brasileiro, incluindo o Ministério do Meio Ambiente e Mudança do Clima e o Ministério da Fazenda.

“Não temos uma linguagem unificada para todos os países e a nossa proposta é que a ideia de bioeconomia parta da biodiversidade, fazendo uma sinergia com enfrentamento à mudança do clima e a busca por um modelo sustentável de desenvolvimento”, explicou na quarta (11/9) a ministra do Meio Ambiente e Mudanças Climáticas, Marina Silva (Rede).

Fonte: EIXOS – Notícias de Energia e Política

Data: 12/09/2024



JORNAL O GLOBO – RJ

GOVERNO AVALIA USAR R\$ 9 BI DE ‘SALDO’ EM CONTA DE BANDEIRAS TARIFÁRIAS PARA EVITAR AUMENTO NA CONTA DE LUZ

Dinheiro pode ser liberado para cobrir custo extra com geração de energia via termelétricas

Por Geralda Doca — Brasília



Torres de transmissão de energia — Foto: Agência O Globo

O governo Lula avalia usar um saldo de R\$ 9 bilhões disponível numa conta setorial para evitar o aumento de tarifas de energia elétrica nos próximos meses, que pode ser causada pela seca histórica que atinge o país.

Por conta da menor previsão de chuvas e baixa dos reservatórios das hidrelétricas, o governo está acionado mais termelétricas — especialmente nos horários de pico de demanda — para garantir a segurança do sistema elétrico nacional. Normalmente, termelétricas têm um custo mais alto, o que pesa nas contas de luz.

Por isso, o Ministério de Minas e Energia avalia que avalia usar R\$ 9 bilhões disponíveis na chamada Conta Bandeira para cobrir o custo das termelétricas.



Essa conta centraliza os recursos arrecadados das bandeiras tarifárias, arrecadada na conta de luz nos períodos de seca. Segundo técnicos do Ministério de Minas e Energia, a medida será adotada se a estação chuvosa demorar, ou não for suficiente para encher os reservatórios. A conta centraliza receitas e despesas das bandeiras.

O saldo da Conta Bandeira poderá ajudar nas despesas decorrentes do despacho de energia produzido pelas térmicas para atender a demanda. O objetivo, disse um integrante do governo, é evitar onerar ainda mais o orçamento das famílias com o acionamento da bandeira de escassez hídrica.

A bandeira amarela na conta de energia é o primeiro estágio de alerta do sistema. Quando as condições de geração da energia estão com custos ainda mais altos, as bandeiras vermelhas (patamar 1 e 2) são acionadas, o que gera um aumento maior para o consumidor. A bandeira de escassez hídrica é mais cara.

Neste mês, está em vigor a bandeira vermelha 1, que significa um acréscimo de R\$ 4,463 a cada 100 quilowatt-hora consumidos.

O MME está monitorando de perto a situação dos reservatórios para se antecipar à adoção de medidas e evitar problemas, como falta de água ou racionamento. O Sudeste e Centro-Oeste enfrentaram, nos últimos três meses, a pior seca de toda a série histórica. Os reservatórios das duas regiões respondem por 70% do armazenamento do país.

O cenário é considerado preocupante, mas ainda melhor se comparado a 2021, quando houve uma crise hídrica, disse um técnico da pasta.

Na ocasião, os reservatórios estavam com 21% da capacidade. Hoje, estão com capacidade em torno de 55%. Além disso, o saldo Conta Bandeira é superavitário. Em 2021, era deficitário.

Desde março, o governo vem adotando medidas para segurar a água nos reservatórios, reduzindo a vazão de hidrelétricas. Isso foi feito em Jupia e Porto Primavera, nas regiões Centro-Oeste e Sudeste, o que resultou em uma reserva extra de 11% no volume de água.

Em julho, foi a vez de Tucuruí (Pará), que já elevou o reservatório em 5%. No mês passado, a decisão foi de segurar mais água no reservatório auxiliar de Belo Monte, também no Pará. Na região Norte, a Eletrobras informou que a hidrelétrica de Santo Antônio paralisou as unidades geradoras localizadas na margem esquerda e no leito do rio, que atingiram os limites operacionais em função das baixas vazões no Rio Madeira.

Nesta semana, a Companhia Hidrelétrica do São Francisco (Chesf), subsidiária da Eletrobras, reduziu a vazão de saída nos reservatórios das usinas hidrelétricas Sobradinho e Xingó. A medida cumpre uma determinação do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS).

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/09/2024

CÂMARA CONCLUI VOTAÇÃO DE PROJETO DE DESONERAÇÃO DA FOLHA DE PAGAMENTO DE SETORES INTENSIVOS EM MÃO DE OBRA

Texto é resultado de acordo entre governo federal e o Congresso

Por Gabriel Sabóia e Lauriberto Pompeu — Brasília

A Câmara concluiu a votação do projeto de lei que trata da desoneração na folha de pagamento de empresas de 17 setores intensivos em mão de obra e prefeituras de até 156 mil habitantes. A proposta mantém a desoneração em 2024 e prevê uma reoneração gradual a partir de 2025. O texto, resultado de um acordo construído entre o governo federal e o Congresso, define medidas de compensação fiscal. Restava ainda a votação da redação final do texto, que foi aprovada de maneira simbólica, nesta quinta-feira.

O projeto foi aprovado na quarta por 253 votos a favor, 67 contra e 4 abstenções. O texto vai para sanção do presidente Lula.



O plenário da Câmara dos Deputados — Foto: Mario Agra / Câmara dos Deputados

A desoneração da folha das empresas substitui a contribuição previdenciária patronal de 20% de setores que são grandes empregadores por alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. Essa troca diminui custos com contratações para 17 setores, como têxtil, calçados, construção civil, call center, comunicação, fabricação de veículos, tecnologia e transportes.

O projeto aprovado prevê uma reoneração gradual das empresas. Em 2024 a desoneração se mantém da forma como é feita hoje. Mas a contribuição sobre a folha de pagamento passaria a crescer a partir do ano que vem: será de 5% em 2025, de 10% em 2026, de 15% em 2025 e chegaria em 20% em 2028.

O autor do projeto é o senador Efraim Filho (União-PB), que assumiu a tarefa após o governo desistir de acabar com a desoneração por meio de uma medida provisória (MP).

Preocupação do BC

O projeto ainda permite ao governo recolher R\$ 8,5 bilhões em “valores esquecidos” no sistema bancário. O BC distribuiu nota técnica a deputados sugerindo alterações nesse ponto.

Na nota técnica, o BC defende que o recolhimento dos saldos “esquecidos” em bancos e de depósitos judiciais em processos encerrados não sejam considerados receitas do governo, como prevê o projeto.

O BC é responsável por apurar o cumprimento da meta fiscal e usa uma metodologia diferente do Tesouro Nacional.

O ministro da Fazenda, Fernando Haddad, discutiu esse ponto com o presidente da Câmara, Arthur Lira (PP-AL). Segundo o líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), chegaram a um acordo que atende ao BC.

— As ponderações que foram feita pelo Banco Central nós apresentamos ao ministro Haddad, ele já contornou — disse Guimarães.

O ajuste feito mantém o uso das contas esquecidas e os depósitos judiciais como parte da compensação, diz que eles serão apropriados pelo Tesouro Nacional como receita orçamentária e considerados para fins de verificação do cumprimento da meta de resultado das contas públicas. Antes, dizia que esse recurso seria usado “para todos os fins das estatísticas fiscais”, o que incomodou o BC.

A deputada Any Ortiz (Cidadania-RS), que era relatora do texto, fez diversas críticas ao modo como o governo conduziu o processo da desoneração. Ela pediu para deixar a relatoria e recomendou ao líder do governo na Câmara, José Guimarães (PT-CE), que assumisse o posto. O pedido dela foi acatado e o petista assumiu a condução do texto.

Compensações

Na lista de compensações, está a repatriação de recursos depositados no exterior por brasileiros, mediante pagamento de Imposto de Renda. Nesse caso, não seria necessário trazer recursos para o Brasil, mas apenas regularizá-los.

Também permite a atualização do valor de bens, especialmente de imóveis, e cobrar um Imposto de Renda reduzido sobre o ganho de capital. Hoje, o IR sobre ganho de capital sobre imóveis é cobrado na venda. A ideia é permitir antecipar a atualização de capital com uma alíquota reduzida ao se pagar IR.

Outra saída é criar uma espécie de Refis apenas sobre multas aplicadas por agências reguladoras e que ainda não entraram na dívida ativa. Também faz parte do projeto usar recursos depositados em contas judiciais e que os detentores desse direito não sacaram o dinheiro.

A lista inclui ainda a economia prevista com cortes de despesas de benefício pagos de forma irregular ou alvo de fraudes. E a taxação de compras abaixo de U\$ 50, esta última já sancionada pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Acordo com o STF

Governo e Congresso fecharam um acordo para a compensação do impacto fiscal e uma reoneração gradual da folha após o ministro Cristiano Zanin, do Supremo Tribunal Federal (STF), suspender a medida. O ministro deu como prazo para acordo até esta quarta-feira. No início da madrugada desta quinta, a AGU pediu mais três dias de prazo para conclusão do acordo.

Em junho, o presidente do Senado, Rodrigo Pacheco (PSD-MG), devolveu parte de uma MP do governo que limitava créditos de PIS/Cofins de empresas como forma de compensação. O governo esperava cerca de R\$ 29 bilhões com a medida neste ano. A partir daí, foi reaberta a negociação para encontrar outras fontes de recursos.

Fonte: O Globo - RJ

Data: 12/09/2024

REMUNERAÇÃO MÉDIA DO BRASILEIRO NO SETOR PRIVADO AUMENTOU 3,6% EM 2023; PRINCIPAL GANHO FOI ENTRE HOMENS

Foi registrado um crescimento de R\$ 123,66 entre o salário médio de brasileiros que trabalham na iniciativa privada

Por Bernardo Lima — Brasília



Niterói teve saldo positivo na geração de empregos até novembro passado: petróleo e construção civil foram as responsáveis pelas vagas — Foto: Marcelo Camargo/Agência Brasil

A remuneração média dos brasileiros no setor privado teve um aumento real (acima da inflação) de 3,6% em 2023, chegando a R\$ 3.514,24, segundo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE). Em relação a 2022, houve um crescimento médio real de R\$ 123,66.

A informação consta na Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), divulgada pelo MTE nesta quinta-feira. O levantamento ainda não inclui as informações do setor público, que devem ser publicadas no quarto semestre do ano, segundo o governo.

Homens e brancos tiveram os principais ganhos

A RAIS mostra, no entanto, que esse crescimento continuou a beneficiar principalmente homens, que tiveram um aumento médio real de R\$ 131,40 no ano passado. No caso das mulheres, o aumento foi de R\$ 111,15.

Desse modo, a remuneração das mulheres permaneceu 15,4% inferior à dos homens, com uma diferença de R\$ 20,25.



Em novembro do ano passado o governo divulgou uma portaria que define regras para as empresas buscarem a igualdade salarial entre homens e mulheres.

O documento estabelece que empresas privadas devem fornecer informações sobre os ganhos de seus funcionários. O primeiro relatório divulgado pelo governo com os dados reunidos indica que mulheres recebem 19,4% a menos do que os homens nas maiores empresas do país.

No recorte por raça ou cor, os principais ganhos vieram para as categorias Brancas (+3,0%, ou +R\$ 127,15), Preta (+4,1%, ou +R\$ 117,11) e, Parda (+3,7%, ou +R\$ 105,68) que tiveram aumentos.

Enquanto isso, as categorias Amarela (-11,9%, ou -R\$ 636,87) e, Indígena (-1,5%, ou -R\$ 51,10) registraram perdas na remuneração.

Estoque de empregos formais

No balanço total do mercado de trabalho do setor privado, o RAIS mostra que em 2023 houve um aumento de 3,5% no estoque de empregos formais, que atingiu 44.469.011 vínculos ativos. Com isso, houve um crescimento de 1.511.203 vínculos em relação ao ano passado, quando foram registrados 42.957.808 vínculos.

Trabalhos formais são aqueles em que os funcionários são empregados com um contrato e com registro na Carteira de Trabalho.

A região Sudeste permaneceu sendo a com maior concentração de empregos formais, detendo 51,2% do total dos vínculos. Em seguida, vem a região Sul, com 18,4%, e Nordeste, com 16,4%.

Norte, Nordeste e Centro-Oeste também apresentaram crescimento, respectivamente de 5,4%, 4,2% e 4,2%.

Entre os estados, o Piauí registrou o maior crescimento relativo, com um aumento de 7,3%, seguido por Amapá (+6,8%), Tocantins (+6,6%) e Roraima (+6,3%).

Todos os principais setores econômicos apresentaram crescimento no ano passado:

- Construção civil - aumento de 6,8% (+181.588 vínculos)
- Serviços - aumento +4,8% (+962.877 vínculos)
- Comércio - aumento de 2,1% (+212.543 vínculos)
- Agropecuária - aumento de 1,9% (+33.842 vínculos)
- Indústrias Extrativas - aumento de 5,7% (+14.632 vínculos)

A subsecretária de Estatística e Estudos do Trabalho, Paula Montagne, destacou o desempenho do setor de serviços, que concentra a maioria dos empregos formais no país.

— A gente que vem acompanhando o mercado de trabalho sabe que a maior parte dos empregos gerados estão no setor de serviço, a gente passa de 19,989 milhões para 20,952 milhões, uma variação de quase um milhão de empregos — observou a subsecretária.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2024

GOVERNO ANUNCIA LEILÃO PARA CONTRATAR SISTEMAS DE ARMAZENAMENTO DE ENERGIA EM BATERIAS EM 2025

Em São Paulo, o ministro Alexandre Silveira também afirmou que leilão de reserva de capacidade será feito até o final do ano

Por Ana Flávia Pilar — São Paulo



Sistema de geração de energia solar — Foto: Divulgação

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, anunciou nesta quinta-feira que o governo fará um leilão para a contratação de armazenagem de baterias em 2025. A primeira consulta pública sobre o tema deve ser aberta nos próximos dias. Outro certame, voltado à contratação de reserva de capacidade, deve ocorrer até o final deste ano, mas ainda é necessário avaliar a demanda para definir as fontes de geração de energia a serem contratadas.

— Nós vamos fazer um leilão de baterias e nos próximos dias vamos soltar a consulta pública — disse o ministro.

Segundo o ministro, a meta do governo, para 2025, é estimular a tecnologia de baterias no Brasil, atraindo grandes concorrentes internacionais, principalmente chineses, como a Huawei. No médio prazo, a expectativa é que fontes intermitentes de energia — como solar, eólica e hidrelétrica — tenham melhor acondicionamento.

Além disso, o ministro mencionou que o projeto de regulamentação do mercado livre de energia deve ser enviado ao Congresso até o fim do ano. Ele disse que essa é uma pendência deixada por governos passados, que permitiram que grandes consumidores contratassem outras fontes de energia do mercado, mais em conta do que a energia contratada pelos consumidores mais pobres e de classe média.

— O governo anterior abriu o mercado pro grande consumidor, que passou a ter liberdade para (escolher) a fonte que compra energia, de ir no mercado comprar energia mais barata, mas deveria ter um equilíbrio para que a Conta de Desenvolvimento Energético (CDE) não ficasse só pro pobre, pro consumidor regulado, pra classe média.

Apesar da seca histórica, Alexandre Silveira garantiu que o Brasil não terá racionamento de energia por já ter alcançado patamar de segurança energética. Ele esteve durante a manhã em evento da Enel em São Paulo, onde a empresa anunciou novos investimentos na cidade, depois de apagões no ano passado.

A Enel deve investir R\$ 20 bilhões no país inteiro entre 2024 e 2026, focando sobretudo em medidas como a modernização na estrutura das redes, avanço na digitalização e ampliação da capacidade de canais de atendimento. Em São Paulo, a meta é dobrar as podas preventivas, com estimativa de 600 mil podas neste ano. Apenas em agosto foram realizadas mais podas que no ano passado inteiro, informou o CEO da Enel Brasil, Antonio Scala. Além disso, a meta é ampliar em 5 mil o número de profissionais próprios até 2026 em três estados — São Paulo, Rio de Janeiro e Ceará.

— O que me traz aqui hoje é minha responsabilidade, do governo, do presidente Lula com a sociedade de São Paulo. A sociedade de São Paulo passou por um momento dramático no ano passado, que indignou o Brasil, para não dizer revoltou o Brasil, de ver muitas famílias sem energia por muitos dias. Deixamos claro que a Enel estaria no estágio probatório. teria o compromisso do Brasil de ampliar os seus investimentos, e contratar e primarizar sua mão de obra, de melhorar a qualidade do serviço, de nos apresentar um plano de contingência para o momento que vamos atravessar, o verão, para que a gente possa cuidar dos consumidores de energia do Brasil. Quero voltar aqui depois do verão para aí sim comemorar a alegria de ver o povo de São Paulo não mais passando o que passou no ano passado — disse Silveira.

Fonte: O Globo - RJ
Data: 12/09/2024

O ESTADO DE S. PAULO

O ESTADO DE SÃO PAULO - SP

REVISÃO DE PLANOS DE PETROLEIRAS PARA AMPLIAR OFERTA DE GÁS NÃO FICA PRONTA NO ATUAL MANDATO DE LULA

Setor de petróleo vê como inviável ajuste nas plataformas para produzir mais gás; entenda por quê
Por Mariana Carneiro e Alvaro Gribel

BRASÍLIA – As medidas do governo encabeçadas pelo ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, para tentar baratear o preço do gás natural no País não terão efeito no curto prazo ou no atual mandato do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. A principal aposta do governo, de forçar uma redução na reinjeção de gás natural nos campos de petróleo em exploração, enfrenta limitações técnicas e econômicas, afirmam as empresas que atuam no setor de óleo e gás.

Procurado, o Ministério de Minas e Energia não se manifestou.

As duas mais importantes fronteiras de exploração de óleo e gás dos próximos anos são operadas pela Petrobras e pela Equinor na Bacia de Santos. São os campos de Búzios e de Bacalhau, respectivamente.

Procurada, a Petrobras informou que tem 14 plataformas de exploração já encomendadas no plano de investimentos até 2028. Destas, apenas três são dedicadas exclusivamente para ampliar a extração de gás natural e seis foram desenhadas para extrair apenas petróleo.



**Operação da Petrobras no campo de Búzios, na Bacia de Santos.
Foto: André Ribeiro/Agência Petrobras**

A primeira plataforma da Equinor em Bacalhau, cuja produção deve começar no ano que vem, só extrai petróleo. “A decisão final de investimento, de aproximadamente US\$ 8 bilhões, foi tomada em junho de 2021, em um momento de muita incerteza no mercado de gás”, afirma a empresa. A plataforma deve chegar ao Brasil no fim do ano.

O decreto baixado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva há 15 dias determina que os planos de desenvolvimento de campos de exploração, inclusive os já em andamento e os maduros, sejam revistos pela Agência Nacional do Petróleo (ANP).

Nessa reavaliação, a ANP poderá determinar a redução da reinjeção e estabelecer um volume de gás natural a ser extraído obrigatoriamente. Caso as empresas não cumpram a determinação, o decreto fala em sanções contratuais e legais contra as empresas.

A reinjeção de gás é benéfica para as petroleiras porque aumenta a pressão nos reservatórios – o que faz com que o petróleo seja retirado mais rapidamente. A ideia do governo é limitar a medida, para que mais gás seja enviado até a costa, provocando aumento da oferta e queda nos preços.

O problema, explicam executivos do setor, é que cada plataforma de petróleo é customizada para cada campo, seguindo os planos de desenvolvimento de produção aprovados pela ANP. Ou seja, o percentual de gás que será extraído em alto-mar e levado até à costa já é pré-determinado durante a construção da plataforma, com equipamentos específicos para este fim.

Custos

Cada plataforma de petróleo custa cerca de US\$ 3 bilhões e leva até três anos para ser construída. Os relatos no setor são de que nunca houve um único caso de que uma plataforma tenha

interrompido a sua produção para ser refeita em estaleiros de países como China, Coreia do Sul e Singapura.

Ainda que o decreto preveja que as empresas sejam ouvidas neste processo de revisão e que a viabilidade seja levada em conta, as petroleiras avaliam que o texto tem potencial de gerar insegurança jurídica e elevar a percepção de risco aos olhos dos investidores.

Segundo Sylvie D'Apote, diretora-executiva de gás natural do Instituto Brasileiro de Petróleo (IBP), associação que reúne as petroleiras, o decreto torna potencialmente afetados todos os campos em produção.

“A gente sabe que a ANP tem muitas atribuições e já está atrasada na agenda regulatória de gás e agora vai ter mais atribuições. Quantos planos serão reabertos? Potencialmente, é um número importante de campos, não somente os do pré-sal”, afirma. “Nossa preocupação não é com os campos futuros, daqui a dez anos; porque nestes, se você ainda não tiver a sua decisão de investimento, se não tiver contratado as infraestruturas, ok. Mas tem campos que vão entrar em operação”, afirma ela.

A executiva diz ainda que o próprio processo de revisão de planos de desenvolvimento não é tarefa fácil. Nesses planos, as empresas entregam para a ANP detalhes sobre como e em quanto tempo pretendem explorar os reservatórios obtidos por meio de concessão ou permissão. Uma revisão demandará novos estudos e investimentos.

“É muito difícil modificar um projeto já existente ou que a infraestrutura já tenha sido contratada. Pode significar meses de adiamento para entrar em operação ou, se tiver que modificar a plataforma, vai perder meses de produção de petróleo. Se tecnicamente for possível fazer isso, economicamente vai gerar muitos custos”, afirma ela.

O pesquisador do Instituto de Energia da PUC-Rio Edmar Almeida afirma que as revisões dos planos, mesmo que sejam feitas de forma célere, não ocorreriam no médio prazo.

“A revisão de um processo de desenvolvimento leva um ano, talvez mais. Depois que você revisou e colocou algo a mais no plano, pode levar mais alguns anos para você implementar. Então, nós estamos falando de um horizonte para além desse governo, com certeza. Pelo menos para além deste mandato (de Lula)”, afirma.

“Nos próximos cinco, seis anos, vão entrar em operação as plataformas já encomendadas. Pode ficar mais barato comprar o gás do que modificar as atuais plataformas”, diz Edmar.

Ministro diz que gás não pode ser ‘jogado fora’

Nesta quarta-feira, 11, em evento sobre gás natural em Brasília, o ministro Silveira voltou à carga em críticas contra as petroleiras.



“Temos que discutir de forma técnica, serena e equilibrada, mas com o direito dos brasileiros de entenderem que esse potencial energético é estratégico para o Brasil. Não pode ser, por uma questão econômica simplesmente ou de falta de infraestrutura, (que o gás seja) reinjetado, ou seja, jogado fora enquanto o Brasil necessita tornar mais competitiva a nossa indústria nacional”, disse.

Nesta quarta-feira, Silveira voltou a criticar as petroleiras. Foto: Ricardo Botelho/MME

Desde que o decreto foi publicado, em 26 de agosto, Silveira não se reuniu com representantes do setor para discutir a medida. Auxiliares do ministro afirmam que, apesar da recepção negativa, o



intuito do governo não é alterar planos já em curso ou quebrar contratos, mas alterar as regras para o futuro.

Até o fim deste mês, a Petrobras deverá anunciar a abertura de um importante duto de escoamento na Bacia de Santos que aumentará a oferta de gás no País, indo na direção do que pretende o governo Lula.

Este empreendimento, chamado de Rota 3, é o mais marcante movimento para aumentar a oferta – a capacidade inicial é de 10,5 milhões de metros cúbicos por dia, o equivalente a 18% da demanda do País, segundo dados de abril.

O projeto começou em 2014 e acabou atrasado em razão de dificuldades financeiras e operacionais para se concluir a obra, então tocada pela Odebrecht.

Outros dois campos dedicados à produção de gás estão previstos apenas para 2028, após o fim do atual mandato de Lula.

A Petrobras e a Equinor são sócias no projeto Raia, na Bacia de Campos, que tem capacidade estimada em 16 milhões de metros cúbicos de gás por dia. O segundo fica no litoral de Sergipe, mas a Petrobras não conseguiu fornecedores de plataformas para explorar gás e agora se prepara para licitar a construção de dois navios próprios. Segundo pessoas a par do processo, a contratação das plataformas de gás não ocorreu em razão do preço menos vantajoso em relação ao petróleo aos olhos de investidores.

Regulação da ANP

Enquanto as petroleiras debatem a viabilidade de atender aos pedidos de Brasília no quesito da reinjeção nos reservatórios, grandes consumidores de gás natural se fiam em alterações legais produzidas pelo decreto na parte de escoamento, tratamento e transporte do gás natural.

O decreto afirma que essas estruturas passarão a ser reguladas pela ANP, inclusive empreendimentos que foram construídos e são utilizados por seus proprietários, como é o caso dos dutos que trazem o gás do alto-mar para a costa. A agência poderá determinar o preço cobrado pelo dono da estrutura para ceder espaço a terceiros.

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Química, André Passos Cordeiro, observa que o decreto fixa que a ANP faça a revisão dessas tarifas em seis meses. A agência também poderá estabelecer um preço provisório.

“É uma medida que poderá ter impacto no curto prazo. Nossa leitura é que há excessivo valor cobrado na tarifa de transporte”, afirma Cordeiro.

Segundo ele, o preço no Brasil pode ser até quatro vezes mais elevado do que o praticado em outros países. “Do nosso ponto de vista, esse é um indicador claro de que tem algum elemento na composição da tarifa que está distorcido.”

Cordeiro questiona ainda a reclamação das petroleiras. “Ninguém conhece os critérios para a reinjeção (do gás), sobre o que está relacionado realmente com a necessidade técnica da empresa e o que está relacionado com o fluxo de caixa do produtor. A transparência é importante, e parâmetros técnicos para se estabelecer isso também são, porque o gás, assim como o petróleo, é um bem da União”, diz.

Sylvie D’Apote, do IBP, afirma que, neste ponto, o decreto traz inovações que podem levar as empresas a fazer questionamentos na Justiça. “Fica complicado mudar retroativamente como vai ser o acesso (a essas estruturas). A ANP vai glosar os investimentos e decidir qual será a tarifa? É uma diferença grande em relação ao que está estabelecido na lei do gás”, diz ela.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/09/2024

HORÁRIO DE VERÃO VAI VOLTAR? VEJA ARGUMENTOS DE QUEM DEFENDE O RETORNO E DE QUEM É CONTRA

Governo afirma que está avaliando a possibilidade do retorno do horário de verão para diminuir pressão sobre o sistema elétrico

Por Redação

O governo indicou que está avaliando internamente a possibilidade de retorno do horário de verão. Essa política geralmente era adotada no mês de outubro de cada ano, até fevereiro do ano seguinte, mas foi extinta em 2019, durante o governo de Jair Bolsonaro.

O argumento central para um possível retorno do horário de verão é a possibilidade de redução da demanda no horário de pico e, conseqüentemente, a diminuição da pressão sobre o sistema elétrico, especialmente tendo em vista o cenário hidrológico desfavorável do momento, que tem levado ao acionamento de termelétricas, de custo mais elevado.



Entre os argumentos apresentados na discussão sobre o retorno ou não do horário de verão, há quem aponte que a diferença na economia de energia seja pequena demais para ser levada em conta; por outro lado, quem é a favor cita os possíveis impactos no turismo e na economia. Veja, abaixo, argumentos apresentados nesta discussão.

Governo avalia possibilidade de retorno do horário de verão Foto: DIDA SAMPAIO/ESTADAO

Argumentos pró retorno do horário de verão

O ministro de Minas e Energia, Alexandre Silveira, afirmou na quinta-feira, 11, que a possibilidade da volta do horário de verão ainda está sendo analisada. Segundo ele, o horário de pico de consumo de energia elétrica é quando a maioria da população volta para casa após o trabalho, e diversos aparelhos são ligados, como ar-condicionado, ventilador, chuveiro elétrico e televisão. Nesse horário, há perda das energias intermitentes, como solar e eólica, que dependem de condições naturais.

Por isso, é necessário acionar as termelétricas, que é mais cara e mais poluente. “A solar não está mais produzindo, no início da noite normalmente a eólica produz menos, então nós precisamos de despachar a térmica. Se a gente puder diluir isso no horário de verão, talvez seja um ganho que vá dar a robustez, inclusive ao sistema”, disse Alexandre Silveira.

Silveira também destacou que o horário de verão impulsiona a economia e tem um impacto positivo para o turismo. Ele ressaltou que outros efeitos ainda precisam ser avaliados para uma decisão sobre o tema.

Para o vice-presidente Geraldo Alckmin, o retorno parece uma “boa alternativa”. “O horário de verão pode ser uma boa alternativa para poupar energia. Campanha para economizar energia. Você procurar evitar desperdício. Fazer uma campanha de ajuda também”, disse ele à imprensa na quarta-feira, 11.

Para o ex-diretor da Aneel Edvaldo Santana, o horário de verão jamais deveria ter sido cancelado. “Diante da situação atual, de escassez de recursos hídricos, que limita a geração de energia exatamente na hora da demanda máxima, que é entre o fim da tarde e o início da noite, o horário de verão seria positivo. Não é nada excepcional, mas ajuda” argumenta.

Já o ex-diretor-geral do Operador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) Luiz Eduardo Barata avalia que a política do horário de verão é positiva, pois reduz a geração de termelétricas. Na direção do ONS à época em que o governo acabou com a medida, ele resalta que foi contra o fim do adiantamento dos relógios e considera que a decisão de voltar “é política e não técnica”.



“Eu não acredito que a mudança no clima [favorável para os reservatórios] vai ocorrer de forma abrupta, a nossa expectativa é contar com temperaturas altas por mais tempo”, diz, em relação às propostas para a confiabilidade do sistema elétrico, incluindo o horário de verão.

Por sua vez, o presidente da Associação Brasileira de Companhias de Energia Elétrica, Alexei Macorin, afirma que o País tem aumentado a inserção de fontes intermitentes (solar e eólica) - em que a curva de demanda não acompanha a curva de geração. Ele também defende o horário de verão como alternativa viável para aliviar o sistema, no horário de pico de demanda.

Argumentos contra o horário de verão

O ex-diretor do perador Nacional do Sistema Elétrico (ONS) Luiz Carlos Ciochi, que deixou a instituição em maio, comenta que todos os anos o operador costuma realizar, a pedido do governo federal, estudos sobre os benefícios, do ponto de vista elétrico, de retomar o horário de verão, atualizando os dados de acordo com a situação de cada ano.

“Nos anos anteriores, o resultado sempre foi que, do ponto de vista energético, a diferença é pequena, não vale a pena [adotar o horário de verão]”, diz. Ele cita, porém, que outros benefícios devem ser levados em consideração, como maior estímulo ao turismo. Procurado para comentar sobre estudo atualizado sobre o tema, o ONS evitou responder e indicou questionar o Ministério de Minas e Energia.

Diante de reservatórios de hidrelétricas mais baixos e temperaturas mais elevadas, que estimulam maior consumo, o preço da energia tem acelerado, em especial no fim da tarde, entre 17h e 19h - justamente no período que seria influenciado pela mudança no relógio. Na semana passada, por exemplo, o preço spot horário da energia - tecnicamente conhecido como Preço de liquidação das diferenças (PLD) - chegou a bater os R\$ 712 por megawatt-hora (MWh), às 18 horas.

Para Ciochi, a adoção do mecanismo somente alteraria o horário do preço-teto diário, sem efetivamente provocar benefício substancial de redução de custos, porque não haveria mudança significativa na demanda de ponta.

Ele explica que o preço sobe no fim do dia justamente quando a geração solar diminui, exigindo maior produção de energia, basicamente de hidrelétricas e termelétricas. “Todos os dias, quando o sol se põe, vemos uma rampa de 20 a 25 gigawatts para cobrir; o sol se põe na hora que ele tem que se pôr, se você chama aquela hora de 5, 6 ou 7 horas da noite, pouco importa, a rampa é a mesma.”

Na visão do sócio da CBIE Advisory Bruno Pascon, a retomada do horário de verão traria “alguma ajuda”, mas nada significativo. Ele lembra que a razão original do mecanismo era deslocar o pico de consumo de energia, que se dava quando as pessoas voltavam para casa e utilizavam chuveiros elétricos no início da noite.

Atualmente o pico ocorre entre 14h30 e 15h30, devido ao uso de ar condicionado. “Com essa dinâmica, o efeito do horário de verão é muito pontual”, diz. Ele cita que em 2018, último ano de vigência do mecanismo, o efeito de economia de energia foi de somente 0,4%. Com Renan Monteiro, Luciana Collet, Sofia Aguiar e Luiz Araújo.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/09/2024

OPINIÃO - A PARALISAÇÃO DO PAC DE LULA TEM UM LADO BOM PARA O PAÍS – ELE NÃO É DESPREZÍVEL

Diante dos resultados desastrosos colecionados pelas versões anteriores do programa, talvez seja o caso de celebrar e não de lamentar o ritmo lento de execução dos projetos pelo atual governo

Por José Fucs

A notícia de que o novo PAC (Programa de Aceleração do Crescimento) ainda não decolou e de que pelo menos metade dos projetos não saiu do papel até agora, segundo um levantamento realizado pelo Estadão/Broadcast, pode parecer negativa à primeira vista.

Afinal, a paralisação do novo PAC, lançado com estardalhaço pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva um ano atrás, seria um sinal de que os nobres objetivos do programa, de alavancar os investimentos em infraestrutura, o crescimento da economia, o emprego e a renda, não foram alcançados até agora, ao menos nos níveis projetados pelo governo.

Mas, quando se analisa o assunto mais a fundo, o que observa é que a paralisação desta versão repaginada do velho PAC – criado em 2007 pela ex-presidente Dilma Rousseff no governo Lula 2, quando ela era ministra-chefe da Casa Civil, e depois relançado pela própria Dilma durante sua gestão no Planalto – tem o seu lado bom, que não é desprezível, diante dos resultados desastrosos colecionados pelo programa no passado.



Lula durante lançamento do novo PAC, no Palácio do Planalto, em 2023: renovação da aposta no investimento público para alavancar o crescimento Foto: WILTON JUNIOR

que ele possa gerar.

Não se trata de torcer pelo fracasso do projeto megalomaniaco de Lula, que inclui quase 12 mil empreendimentos, nem de adotar a postura do “quanto pior, melhor”, em prejuízo do desenvolvimento do País, mas de encarar a dura realidade e entender que os estragos provocados pelo modelo que o governo tenta reeditar acabam quase sempre ofuscando os eventuais benefícios

Embora Lula e seus aliados neguem, muitos dos problemas que hoje afetam o País, especialmente na área fiscal, devem-se ao fracasso da política de investimento implementada nos governos do PT, centrada na ganância ilimitada de recursos públicos e no uso das estatais, dos bancos públicos e dos fundos de pensão de seus funcionários em projetos de retorno duvidoso, que geraram rombos bilionários que até agora, em muitos casos, não foram totalmente equacionados.

De quebra, os gastos sem lastro feitos para tentar viabilizar os PACs 1 e 2 ainda contribuíram de forma decisiva para o impeachment de Dilma – que o PT e seus apoiadores insistem em chamar de “golpe” – em decorrência das “pedaladas fiscais” que ela promoveu, para mascarar a real situação das contas públicas. Tudo isso em meio a denúncias de corrupção em escala industrial envolvendo vários projetos do PAC, muitos dos quais definidos por motivação político-ideológica e para beneficiar aliados pelo Brasil afora.

Por isso, talvez seja o caso de celebrar e não de lamentar o fato de que o programa de Lula “subiu no telhado”, como se diz por aí, antes de a situação degradingolar para valer de novo. No fim, a julgar pelo que aconteceu com os PACs 1 e 2 e pela deterioração fiscal que está ocorrendo desde a posse do atual governo, isso acabará sendo bom – e não ruim – para o País.

Confira a seguir quatro pontos que mostram por que a paralisação do PAC pode ser boa para o Brasil, apesar de Lula, o PT e seus apoiadores acharem o contrário.

1. O déficit nas contas públicas deverá ser menor

Talvez, em nenhuma outra área, o impacto da paralisação do PAC seja mais positivo do que nas contas públicas. Diante das restrições orçamentárias e da ganância desenfreada promovido pelo atual governo, qualquer redução de gasto, seja lá de onde vier, já é algo a se comemorar, do ponto de vista das contas públicas. Ainda mais, se levarmos em conta que há pouca ou nenhuma disposição por parte do governo Lula para cortar gastos com a máquina administrativa e com benefícios sociais.



Diante da política fiscal “feijão com arroz” praticada pelo governo, que já deixou um rombo de quase R\$ 300 bilhões em 12 meses, conforme os dados mais recentes do Banco Central, não deixa de ser uma boa notícia, portanto, a informação de que, do total de 11.656 projetos incluídos no novo PAC, 5.666 ainda estão em “ação preparatória” e outros 146 estão em fase de licitação ou leilão, de acordo com números oficiais.

Embora Lula defenda a ideia de que “investimento não é gasto” e de que o investimento deveria ser excluído do resultado primário, que reflete o saldo das receitas e despesas governamentais em cada exercício, o fato é que o caixa do Tesouro é um só. Ou seja, qualquer eventual redução no volume de investimentos com dinheiro público previsto no novo PAC, em função da incapacidade de execução dos projetos pelo governo, tende a favorecer uma bem-vinda diminuição no rombo fiscal. Tende a favorecer também uma redução no ritmo de crescimento da dívida pública, que já aumentou de 71,7% para 77,8% do PIB (Produto Interno Bruto) no atual governo.

2. Haverá menos ‘esqueletos’ espalhados pelo País

Como ficou evidente nas versões anteriores do PAC, pelo volume de obras inacabadas e de “elefantes brancos” do programa espalhados até hoje pelo País, o governo tem uma dificuldade crônica para formular bons projetos, tocá-los com eficiência e entregar as obras no prazo, sem sobrepreço.

Em geral, o que acaba acontecendo é um enorme desperdício de recursos públicos, que poderiam ser aplicados em áreas como educação, saúde e segurança, em vez de custear obras que nunca terminam e acabam custando muito mais do que o previsto inicialmente. Algumas vezes, as obras são até concluídas, mas ficam abandonadas, porque os Estados e municípios que se associaram ao governo federal para realizá-las não têm condições de equipá-las e operá-las, como ocorreu com novos postos de saúde e creches em todo o País incluídos nos PACs 1 e 2, cujos prédios ficaram prontos, mas nunca foram ocupados para a finalidade a que se destinavam.

A Refinaria Abreu e Lima, da Petrobras, em Pernambuco, por exemplo, que estava incluída no PAC 1, até hoje não foi finalizada. A obra tinha um orçamento inicial de US\$ 2,3 bilhões, em 2005, já consumiu US\$ 18,5 bilhões e deverá consumir mais R\$ 8 bilhões, conforme decisão da companhia após pressão de Lula pela realização do investimento.

3. O aumento do investimento vai depender mais do setor privado

Com a paralisação do PAC, o aumento dos investimentos no País vai depender mais do setor privado, o que é muito bom. A questão é que, para os investimentos privados deslançarem, o governo terá de conquistar primeiro a confiança de empresários e empreendedores de que o crescimento da economia não será mais um “voo de galinha” – e isso, no momento, parece algo improvável, pelo rumo que as coisas estão tomando.

Apesar de o governo acreditar que, ao turbinar o crescimento com a realização de gastos públicos muito além do que permite o Orçamento, vai ampliar a confiança e levar à realização de investimentos de longo prazo pelo setor privado, o que acaba acontecendo muitas vezes é exatamente o contrário, como ocorreu com as versões anteriores do PAC. O aumento de impostos promovido pelo ministro da Fazenda, Fernando Haddad, batizado de Taxad pelo seu apetite insaciável pelo aumento de receitas do Fisco, drenando recursos da iniciativa privada, também não vai ajudar isso a acontecer.

O aumento significativo da confiança tampouco vai ocorrer em meio às investidas de Lula para influir na gestão de empresas privadas como a Vale, na qual ele tentou nomear seu comandante, e às tentativas do governo de reverter o novo marco do saneamento, cujo objetivo é justamente o de estimular os investimentos privados no setor, e a privatização da Eletrobras. Sem um ambiente amigável aos negócios, não só para os “amigos do rei”, que recebem benesses de todos os tipos, e sem regras estáveis e segurança jurídica, a coisa não anda.

Em 2023, primeiro ano do governo Lula, por exemplo, a taxa de investimento ficou em 16,5% do PIB, de acordo com o IBGE, bem abaixo das registradas nos dois últimos anos do governo Bolsonaro. Em

2021 e 2022, quando os investimentos públicos chegaram aos níveis mais baixos da história, a taxa de investimento no País alcançou 19,2% e 18,8% do PIB, respectivamente, conforme o IBGE, graças aos aportes promovidos pelo setor privado, que mais do que compensaram a retração nas inversões governamentais.

No período dos PACs 1 e 2, quando o governo gastou centenas de bilhões de reais em obras, bem acima das possibilidades orçamentárias, e os bancos públicos financiaram as empreiteiras e outras empresas “amigas” a juros de pai para filho, a taxa de investimento até chegou a 20,9% do PIB em 2013. Mas depois ela foi caindo, caindo, até bater em 14,6% do PIB, em 2017 – o pior resultado pelo menos desde o Plano Real – quando o governo Temer tentava colocar em ordem o imbróglio nas finanças públicas herdado de Dilma, para viabilizar a retomada da economia de forma sustentável. Isso puxou também para baixo a atividade econômica, apesar dos anabolizantes governamentais, levando o País à pior recessão de todos os tempos, com queda acumulada de 7% no PIB em 2015 e 2016.

4. A corrupção tende a ser menor

Com o ritmo lento do novo PAC, a tendência é de que a corrupção no governo e em empresas estatais, que atingiu grandes obras incluídas nas versões anteriores do programa, como a Usina Hidrelétrica de Belo Monte e a Usina Nuclear Angra 3, de acordo com as investigações da operação Lava Jato, também seja menor. Ao menos é o que se pode esperar, se não surgirem outras formas para a realização dos malfeitos, o que é sempre uma possibilidade diante da criatividade da tigrada.

Segundo as investigações realizadas na época, o esquema de corrupção envolvia fraudes em licitação e contratos, criação de cartéis, pagamento de propinas e financiamento ilegal de campanhas eleitorais, elevando de forma significativa o custo dos projetos, em prejuízo do Tesouro.

Fonte: O Estado de São Paulo - SP

Data: 12/09/2024



VALOR ECONÔMICO (SP)

CÂMARA CONCLUI APROVAÇÃO DE PROJETO QUE ESTABELECE COMPENSAÇÃO À DESONERAÇÃO DA FOLHA

Todos os destaques apresentados pela oposição, com sugestões de mudança, foram rejeitados

Por Marcelo Ribeiro, Valor — Brasília



Câmara conclui aprovação de projeto que estabelece compensação à desoneração da folha — Foto: Pedro França/Agência Senado

A Câmara dos Deputados concluiu nesta quinta-feira (12) a aprovação do projeto de lei que viabiliza a manutenção da desoneração da folha de pagamento de 17 setores intensivos em mão de obra e municípios, criando formas de compensação para a medida. A proposta prevê ainda a reoneração gradual desses segmentos e das cidades a partir de 2025. Todos os destaques apresentados pela oposição, com sugestões de mudança, foram rejeitados.

Com a conclusão da apreciação, a proposição foi encaminhada para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O texto-base foi aprovado com apoio de 253 deputados, teve 67 votos contrários e quatro abstenções.



Na madrugada desta quinta-feira, a sessão foi encerrada sem concluir a análise do tema, em função do baixo quórum de parlamentares.

A votação foi retomada na manhã desta quinta-feira e foi marcada novamente pela obstrução de deputados opositores.

A análise do texto começou no último dia do prazo dado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) para que governo e Congresso formalizassem um acordo para a manutenção do programa de desoneração.

Horas antes da votação, um encontro entre o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), e líderes partidários selou o acordo que viabilizou a análise do tema.

Ficou decidido que haveria um ajuste redacional para que valores esquecidos em instituições financeiras - cerca de R\$ 8,6 bilhões - passem a ter apenas efeito contábil e não entrem no cálculo do resultado primário.

O acordo serviu para atender ao Banco Central (BC), que, um dia antes da apreciação, encaminhou aos parlamentares uma nota relatando preocupação sobre uma eventual apropriação desse montante como parte da compensação para a perda de receita da União. Na avaliação da autoridade monetária, essa incorporação estaria em desacordo com sua metodologia estatística, indo de encontro às orientações do Tribunal de Contas da União (TCU) e ao entendimento recente do STF sobre a matéria.

A sessão de quarta foi encerrada justamente quando os parlamentares apreciavam essa emenda de redação. Hoje, o trecho foi aprovado, com apoio de 231 deputados; 54 parlamentares votaram contra, 53 obstruíram e um se absteve.

A oposição tentou obstruir a sessão, mas os requerimentos que buscavam adiar a votação foram rejeitados pela maioria dos parlamentares.

Antes da votação, a presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações (Feninfra), Vivien Suruagy, demonstrou preocupação com a possibilidade de que o assunto não fosse solucionado dentro do prazo estipulado pelo Supremo.

“O Congresso precisa dar um basta na insegurança jurídica com a qual temos lidado desde que o executivo vetou a desoneração”, afirmou, em nota.

Em uma mudança de última hora, a deputada Any Ortiz (Cidadania-RS) abriu mão da relatoria, que acabou ficando com o líder do governo na Casa, José Guimarães (PT-CE).

“Faz mais ou menos um mês que rogo para que essa matéria venha para votação. Todo mundo conhece o conteúdo dessa matéria. Matéria chegou na Casa há dias e só hoje Lira designou a relatoria. Eu alertei que chegaria o prazo”, rebateu Guimarães.

Em abril, o ministro Cristiano Zanin, do STF, chegou a suspender, de forma liminar, os efeitos da desoneração, o que restabeleceria imediatamente a cobrança sobre os setores afetados. Dias depois, no entanto, o magistrado concedeu nova liminar, dessa vez dando 60 dias para a construção de um entendimento sobre as fontes de compensação da medida — decisão que foi confirmada pelo colegiado da Corte. O prazo, posteriormente, foi prorrogado até essa quarta-feira.

Como a votação se estendeu pela madrugada desta quinta-feira, a Advocacia-Geral da União (AGU) recorreu ao STF e solicitou a Zanin mais três dias úteis para que Lula possa sancionar o texto. “Findando-se hoje o prazo do efeito prospectivo concedido por essa Suprema Corte, mostra-se necessária a excepcional concessão de prazo adicional de 3 (três) dias úteis, unicamente a fim de

que se ultime o processo legislativo em sua etapa derradeira de sanção / veto pelo Presidente da República. Ante o exposto, requer-se, respeitosamente, a prorrogação do prazo de suspensão do feito e de prospecção dos efeitos da decisão suspensiva da eficácia da medida cautelar por mais excepcionais 3 (três) dias úteis, unicamente para finalização do trâmite legislativo na fase regulada pelo artigo 66 da Constituição (sanção / veto)".

O ministro Zanin atendeu ao pedido e prorrogou por mais três dias a suspensão da desoneração da folha de pagamentos.

Atualmente, o modelo de desoneração da folha permite o pagamento de alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. É um modelo de substituição tributária, mais adequada a setores intensivos em mão de obra. Juntos, os 17 setores da economia beneficiados pela desoneração geram cerca de 9 milhões de empregos.

A partir do projeto de lei, proposto pela equipe econômica após acordo com o Congresso Nacional, a cobrança sobre salários voltará a ser feita de forma progressiva a partir do ano que vem. Passará a ser de 5% em 2025; 10% em 2026; 15% em 2027; e 20% em 2028.

O modelo de desoneração da folha de pagamentos de setores da economia foi instituído em 2011, como forma de estimular a geração de empregos. Desde então, foi prorrogado diversas vezes. No ano passado, o Congresso prorrogou a medida até o fim de 2027. Além disso, estabeleceu que municípios com população inferior a 156 mil habitantes poderão ter a contribuição previdenciária reduzida de 20% para 8%.

O texto foi vetado pelo presidente Lula, mas o veto foi derrubado pelo Congresso, desencadeando a série de movimentos que foi parar no STF.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/09/2024

CÂMARA APROVA TEXTO-BASE DE PROJETO DE COMPENSAÇÃO À DESONERAÇÃO DA FOLHA

Proposta prevê a reoneração gradual desses segmentos e das cidades a partir de 2025

Por Marcelo Ribeiro e Raphael Di Cunto, Valor — Brasília



Plenário da Câmara dos Deputados — Foto: Brenno Carvalho/Agência O Globo

Apesar de ter aprovado o texto-base e ter rejeitado os destaques, a Câmara dos Deputados encerrou a sessão na madrugada desta quinta-feira (12) sem concluir a aprovação do projeto de lei que viabiliza a manutenção da desoneração da folha de pagamento de 17 setores intensivos em mão de obra e municípios, criando formas de compensação para a medida. A proposta prevê ainda a reoneração gradual desses segmentos e das cidades a partir de 2025. O quórum baixo foi determinante para que a apreciação não fosse concluída.

Uma nova sessão foi convocada para esta quinta-feira para que os parlamentares apreciem a emenda elaborada a partir de um acordo para atender ao Banco Central e a redação final. Só depois de superar essas etapas, a proposição será encaminhada para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva (PT).

O texto-base foi aprovado com apoio de 253 deputados, outros 67 votaram contra e houve quatro abstenções.



A análise do texto começou na noite da quarta-feira, o último dia do prazo dado pelo Supremo Tribunal Federal (STF) para que governo e Congresso formalizassem um acordo para a manutenção do programa de desoneração.

Articulações

Horas antes da votação, um encontro entre o ministro da Fazenda, Fernando Haddad (PT), o presidente da Casa, Arthur Lira (PP-AL), e líderes partidários selou o acordo que viabilizou a análise do tema.

Ficou decidido que haveria um ajuste redacional para que valores esquecidos em instituições financeiras - cerca de R\$ 8,6 bilhões - passem a ter apenas efeito contábil e não entrem no cálculo do resultado primário.

O acordo serviu para atender ao Banco Central, que, um dia antes da apreciação, encaminhou aos parlamentares uma nota relatando preocupação sobre uma eventual apropriação desse montante como parte da compensação para a perda de receita da União. Na avaliação da autoridade monetária, essa incorporação estaria em desacordo com sua metodologia estatística, indo de encontro às orientações do Tribunal de Contas da União (TCU) e ao entendimento recente do STF sobre a matéria.

”
A oposição tentou obstruir a sessão, mas os requerimentos que buscavam adiar a votação foram rejeitados pela maioria dos parlamentares.

Antes da votação, a presidente da Federação Nacional de Call Center, Instalação e Manutenção de Infraestrutura de Redes de Telecomunicações (Feninfra), Vivien Suruagy, demonstrou preocupação com a possibilidade de que o assunto não fosse solucionado dentro do prazo estipulado pelo Supremo.

“O Congresso precisa dar um basta na insegurança jurídica com a qual temos lidado desde que o executivo vetou a desoneração”, afirmou, em nota.

Em uma mudança de última hora, a deputada Any Ortiz (Cidadania-RS) abriu mão da relatoria, que acabou ficando com o líder do governo na Casa, José Guimarães (PT-CE).

“Faz mais ou menos um mês que rogo para que essa matéria venha para votação. Todo mundo conhece o conteúdo dessa matéria. Matéria chegou na Casa há dias e só hoje Lira designou a relatoria. Eu alertei que chegaria o prazo”, rebateu Guimarães.

Em abril, o ministro Cristiano Zanin, do STF, chegou a suspender, de forma liminar, os efeitos da desoneração, o que restabeleceria imediatamente a cobrança sobre os setores afetados. Dias depois, no entanto, o magistrado concedeu nova liminar, dessa vez dando 60 dias para a construção de um entendimento sobre as fontes de compensação da medida — decisão que foi confirmada pelo colegiado da Corte. O prazo, posteriormente, foi prorrogado até essa quarta-feira.

Como a votação se estendeu pela madrugada desta quinta-feira, a Advocacia-Geral da União (AGU) recorreu ao STF e solicitou a Zanin mais três dias úteis para que Lula possa sancionar o texto. “Findando-se hoje o prazo do efeito prospectivo concedido por essa Suprema Corte, mostra-se necessária a excepcional concessão de prazo adicional de 3 (três) dias úteis, unicamente a fim de que se ultime o processo legislativo em sua etapa derradeira de sanção / veto pelo Presidente da República. Ante o exposto, requer-se, respeitosamente, a prorrogação do prazo de suspensão do feito e de prospecção dos efeitos da decisão suspensiva da eficácia da medida cautelar por mais excepcionais 3 (três) dias úteis, unicamente para finalização do trâmite legislativo na fase regulada pelo artigo 66 da Constituição (sanção / veto)”.

Como fica

Atualmente, o modelo de desoneração da folha permite o pagamento de alíquotas de 1% a 4,5% sobre a receita bruta. É um modelo de substituição tributária, mais adequada a setores intensivos em



mão de obra. Juntos, os 17 setores da economia beneficiados pela desoneração geram cerca de 9 milhões de empregos.

A partir do projeto de lei, proposto pela equipe econômica após acordo com o Congresso Nacional, a cobrança sobre salários voltará a ser feita de forma progressiva a partir do ano que vem. Passará a ser de 5% em 2025; 10% em 2026; 15% em 2027; e 20% em 2028.

O modelo de desoneração da folha de pagamentos de setores da economia foi instituído em 2011, como forma de estimular a geração de empregos. Desde então, foi prorrogado diversas vezes. No ano passado, o Congresso prorrogou a medida até o fim de 2027. Além disso, estabeleceu que municípios com população inferior a 156 mil habitantes poderão ter a contribuição previdenciária reduzida de 20% para 8%.

O texto foi vetado pelo presidente Lula, mas o veto foi derrubado pelo Congresso, desencadeando a série de movimentos que foi parar no STF.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/09/2024

HIDROVIA DO MADEIRA DEVE IR A LEILÃO EM 2025 COM TARIFA SETE VEZES MENOR QUE O ESPERADO

Por Rafael Bitencourt, Valor — Brasília

O estudo da concessão da hidrovia do rio Madeira, que passa por Rondônia e Amazonas, propôs a tarifa de R\$ 0,80 por tonelada transportada para cobrir investimentos, como dragagem e sinalização, e despesas com manutenção, informou hoje o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Eduardo Nery, durante audiência pública no Senado. O trecho que será concedido à iniciativa privada passa por 11 municípios, sendo oito no Amazonas e três em Rondônia.

“O grande impulso desse projeto veio pela carga, dos produtores de milho, soja e fertilizantes, principalmente, que nos procuravam insatisfeitos com os altos custos logísticos e com baixa eficiência operacional da hidrovia”, disse Nery aos senadores da Comissão de Serviços de Infraestrutura.

Segundo ele, os produtores da região informaram que estavam dispostos a pagar até US\$ 1 por tonelada. O valor definido no estudo é sete vezes menor do que o limite proposto pelos empresários do agronegócio, se considerada a cotação do dólar registrada na data de hoje, de R\$ 5,66.

O leilão está programado para 2025 e terá como vencedor o participante que oferecer o maior desconto sobre a tarifa definida no edital. O contrato de concessão deve ter duração de 12 anos. A tarifa proposta garante ao investidor uma taxa interna de retorno (TIR) de 9,92%, a mesma aplicada aos projetos de arrendamento portuário no país. Somente no segundo ano de concessão, após realizados os principais investimentos, a tarifa poderá ser cobrada.

O trecho Madeira que será concedido vai da capital Porto Velho até a foz do mesmo rio, em percurso de 1.075 quilômetros, com largura média de 1 quilômetro. Nery explicou que o trabalho de dragagem - a retirada de sedimentos do fundo do rio - deve ficar restrita a cerca de 30 a 40 metros, distância correspondente à largura do canal de navegação por onde passará os barcos e barcaças de grande porte. “São intervenções muito reduzidas em trechos pontuais”, ressaltou.

O diretor-geral da Antaq disse que, no rio Mississipi (EUA), por exemplo, remove-se o volume de 90 milhões de metros cúbicos por ano (m³/ano) em dragagem de manutenção para garantir a navegabilidade. Já o rio Madeira, com “muito mais volume de água”, retira-se apenas 1 milhão de m³/ano.

Segundo Nery, a estiagem prolongada que atinge os rios da região Norte torna o trabalho de manutenção das condições de transporte no rio ainda mais necessário na bacia do Madeira. “É um rio que tem uma sazonalidade climática conhecida. Então, a seca da região Norte, que este ano está

sendo mais severa em função das mudanças climáticas e tende a ser mais severa a cada ano, não é novidade”, afirmou.

O rio Madeira será o primeiro de seis rios com volume de carga capaz de sustentar investimentos e operação ao longo de um contrato de concessão. Os demais empreendimentos são planejados para as seguintes hidrovias: Paraguai, Tocantins, Tapajós, Barra Norte (saída do rio Amazonas para o Oceano Atlântico) e Uruguai-Brasil (Lagoa Mirim, no Rio Grande do Sul).

"A gente só consegue fazer concessão em determinados eixos estratégicos porque a engenharia financeira para uma concessão parar de pé depende sobretudo de uma carga consolidada. Nem toda hidrovia tem essa condição", Nery.

O secretário nacional de hidrovias e navegação, Dino Antunes Dias Batista, mandou recado para a população local e demais usuários do rio Madeira, reforçando que o gestor da hidrovia não vai cobrar pedágio de ribeirinhos, pescadores e dos serviços de transporte de passageiros e carga geral. "É óbvio que uma embarcação de pescador não precisa de nada disso, só do acesso ao rio, o que ela vai continuar tendo normalmente", destacou.

O secretário, vinculado ao Ministério de Portos e Aeroportos, explicou que a tarifa será cobrada dos transportadores de soja, milho, combustível e fertilizantes. "A gente está falando de mais de 90%, quase 95% de toda a tonelagem que passa pelo rio Madeira", disse, na audiência pública no Senado.

Nery informou que atualmente o rio Madeira transporta 3 milhões de toneladas por ano (ton/ano) de milho e soja. Confirmado o aumento de capacidade a partir da concessão, o leito do rio deverá acomodar o fluxo de 20 milhões de ton/ano em 2030 e 28 milhões de ton/ano em 2057.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/09/2024

GOVERNO LULA ANUNCIA R\$ 650 MILHÕES PARA COMBATE À SECA NO AM, INCLUINDO PAVIMENTAR BR-319

Por Renan Truffi, Valor — Brasília



Asfaltamento da BR-319 pode ser vetor irreversível de grilagem e garimpo ilegal, dizem críticos da obra — Foto: Reprodução/Dnit

O governo Luiz Inácio Lula da Silva anunciou nesta terça-feira que irá investir aproximadamente R\$ 650 milhões no combate à seca e à estiagem que atinge o Estado do Amazonas. Os recursos incluem, no entanto, aproximadamente R\$ 157,5 milhões destinados à ordem de serviço para pavimentação de um trecho de 20 quilômetros da rodovia BR-319, localizada no

Estado.

A pavimentação da rodovia, que liga Manaus a Porto Velho, é alvo de polêmicas entre ambientalistas, cientistas, comunidades locais e autoridades públicas por conta dos riscos ao meio ambiente e dos impactos econômicos que ela representa. O ex-presidente Jair Bolsonaro, por exemplo, conhecido por sua postura antiambiental, era um defensor da conclusão da obra.

A construção da BR-319 foi iniciada na década de 1970 durante a ditadura militar, mas continua pendente desde então. Os parlamentares, o governador do Estado e prefeitos da região defendem que a obra é única forma de retirar o Amazonas do "isolamento", principalmente em momentos de estiagem como esse, quando a navegabilidade dos rios fica limitada.

"Se for para transformar [a BR-319] numa estrada verde, não interessa, o que não podemos é ficar no isolamento", disse o governador do Amazonas, Wilson Lima, durante evento em Manaus (AM) com Lula, parlamentares e os prefeitos do Estado.

Na prática, o evento destinado ao anúncio de medidas contra a seca se converteu num ato de desagravo em favor da obra rodoviária. O senador Eduardo Braga (MDB-AM) foi um dos parlamentares que enalteceu a gestão petista por retomar a construção da estrada.

"Faltava uma grande conquista [ao Amazonas], nós sabemos quão dolorido foi não ter a BR-319. Vamos preservar, sim, o nosso bioma, mas não acorrentar o Estado do Amazonas ao sofrimento", disse Braga.

Apesar de defender a conclusão da BR, Lula alertou o governador do Amazonas sobre a importância de o Poder Público evitar a atuação de grileiros na região. O presidente admitiu, neste sentido, que a obra pode manchar a imagem do Brasil junto à comunidade internacional, o que teria impacto na exportação de commodities.

"É muita coisa para construir nessa rodovia [BR-319], ninguém nunca conseguiu refazer aquilo. Em vez de a gente ficar brigando, nós estamos começando agora com 52 km, vamos fazer todas as reuniões possíveis, mas temos que proibir os grileiros de comprarem terra de um lado e terra do outro [da BR]. Nessa terra não pode acontecer nada até provarmos que será possível construir essa estrada com seriedade. Não podemos brincar com o mundo porque o Brasil é um grande exportador de commodities e a questão ambiental tem grande peso nisso", ponderou.

Além dos R\$ 157,5 milhões para a BR-319, a gestão petista irá investir outros R\$ 500 milhões em intervenções de dragagem nos rios do Estado do Amazonas, para facilitar a navegação em meio à estiagem.

O recurso, entretanto, não será disponibilizado de forma imediata e, sim, ao longo dos próximos cinco anos. Em 2024, especificamente, serão aplicados R\$ 100 milhões.

O anúncio inclui a contratação de quatro obras de dragagem no rio Solimões. As ações irão garantir a navegabilidade nos seguintes trechos da região: Manaus-Itacoatiara; Coari-Codajás; Benjamin Constant-Tabatinga; Benjamin Constant-São Paulo de Oliveira.

Fonte: Valor Econômico - SP

Data: 12/09/2024

portosenavios

PORTAL PORTOS E NAVIOS

CRONOGRAMA DA DUIMP COMEÇA EM 20 DIAS

Por Danilo Oliveira Portos e logística 11/09/2024 - 23:15



Gerente da RFB no Portal Único alertou que momento é crucial e vai trazer desafios de adaptação ao novo processo de importação. Mais de 600 auditores e analistas foram capacitados para resolver demandas durante transição, que vai até final de 2025

A obrigatoriedade do uso da Declaração Única de Importação entrará em vigor a partir de outubro de 2024. Criada em substituição à Declaração de Importação (DI) e à Declaração Simplificada de Importação (DSI), a Duimp faz parte do novo processo de importação instituído pela

Receita Federal para simplificar e modernizar as operações aduaneiras no Brasil. O cronograma, que

está previsto para ser concluído ao final de 2025, terá início pelo modal marítimo, com as primeiras migrações de outubro a dezembro de 2024.

O gerente da Receita Federal no Portal Único de Comércio Exterior, Alexandre Zambrano, avalia que o momento é crucial e que vai trazer desafios de adaptação dos recintos alfandegados ao novo processo de importação. Zambrano destacou que, nos últimos meses, mais de 600 auditores e analistas da Receita foram capacitados pela equipe do programa portal único e estarão preparados para resolver as demandas durante a transição.

Ele reconheceu que, pela experiência em outros processos, a RFB sabe que dúvidas dos usuários do sistema e problemas operacionais vão ocorrer, devendo ser tratados separadamente. Zambrano participou, nesta quarta-feira (11), da live de lançamento das consultas de estoque dos depositários e dos casos de uso da Duimp pelos recintos, promovida pela Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (ABTRA), em parceria com a Receita Federal do Brasil.

Na ocasião, o coordenador-geral de facilitação do comércio e gerente do Portal Único de Comércio Exterior na Secex/MDIC, Tiago Barbosa, acrescentou que, para recintos alfandegados, o escopo vai determinar principalmente a questão da volumetria de operações de importações que vão passar pelos diferentes terminais. Barbosa explicou que o cronograma está dividido em três eixos. Na primeira fase, a partir de outubro de 2024, começam a ser operadas no portal operações sem anuência e que tratam dos tratamentos tributários 'Recof', 'Repetro' e 'Admissão temporária'.

Na primeira e na segunda semanas de outubro, a migração começará pela secretaria de fazenda (Sefaz) do estado do Rio de Janeiro, passando por operações de Recof e Repetro. Da segunda quinzena em diante, todas as Sefaz do país passarão pelo processo. Ao final, todas as Sefaz encaminharão informações para dentro do portal único. Há previsão de que, em novembro, sejam apresentados quais serão os órgãos anuentes da primeira e da segunda etapas.

A Duimp é um tema importante para despachantes aduaneiros e para os profissionais que trabalham em operações aduaneiras e nas áreas de captação, comercial e TI dos recintos alfandegados. "As consultas de estoque por tela e por API significam um grande avanço para os depositários nas tomadas de decisão sobre as operações de carga nos pátios", destacou o diretor-executivo da ABTRA, Angelino Caputo.

(Em atualização)

Fonte: *Portal Portos e Navios - RJ*

Data: 12/09/2024

BNDES APROVA R\$ 3,7 BILHÕES PARA TRANSPORTE DE MINÉRIOS EM HIDROVIAS

Por Danilo Oliveira *Indústria naval 11/09/2024 - 20:38*



Arquivo/Divulgação ERM

Recursos, provenientes do FMM e priorizados na última semana, serão destinados à construção de 400 balsas e 15 empurradores em seis estaleiros, localizados nas regiões Norte, Nordeste, Sul e Sudeste

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou o financiamento de R\$ 3,7 bilhões para a LHG Logística para a construção de 400 balsas e 15 empurradores destinados ao transporte hidroviário de minérios de ferro e manganês pelos rios Paraná e Paraguai. Os recursos foram priorizados na 56ª reunião do Conselho Diretor do Fundo da Marinha Mercante (CDFMM), realizada na última sexta-feira (6). As embarcações serão produzidas em seis estaleiros brasileiros ao longo dos próximos quatro anos, com expectativa de geração de 5,5 mil empregos diretos e indiretos.



De acordo com o BNDES, 87% dos recursos financiados serão aplicados em estaleiros das regiões Norte e Nordeste. Portos e Navios apurou que as balsas estão previstas para construção nos estaleiros Eram e Juruá, no Amazonas, Rio Maguari (PA) e Enseada (BA). Já os empurradores devem ser construídos nos estaleiros Rio Maguari (PA), Wilson Sons (SP) e Detroit (SC).

A LHG Logística é o braço de logística da mineradora LHG Mining, que faz parte do grupo J&F. Em nota, o presidente da LHG Mining, Aguinaldo Filho, avaliou que a operação viabiliza o aumento da eficiência e da capacidade de escoamento de minério da LHG, necessários para fazer frente ao crescimento da produção, além de gerar empregos na construção dos equipamentos navais, na operação da hidrovia e nas atividades mineração.

O ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, afirmou que a aprovação do projeto irá fortalecer a indústria naval e gerar empregos nas regiões Norte e Nordeste, além de reforçar a integração regional com Paraguai, Argentina e Uruguai. “A aprovação desse projeto vai melhorar significativamente o escoamento de minérios pelos rios Paraná e Paraguai, além de fortalecer a indústria naval”, disse Costa Filho, em nota.

O projeto priorizado pelo CDFMM permitirá a ampliação do escoamento de minérios extraídos em Corumbá (MS) e carregados nas barcaças, atravessando 2.500 km pela hidrovia, cruzando o Paraguai, até chegar ao terminal marítimo de Nova Palmira, no Uruguai, onde são carregados em navios de longo curso.

O trecho nacional da hidrovia Paraguai foi priorizado no Plano Geral de Outorgas (PGO), podendo ser transformado em concessão nos próximos anos. Considerando o preço médio do minério atualmente, o BNDES estima que o projeto financiado adicione cerca de R\$ 4 bilhões às exportações do Brasil, que é um dos maiores exportadores do minério de ferro do mundo.

Além do aumento da capacidade de escoamento da extração de minério em, no mínimo, 5,9 milhões de toneladas por ano, o projeto deve reduzir significativamente as emissões de gases do efeito estufa com a adoção do modelo hidroviário. O investimento representa um incremento de 16% da frota nacional de transporte de carga para navegação interior. O BNDES também destacou que o financiamento também viabiliza a construção destas embarcações no Brasil, em meio à forte concorrência internacional.

“O projeto possibilita um aumento da capacidade do transporte de minérios por meio de um modal eficiente e de baixa emissão relativa de gases do efeito estufa. Além disso, a logística eficiente para o escoamento é fundamental para manter os custos competitivos e garantir a entrega em grandes volumes”, afirmou a diretora de infraestrutura, transição energética e mudança climática do BNDES, Luciana Costa.

Fonte: Portal Portos e Navios - RJ

Data: 12/09/2024



MERCOSHIPPING MARÍTIMA LTDA

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

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

Fonte : InforMS

Data: 12/09/2024